

КОНФЛИКТ ПРАВ СОБСТВЕННОСТИ В ПОСТСОВЕТСКОМ ГОРОДЕ (НА ПРИМЕРЕ СЛУЧАЕВ СНОСА ГАРАЖЕЙ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ)

В статье описываются социальные основания конфликта, возникшего в постсоветском Санкт-Петербурге по поводу прав владения гаражами и распоряжения территорией под гаражными строениями. При изучении данного сюжета авторы в большей мере обращаются к анализу не юридических оснований притязаний сторон конфликта, а социологических аспектов прав собственности. Они анализируют трансформации социальных и юридических режимов владения и распоряжения гаражными строениями и земельными наделами под ними, произошедшие после распада СССР, и показывают, что городские администрации постепенно переопределяют ценность данных участков городского пространства, отказываясь от категорий заполненности / незаполненности, актуальных в советское время, в пользу категорий рентабельности / нерентабельности и эстетической привлекательности / неэстетичности, а также руководствуясь перспективами выгодного для себя городского развития.

Процессы (пере)определения прав собственности рассматриваются на эмпирическом материале конфликта вокруг масштабного сноса гаражных строений коллективной автостоянки «Парнас» (2009–2012). В этот конфликт оказались вовлечены владельцы гаражей, с одной стороны, и городские власти и / или инвесторы-застройщики — с другой. Авторы приходят к выводу, что в контексте постсоветской структуры политических возможностей, а именно сосуществования множественных режимов собственности, непрозрачности принятия решений в отношении оспариваемых участков городского пространства, постоянной смены «правил игры» в ходе конфликтного взаимодействия сторон, неоднозначного статуса земельных участков под гаражными строениями права собственности проблематизируются как сильными (городские власти и строительные девелоперы), так и слабыми (бывшие владельцы гаражей и их лоббисты) группами интересов, участвующими в конфликте, и становятся «договорной категорией», ориентированной на прецедент.

Тыканова Елена Валерьевна — кандидат социологических наук, ассистент кафедры социологии культуры и коммуникации факультета социологии СПбГУ, младший научный сотрудник Социологического института РАН

Tukanova Elena — candidate of sciences (PhD in sociology), teacher assistant, Chair of Sociology of Culture and Communication, Faculty of Sociology, St. Petersburg State University; junior research associate, Sociological Institute, Russian Academy of Sciences, St. Petersburg

Хохлова Анисья Михайловна — кандидат социологических наук, доцент кафедры социологии культуры и коммуникации факультета социологии СПбГУ

Khokhlova Anisya — candidate of sciences (PhD in sociology), associate professor, Chair of Sociology of Culture and Communication, Faculty of Sociology, St. Petersburg State University

Ключевые слова: *права собственности, городское пространство, сильные и слабые группы интересов, постсоветский город, городские политические режимы, джентрификация, эстетизация городского пространства, пространственно-временное закрепление капитала.*

Введение

Переход от советской плановой к постсоциалистической рыночной экономике ознаменовался в крупных российских городах резким перераспределением политических, экономических и культурных капиталов между ключевыми акторами (городскими властями и крупным строительным бизнесом), принимающими решения о перспективах и векторах городского развития. В условиях дефицита земли, доступной для коммерческого строительства, петербургские чиновники и бизнес-элиты вынуждены использовать каждый свободный участок городской территории, а также принимать непопулярные решения о сносе ветхих и эстетически не привлекательных строений. В частности, важным ресурсом городского развития объявляются территории, ранее арендуемые крупными гаражно-строительными кооперативами. Игнорируя интересы «гаражников», власти признают гаражные боксы временными строениями и изымают занятые ими земли для использования инвесторами в коммерческих целях. Владельцам гаражей не предоставляется соразмерное, в их глазах, возмещение ущерба, которое учитывало бы рыночную стоимость гаражных построек. В результате вспыхивает конфликт, в ходе которого участники пытаются навязать друг другу конкурирующие интерпретации категории собственности и тем самым легитимировать свои претензии на оспариваемое городское пространство.

В этой статье мы сравним основания прав собственности на владение и распоряжение гаражными строениями, сложившиеся в советских и постсоветских городах. С позиций критической теории (Райт 2005; Lefebvre 1991; Harvey 2003; Molotch 1976; Logan, Molotch 1987; Soja 1989) мы проанализируем социально-экономические трансформации в постсоветском Петербурге, которые задали курс городской экономики, ориентированный на эстетизацию и коммерциализацию городского пространства и тем самым породили острые противоречия между сильными и слабыми группами интересов.

Процессы (ре)конструирования категорий собственности сильными и слабыми группами интересов будут описаны нами на материалах эмпирического исследования конфликта, который разгорелся вокруг сноса приблизительно 8500 гаражных строений на коллективной автостоянке «Парнас», расположенной на северо-востоке Санкт-Петербурга. В статье использованы материалы, собранные в 2010–2012 гг. в ходе четырнадцати полуструктурированных интервью с владельцами уничтоженных гаражных боксов в КАС «Парнас», включая председателя и актив профсоюза владельцев гаражей «Рубеж». Основным методом обработки полевых данных

выступил качественный тематический анализ содержания. Ключевым источником информации о позиции политиков, лоббирующих интересы владельцев гаражей во властных структурах, а также их оппонентов — городских властей и инвесторов — послужили новостные репортажи портала www.fontanka.ru, посвященные сносу гаражных строений в КАС «Парнас».

В первом разделе статьи мы охарактеризуем социальный порядок, сложившийся в СССР, рассмотрим параметры существовавших в данный исторический период коллективных прав собственности, а также проанализируем механизмы получения, владения и распоряжения гаражными строениями в советское время: с момента возникновения гаражных кооперативов до распада Советского Союза. Во втором разделе мы обратимся к анализу трансформации прав собственности на гаражные строения в постсоветском Петербурге и изменений курса городской политики, предполагающих коммерциализацию городского пространства. Мы продемонстрируем, как эти тенденции определили условия для масштабного сноса гаражных боксов и породили выраженную социальную напряженность. Наконец, обратившись к результатам своего эмпирического исследования, мы проанализируем конфликт вокруг прав собственности на гаражи и земельные наделы под ними, разгоревшийся в КАС «Парнас».

Владение и распоряжение гаражными строениями в СССР

В СССР проблема поиска участков для строительства гаражей возникла в середине 1940-х гг., когда, возвращаясь с фронта, советские воины начали привозить в города трофейные зарубежные автомобили. Новые владельцы иномарок присваивали места для размещения своих автомобилей во дворах домов, что поначалу не проблематизировалось городскими властями, поскольку общий уровень автомобилизации в стране был довольно низок. Однако в скором времени отечественная автомобильная промышленность наладила серийное производство легковых машин, которые стали доступны значительной части советского населения. Развитие автомобильной индустрии привело к постепенному увеличению количества личных автомобилей на придомовых территориях. В результате припаркованные машины начали препятствовать нормальному перемещению жильцов. Кроме того, возникли новые трудности, связанные с порчей и угоном автотранспорта. Решая проблемы стоянки и ремонта личных автомобилей горожан, власти инициировали создание гаражно-строительных кооперативов — добровольных объединений граждан, имевших средства передвижения («Постановление СОВМИНА РСФСР № 1475 1960 г. «Об организации кооперативов по строительству и эксплуатации коллективных гаражей-стоянок для автомобилей индивидуальных владельцев»). Территории, отведенные под гаражи, обладали четко зафиксированным статусом непригодности для любого капитального строительства: как правило, это были зоны отчуждения, участки, расположенные рядом с вредными производствами, земли со слабыми грунтами.

Важно отметить, что формирование и развитие гаражных кооперативов в советский период осуществлялось в условиях недостаточной разработанности юридически закреплённых прав частной собственности, регулирующих владение и распоряжение различными категориями движимого и недвижимого имущества. В современных социальных науках даже распространено представление о том, что в странах социал-агера «правовые документы, регулирующие отношения собственности, были замещены административной системой, в которой государство предпочитало напрямую контролировать поведение каждого агента, вместо того чтобы предоставлять ему свободу в преследовании собственных интересов. В этом смысле в социалистических экономиках Восточной Европы не было *никакой* системы собственности <...> При старой системе легальное определение собственности было просто-напросто нерелевантным...» (Frydman, Rapaczynski 1994: 11). Другие исследователи оспаривают данную точку зрения, утверждая, что система собственности в социалистических государствах все же существовала, но принципиальным образом отличалась от той, что характерна для рыночных экономик, как системой рабочих категорий, так и общей логикой функционирования и социокультурным контекстом (Verdery 2004). Данная система имела отчасти неформальный и персонализированный характер и опиралась скорее на идентичности собственников и их социальные отношения, чем на легально закреплённые классификации форм собственности. В представлении населения права распоряжения имуществом зачастую ассоциировались с полновесными правами собственности (Ibid), а решения о распределении и контроле ресурсов были спущены на уровень локальных элит (Armstrong 1983).

Действительно, решения об использовании городских территорий в СССР принимались «сверху» и доводились до сведения граждан в виде директив, однако реализация этих постановлений «на местах» варьировалась в зависимости от решений локальных властей. Кроме того, в СССР формально, «на бумаге», отсутствовала система индивидуальных прав собственности на землю. Согласно Конституциям 1936 и 1977 гг., в которых определения типов собственности были практически идентичны, в стране легально сосуществовали *государственная* форма собственности (так, например, статья № 11 Конституции 1977 гласила: «В исключительной собственности государства находятся: земля, ее недра, воды, леса. Государству принадлежат основные средства производства в промышленности, строительстве и сельском хозяйстве, средства транспорта и связи, банки, имущество организованных государством торговых, коммунальных и иных предприятий, основной городской жилищный фонд» (Конституция СССР 1977)) и *кооперативная* форма собственности, то есть собственность колхозов, профсоюзных и иных общественных организаций (там же). При этом, согласно исследованиям К. Вердери, в социалистических странах государственная форма собственности доминировала над кооперативной на уровне практик правоприменения: например, если совхоз претендовал на часть

территории колхоза, то колхозники, как правило, вынуждены были подчиниться (Verdery 2004: 190). Однако и собственность кооперативных объединений охранялась законом: будучи разновидностью социалистической собственности, она превращалась в объект защиты и преумножения со стороны государства (Конституция СССР 1977).

Логика правового регулирования собственности, осуществлявшегося в СССР, была вписана в контекст более широких социальных порядков, сформировавшихся в стране, то есть устойчивых комплексов социальных образцов и структур, которые определяли социальное взаимодействие социальных акторов разного уровня в этот исторический период. Для интерпретации типов социального порядка, получивших распространение в СССР, мы прибегнем к анализу сочетаний идеально-типических форм относительного преобладания власти, выделенных Э.О. Райтом и названных им «экономизмом», «государственничеством» и «ассоциационализмом». Термином «экономизм» описывается социальный порядок, при котором распределение и использование ресурсов для различных социальных целей определяются в основном осуществлением экономической власти. Под «государственничеством», соответственно, подразумевается социальный порядок, при котором распределение и использование ресурсов для различных целей в значительной мере определяются осуществлением государственной власти. Наконец, при «ассоциационализме» распределение и использование ресурсов осуществляется с учетом интересов «слабых групп» (Райт 2005).

История гаражного строительства в СССР показывает, что в советских городах наряду с очевидно преобладавшим «государственничеством» существовали и некоторые элементы «ассоциационализма». Для возведения гаражных строений городские власти выделяли территории «во временное пользование», но без указания срока пользования, т. е. фактически в бессрочную аренду. Гарантом «сделки» выступал сам политический режим. Вопрос о юридическом закреплении сроков аренды не проблематизировался ни властями, ни владельцами гаражей. Более того, в связи со слабой проработанностью вопросов прав собственности в СССР городские власти могли допустить и возведение так называемых «самостроев» — гаражных построек, права на владения которыми юридически закреплены не были. В этом случае представители властно-административной иерархии (представители местных властей) напрямую распоряжались как юридическими правами собственности на гаражи, так и «реальными», юридически не оформленными правами. Таким образом, при отсутствии формальных законов о частной собственности она существовала на уровне повседневных практик владения и распоряжения имуществом, однако юридически оформлялась как бессрочная аренда.

Зафиксированная в законодательстве ценность кооперативной собственности гарантировала владельцам гаражей получение альтернативных участков в том случае, когда земля под старыми гаражными строениями

изымалась под государственные нужды. Таким образом, решение вопросов о сносе гаражей происходило «сверху», но в соответствии с принципами возмещения понесенного ущерба, не дискриминирующего интересы владельцев. Так, по воспоминаниям наших информантов, бывших владельцев гаражей КАС «Парнас», *«никто не мог просто снести стоянку даже в случае государственной необходимости. Если по каким-то причинам участок под гаражами становился нужен городу, то изыскивался другой равноценный участок, на нем строились такие же гаражи, и в них переселяли гаражников со спорного участка»* (м., интервью 8). *«Выделялся участок земли во временное пользование — и пользуйся, пока к тебе не придут и не попросят переехать. Но опять-таки, люди получают участок земли, его облагораживают, окажут помощь в переезде, но будет тебе гараж уже не на Науки, а на станции метро Просвещение. Подальше»* (м., интервью 10).

Также силами городских властей гаражникам оказывалась помощь в возведении новых гаражей или транспортировке старых: *«Бывало, бывало. Сейчас скажу. Точное место я уже не помню. Был КАСик один небольшой. Там гаражей пятьсот стояло. Там земля понадобилась, и была выделена другая земля. То ли Серебристый, то ли еще куда. Туда эти гаражи перевезли, то есть за счет района»* (м., интервью 7). Факты оказания помощи гаражникам со стороны властей в соответствии с неписаными нормами реципрокности подтверждает и председатель профсоюза владельцев гаражей «Рубеж»: *«Просто, когда все это строилось в советское время, это было, в советское время было, при Собчаке было. Если расселяются гаражные кооперативы, то Комитет должен помочь гаражникам в переезде и предоставить новый участок. При Собчаке так активно не ломали. Это когда уже пришла другая власть»* (Борис Карпов — председатель профсоюза владельцев гаражей «Рубеж», интервью 9).

Таким образом, в числе инициированных властями элементов социального договора, который регулировал распоряжение городской территорией и возведение на ней строений в советский период, можно выделить **бюрократические и юридические механизмы** в форме разработки законопроектов и постановлений об учреждении Общества автолюбителей, создания системы кооперативов, а также разрешения вопросов о сносе гаражей посредством предоставления владельцам иного участка в качестве компенсации. Впрочем, по эмпирическим данным, существовали и некоторые **нелегальные механизмы** в форме получения чиновниками «взяток», поддержки «блатных» и пр. В свою очередь, горожане, взаимодействуя с властями, опирались, в первую очередь, на **экономические** принципы социального договора, заключавшиеся во вложении денежных инвестиций в приобретение гаража и ежемесячных выплатах взносов правлению гаражных кооперативов, и **бюрократические** механизмы в виде вступления во Всероссийское общество автолюбителей и в гаражные кооперативы, что предполагало долговременное ожидание получения гаража в очереди. Горожане — члены

кооперативов также осуществляли так называемые **«физические» инвестиции**, которые могли приобрести вид самостоятельного строительства гаражей, проведения коммуникаций и создания инфраструктуры кооперативов, а также участия в субботниках — ежемесячных акциях по уборке территории кооперативов. Наконец, будущие владельцы гаражей порой прибегали к **нелегальным действиям**: предлагали взятки чиновникам, возводили «самострой», оформляли частные автомобили на иное лицо.

Кроме того, опыт гаражного строительства в СССР демонстрирует, что на уровне практик городские власти и горожане поддерживали права индивидуальной собственности на гаражное строение и земельный надел. Данное обстоятельство подтверждается допущением случаев самостроя, предоставлением владельцам гаражей компенсации при необходимости освободить территорию бывшего гаражного кооператива под нужды государства, а также существованием арендной формы на земельный надел с бессрочным пользованием и ежемесячными взносами, что «фактически», «в реальности», воспринималось владельцами гаражей как характеристики индивидуальной собственности.

Конфликт прав собственности на гаражные строения в постсоветском Петербурге

В постсоветских странах произошла стремительная реконфигурация прав собственности (Stark 2009). В частности, переход от советской плановой к постсоветской рыночной экономике спровоцировал возникновение причудливого симбиоза таких социальных порядков, как экономизм и государственничество.

По мнению французского урбаниста А. Лефевра, каждый тип социального устройства формирует свою конфигурацию пространственных практик властей, всегда опосредованных экономическим функционированием обществ (Lefebvre 1991: 33). Соответственно, каждый новый тип общественного устройства ответственен за создание нового типа пространства. Чтобы охарактеризовать эту динамику, мы воспользуемся аналитической категорией «социального производства пространства». Социальное производство пространства — это процесс, ответственный за материальное создание пространства (перепланировка, джентрификация, программы городского развития и т. д.) и являющийся прерогативой власти (Low 2000: 128). Между тем через архитектуру и планирование осуществляется канализация власти, организация, дисциплинирование и контроль повседневной жизни горожан (Rabinow 1982). Осуществляя социальное производство пространства, власти, «всегда стремящиеся в первую очередь подчинить себе какую-то территорию, которую будут контролировать и за которой будут надзирать» (de Certeau 1984: 52), прибегают к пространственным стратегиям — рациональному планированию действий по организации городского пространства, свойственному «сильным».

Процесс, определяющийся индивидуальными и коллективными опытами восприятия пространства и осуществляемый в ходе социальных взаимообменов, практик памятования, создания и воспроизводства образов и повседневного использования, — *социальное конструирование пространства* — зачастую вступает в противоречие с *социальным производством пространства* (The anthropology of space... 2003: 19). Город является объектом реализации проектов, запущенных доминантными политическими элитами с целью извлечения прибыли, однако эти планы редко совпадают с интересами и потребностями горожан, что приводит к распространению социальных движений в защиту городского пространства и развитию локального активизма (Там же). В качестве важнейшего способа борьбы против пространственных стратегий, которые не учитывают интересы и потребности горожан, А. Лефевр предлагает открытое массовое восстание. М. де Серто дополняет репертуар возможностей защиты «слабых» неявными, гибкими, реагирующими тактиками сопротивления на захваченном властями месте (de Certeau 1984). М. Кастельс же называет в качестве основного инструмента оспаривания жителями определенных типов потребления в городах, а также влияния на принятие политических решений, определяющих трансформации городского пространства, развитие социальных движений типа «grassroots» — низовых гражданских инициатив (Castells 1983).

Городские власти обладают определенными возможностями по распределению пространственных ресурсов, но их решения далеко не всегда приводят к эффективному использованию этих ресурсов, что связано преимущественно с дефицитом необходимых для этого финансовых бюджетов. В ситуациях, когда местные власти обладают лишь ограниченным потенциалом извлечения финансовых выгод и самостоятельного решения городских проблем, но зато способны оперативно мобилизовать капитал (Stone 1988: 82–104), велика вероятность появления коалиционных политических режимов, которые сочетают институциональные возможности властей и инвестиционные преимущества представителей крупного бизнеса (Stone 1989).

Формируя отношения обоюдновыгодного симбиоза, городские власти и крупные строительные корпорации создают коалиции, описанные Х. Молочем в терминах «машин роста». Участие в подобных коалициях позволяет политическим и бизнес-элитам извлекать взаимные выгоды от эффективного использования городских территорий. В публичном дискурсе сильных групп интересов данные процессы сопровождаются риторикой «развития города», но в реальности они редко приводят к удовлетворению потребностей горожан (Molotch 1976: 309–325).

Стратегии «машин роста» демонстрируют тенденции, свойственные неолиберальному курсу городской экономики. По мнению социального географа Д. Харви, одной из таких тенденций является «пространственно-временная фиксация» капитала (*англ.* — spatial-temporal fix). Бизнес-элиты вкладывают избыточный капитал во все новые географические территории

и, таким образом, избегают последствий многочисленных финансовых кризисов (Harvey 2003). Основной задачей для них становится создание «дорогого» и «безопасного» пространства (Soja 1989: 96–97), что обуславливает процессы джентрификации как в центре города, так и на его периферии, связанные с «выдавливанием» городского населения в менее дорогостоящие районы (Smith 1996).

Постсоветский Петербург вынужден интегрироваться в капиталистическую экономику и участвовать в своеобразном соревновании городов за привлечение иностранных инвестиций и туристических потоков. Эти процессы обуславливают «европеизацию» образа Санкт-Петербурга, коммодификацию и эстетизацию городского пространства (Featherstone 1991) и, как следствие, приводят к активному поиску свободных «пятен» под коммерческую застройку. Проблемы критичной переполненности пространства (связанные, например, с увеличением количества автомобилей во дворах), которые были актуальны в СССР, сегодня отходят на второй план и маркируются сильными группами интересов как несущественные. Основным критерием оценки городских территорий становится рентабельность. Одним из практических последствий подобных трансформаций становится массовый снос гаражных строений: с 2005 по 2012 гг. в Петербурге было уничтожено около 20000 боксов при общем количестве гаражей, оцениваемом примерно в 200000 (Наровский 2010). Игнорируя интересы слабых групп интересов, власти признают гаражные постройки временными строениями и изымают занятые ими земли для использования инвесторами или для государственных нужд. Данный процесс демонстрирует еще одну тенденцию капиталистического и неолиберального курса городской экономики — освоение сильными группами интересов новых участков городского пространства посредством «накопления путем лишения прав владения» (*англ.* — *accumulation by dispossession*) (Harvey 2003), а именно изъятия городских территорий из публичного или частного доступа без предоставления горожанам каких-либо компенсаций.

Описываемые социально-экономические изменения отразились на характере повседневных практик пользования гаражами, а также смыслов, которыми владельцы боксов наполняют эти участки городского пространства. Сильные группы интересов, используя категории меновой стоимости городского пространства (Logan, Molotch 1987: 32), описывают гаражи как уродливые пятна на «теле» города, но для слабых агентов они зачастую становятся местами памяти (Nora 1989: 7–24), ностальгии, оспаривания, поэтому они руководствуются преимущественно категориями потребительской стоимости этих участков городского пространства (Logan, Molotch 1987: 32).

После распада СССР государственная собственность на городскую территорию вступила в противоречие с прежней кооперативной собственностью на гаражи. Другими словами, права пользования и распоряжения

земельными наделами и боксами, которые чувствовали за собой «гаражники», столкнулись с правами владения, находившимися в руках государства (когда аренда стала срочной, а потом и вовсе была прекращена). В результате права собственности на гаражные строения проблематизировались как сильными, так и слабыми группами интересов. Являются ли боксы собственностью в принципе? Или же гаражники выступают лишь арендаторами, как настаивают некоторые представители власти? А если они все же представляют собой объекты собственности, является ли эта собственность кооперативной (как считалось прежде) или частной (как склонны настаивать владельцы гаражей, защищающие свои строения от сноса)? Следует ли считать гараж движимым или недвижимым имуществом? Так, власти и инвесторы первоначально заявляют, что гаражные боксы однозначно являются движимым имуществом, тогда как владельцы гаражей настаивают на дифференциации гаражных строений в зависимости от наличия фундамента и капитальных стен, а также материалов, из которых изготовлены гаражи.

В результате вспыхивает открытый конфликт между владельцами гаражей, с одной стороны, и городскими властями и / или инвесторами-застройщиками — с другой. Столкнувшись с внешней угрозой, группа «гаражников», зародившаяся еще в СССР и основанная на факте владения гаражными строениями, трансформируется из латентной группы в сообщество, которое осознает свои интересы и вынуждено отстаивать свой статус в условиях рыночной экономики.

Конфликт прав собственности на гаражные строения в КАС «Парнас»

В 2009 г. в зону коммерческого интереса крупной строительной компании «Главстрой СПб» попали территории промышленной зоны «Парнас», на которых к тому моменту располагались четыре гаражных кооператива с общим количеством гаражей, приближающимся к 8500. Городские власти продали девелоперу эти участки для возведения жилого квартала «Северная долина». Примечательно, что при продаже строительной компании были представлены карты, на которых гаражные строения не были отмечены вовсе. Фактически это означало, что гаражные строения потеряли какие-либо легальные основания своего существования. За два года до возникновения угрозы сноса владельцам боксов было отказано в продлении бессрочной аренды земельного надела: взамен с «гаражниками» были заключены срочные договоры аренды. В апреле 2009 г. владельцы гаражей коллективной автостоянки «Парнас» получили предписания районной администрации, требующие в течение месяца обеспечить возможность беспрепятственного сноса строений, т. е. освободить боксы от хранящегося в них имущества и отогнать из них автомобили.

Городская администрация предложила обеспечить «гаражникам» места для организации открытых стоянок — причем за счет потерпевших, каждый из которых должен был выкупить место в паркинге, цена на которое могла

в несколько раз превышать стоимость автомобиля. Более того, власти отказали владельцам в какой-либо денежной компенсации взамен снесенных гаражей. Подобные варианты возмещения убытков не удовлетворили владельцев уничтоженных гаражей, которые выступили с публичным протестом, пытаясь отстоять свое права на достойную, по их мнению, компенсацию ущерба в виде денежного эквивалента рыночной стоимости бокса.

Защищая свои интересы, все стороны конфликта апеллировали к правам собственности: как на гаражные боксы, так и на занимаемую ими землю. При этом сильные акторы использовали формальное, юридически закрепленное определение собственности. Они указывали на то, что кооперативная собственность советского времени не подразумевала конвертирование строительного объекта в частную собственность. Так, губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко, рассуждая о статусе гаражного строения, апеллировала к нормам существующего законодательства (Матвиенко поблагодарила арбитраж... 2008). Вице-губернатор Александр Вахмистров взывал к актуальным юридическим основаниям прав собственности в противовес нормам, которые использовались слабыми акторами (в лице индивидуальных владельцев гаражей или их ассоциаций), прибегавшими к расширительной, неформальной трактовке этих прав (Медведева 2008).

Иными словами, городские власти аргументировали свое право на распоряжение гаражными строениями и городской территорией под ними, противопоставляя собственные легальные, юридически закрепленные приоритеты в решении городских проблем и эгоистические и законодательно не обоснованные притязания «гаражников».

В ответ на аргументы городских властей владельцы гаражей попытались представить свои гаражи как объекты частной собственности и оправдать свое право на гаражные боксы посредством апелляций к мифу о незыблемости и неприкосновенности частной собственности в европейских и североамериканских демократиях, а также декларирования необходимости соблюдать связанные с ее поддержанием процедуры: *«А так, юридически, “вы не собственники”? То есть, как платить налоги — мы собственники, как отбирать — нет?»* (ж., интервью 5). *«В цивилизованных капиталистических странах все законодательство построено вокруг защиты частной собственности, так как это основа существования капиталистического общества. Там никто и подумать не может лишать граждан их имущества просто так. Другое дело наше государство»* (м., интервью 4).* Между тем, как мы пом-

* Интересную параллель здесь можно провести с исследованием Николая Карбаинова, посвященным рассмотрению механизмов проведения «добрых» и «злых» Олимпиад (критерием различения здесь выступает предоставление или непредоставление компенсаций за недвижимость и земельный надел, изъятые для нужд Олимпиады). Как и владельцы гаражей, неформальные собственники построек в Имеретинской долине и других районах Сочи апеллируют к мифу о неприкосно-

ним, легальных оснований рассмотрения гаражных боксов как частной собственности у протестующих практически не существовало. Впрочем, за несколько лет до того, как властями была инициирована программа сноса гаражей, у владельцев существовали некоторые возможности оформления боксов в частную собственность в обход ВДОАМа в ПИБе города. Однако поскольку юридический статус гаражей в то время еще не проблематизировался, такой опцией воспользовались лишь единичные «гаражники».

Кроме того, слабые группы интересов, включающие как владельцев гаражей, так и их ассоциации, а также лоббистов интересов гаражников во властных структурах, защищая права на владение и распоряжение гаражными строениями, также зывали к соображениям элементарной *справедливости*. Аргументируя свою позицию, гаражники апеллировали к своим прошлым инвестициям, связанным с приобретением и усовершенствованием гаражей, а также указывали на факты выплаты ежемесячных взносов правлению гаражных кооперативов и осуществления «физических» инвестиций, охватывающих самостоятельное строительство гаражей, проведение коммуникаций и создание инфраструктуры кооперативов, участие в субботниках, длительную историю пользования гаражами*.

Когда власти отказались идти на компромисс и приступили к массовому сносу гаражных строений, в Петербурге развернулась масштабная протестная кампания: владельцы гаражей устраивали массовые акции (пикеты, митинги, перекрытие улиц), строили баррикады при попытках силового проникновения на территорию кооперативов представителей сильных групп интересов, активно выступали с заявлениями в СМИ, организовали профсоюз, призванный отстаивать права владельцев гаражей. Столкнувшись с ожесточенным сопротивлением «гаражников», городские власти постепенно оказались вынуждены публично обосновывать свои притязания на городские территории, занятые гаражными кооперативами, апеллируя к правилам равноценной компенсации: взаимовыгодного, в их представлении, не дискриминирующего слабых акторов обмена между администрацией города, инвесторами и владельцами гаражных строений. Данное обстоятельство может свидетельствовать о частичном признании за «гаражниками» определенной (неформальной?) собственности на гараж-

венности частной собственности на Западе, который, по их мнению, доказывает защита индивидуальных прав собственников в тех городах, которые приняли «добрые» Олимпиады. Между тем, как показало исследование Карбаинова, представление о том, что на «добрых» Олимпиадах все частные собственники могли рассчитывать на эквивалентную компенсацию, не находит подтверждения на практике (Карбаинов 2013: 106–129).

* Данные претензии горожан соотносятся с представлением Дж. Локка об «естественных», неотъемлемых правах частной собственности людей на то, что создано их трудом (Locke 1986: 567–581).

ные строения. Однако статус гаражей оставался незаконным, и они по-прежнему подвергались сносу.

Решение вопроса о предоставлении компенсаций бывшим владельцам гаражей, а также о форме и размерах этих компенсаций имело несколько последовательных стадий, характеризовавшихся постепенным увеличением уступок со стороны сильных групп интересов (в первую очередь, городских администраций).

На **первой стадии** городские власти отказывались выплачивать компенсации, поскольку собственность на гаражи в их глазах имела «неформальный», юридически не закреплённый статус, а гаражи оценивались как временные и движимые объекты. В ответ владельцы гаражей апеллировали к неприкосновенности частной собственности в западных либерально-демократических странах и требовали легализации частной собственности на гаражи.

На **второй стадии** гаражники получили возможность выбрать натуральную компенсацию в виде земельного надела для организации паркинга или стоянки. Однако гаражники посчитали, что подобная компенсация не эквивалентна понесённым потерям, а новый земельный надел не будет легализован: *«Ну, прошлись по всей этой территории. Буераки, болота, свалка. Все это было нужно за свои деньги очищать, грунт завозить. Ну, перед тем как туда можно было машину поставить, нужно было вложить с человека, мы считали, с человека пятьдесят тысяч, два месяца работать. А через три года, по нашим сведениям, “Северная долина” растёт и развивается, и ей нужны будут выезды. Сейчас там только один выезд на Энгельса, да? А надо ещё какие-то выезды, иначе затор будет. По нашим сведениям, тут должна будет пройти дорога как раз по гаражам. И получается, что мы... обсыпку-то мы с собой не заберем. А они радостно на этой обсыпке положат асфальт — и будет дорога. И сэкономят свои бабосы. А разницу положат себе в карман. И опять нас кинут»* (Заместитель председателя профсоюза «Рубеж», интервью 9).

На **третьей стадии** разворачивания конфликта городская администрация настаивала на том, что, в случае конфискации земельного надела под гаражами для реализации региональных проектов, выплаты будут производиться из средств городского бюджета, в то время как в ситуации передачи земли бизнес-структурам бремя выплат ляжет на плечи инвесторов. Эта система была зафиксирована в законе «О мерах по обеспечению имущественных прав граждан, являющихся владельцами гаражей на территории Санкт-Петербурга» от 21 октября 2011 г. Примечательно, что в данной ситуации государство продемонстрировало склонность к сохранению позиции своеобразного адресного «патернализма» по отношению к владельцам гаражей, характерной и для СССР. Однако инвесторы отказывались решать имущественные вопросы с владельцами гаражей, поскольку они изначально приобретали земельные участки «без обременения». В этой ситуации владельцы гаражей подчеркивали несправедливость разделения снесённых гаражей

на те, которые были уничтожены для государственных нужд (что обещало пострадавшим больше шансов на получение компенсаций), и те, которые были снесены в интересах инвесторов. В последнем случае получение компенсации оказывалось затруднено или вообще невозможно. Более того, закон от 2011 г. не имел обратной силы, поэтому большая часть потерпевших вообще не могла рассчитывать на какие-либо выплаты.

Четвертая стадия ознаменовалась принятием закона «О мерах по обеспечению имущественных прав граждан, являющихся владельцами гаражей на территории Санкт-Петербурга» от 19 сентября 2012 г. Согласно этому закону, разработанному парламентариями под давлением инвесторов и в результате протестов горожан, из городского бюджета должны быть по твердой схеме (с учетом износа, возраста строения и материала, из которого изготовлен бокс) выплачены компенсации всем владельцам, чьи гаражи были / будут снесены после 11 октября 2008 г. Однако горожан не устраивает размер выплат за уничтоженные боксы, не соответствующий ни рыночной, ни — тем более — потребительской стоимости строений. Некоторые «гаражники» выступают за выделение им натуральной компенсации в виде земельного надела с последующей его легализацией как частной собственности.

Более того, по словам председателя КУГИ Дмитрия Куракина, финальный закон был принят городскими властями исключительно для избавления от социальных издержек, а не для удовлетворения юридически обоснованных прав собственников. Таким образом, в представлении сильных групп интересов, гаражи остаются нелегальными и будут и впредь подвержены сносу: *«Мы считаем, что проблема сноса гаражей и выплата компенсаций за них не столько гражданско-правовая, сколько социальная, и поэтому вносимые нами изменения в действующее законодательство, как нам кажется, позволят снизить социальную напряженность при решении имущественно-правовых вопросов с владельцами гаражей»* (Смольный заплатит за снесенные гаражи 2012).

Кроме того, по мнению владельцев гаражей, реализация закона на практике крайне затруднена. Так, по словам Бориса Карпова, непрозрачной оказывается процедура определения характеристик уже уничтоженных гаражей: *«То есть непонятно, на каких основаниях, документах должны давать компенсацию. На основании документов из ПИБа? Из того же Парнаса из 8500 имеют, ну, процентов десять. А остальные как? У них просто паспорт на гараж, который не имеет никакого юридического основания. А как родственники, которым принадлежал гараж и которые лет тридцать не могут вступить в права наследования? У каждого такие ситуации. Первое, непонятно, на основании каких документов будут все это платить, на основании чего будет рассчитываться компенсация, будет рассчитываться коэффициент. Да, вот, когда у вас гараж стоит, его можно посмотреть. А когда гаража нет, как можно доказать, какой у тебя был гараж?»* (Борис Карпов — пред-

седатель профсоюза владельцев гаражей «Рубеж», интервью 9). Эти обстоятельства свидетельствуют о недостаточном информировании слабых групп интересов городскими властями о процедурах получения компенсаций, а также о низкой эффективности принятого законопроекта, выгодной для сильных групп интересов.

Выводы

Итак, анализ эмпирических данных позволяет заключить, что борьба за территории, занятые гаражными строениями, протекает в условиях тотальной неопределенности, порождаемой, в том числе, сосуществованием в России множественных режимов прав собственности, постоянными корректировками национальных и региональных законодательных баз, непрозрачностью решений и действий городских властей и инвесторов, а также отсутствием своевременного и полного информирования населения о проектах городского развития.

Вторым важным элементом контекста, в котором разворачивается «война за гаражи», становится «пространственно-временная фиксация капитала» — стремительная приватизация и коммодификация городских территорий, прежде находившихся в государственной собственности. Советский доминантный дискурс, в котором главными инструментами номинирования городского пространства выступали категории «заполненности — незаполненности», сменяется неолиберальным позднекапиталистическим дискурсом «рентабельности — нерентабельности», формируемым коалициями властей и бизнес-элит.

В стремлении максимизировать свои прибыли от использования земельных участков под гаражными боксами сильные группы интересов ставят под сомнение статус гаражей как объектов собственности. Легитимируя свои решения о сносе, они используют универсализирующие, преимущественно формальные определения собственности, хорошо сочетающиеся с «холодным», рациональным дискурсом об эстетизации и развитии городского пространства. Владельцы гаражей, располагающие лишь ограниченным репертуаром ресурсов для защиты своих интересов, вынуждены оспаривать решения и проекты в области городского (ре)девелопмента, навязанные им сильными группами интересов. Формализованному пониманию собственности они противопоставляют свои сложные, дифференцированные определения, превращающие «собственность» в морально и эмоционально нагруженную категорию, опирающуюся на такие основания, как локальное знание, память, индивидуальные инвестиции. В результате собственность предстает как совокупность отношений между владельцем территории и противоречивыми претензиями остальных акторов на обладание этой территорией.

Встречая настойчивое сопротивление населения при реализации своих градостроительных инициатив, власти Санкт-Петербурга сталкиваются

с необходимостью снижения социальной напряженности в регионе. Этим объясняется постепенная дифференциация подхода парламентариев и чиновников к «гаражной проблеме». Если в начале конфликта они однозначно отвергают претензии гаражников как нелегальные и нелегитимные и отказываются от выплаты каких-либо компенсаций, то закон «О мерах по обеспечению имущественных прав граждан, являющихся владельцами гаражей на территории Санкт-Петербурга» уже предлагает нюансированную схему оценки гаражных строений, подвергающихся сносу, с последующим возмещением ущерба. Однако в течение всего конфликта четко регламентированная система взаимодействия между сильными и слабыми группами интересов отсутствует, что ведет к постоянной смене «правил игры». Об этом свидетельствуют, в частности, многочисленные расхождения между декларациями властей о предоставлении компенсаций владельцам гаражных боксов и реальной практикой выплат: нерегулярной, избирательной, ориентированной на прецедент.

Литература и источники

Карбаинов Н.И. Как изымают собственность в олимпийских столицах: Олимпиада в Сочи в сравнительной перспективе // Мир России, 2013, 22 (1), с. 106–131.

Конституция СССР 1977 года. [<http://www.hist.msu.ru/ER/Etext/cnst1977.htm>] (дата обращения: 20.12.2013).

Матвиенко поблагодарила арбитраж за победу над владельцами гаражей. [<http://www.fontanka.ru/2008/04/17/085/>] (дата обращения: 12.06.2014).

Медведева А. Смольный и ЗакС воюют за гаражи. [<http://www.fontanka.ru/2008/07/02/121/pda.html>] (дата обращения: 12.06.2014).

Наровский Д. Разговор с лидером профсоюза владельцев гаражей «Рубеж» Карповым Борисом. [http://netsnosu.ru/news/intervju_s_liderom_profsojuza_vladelcev_garazhej_rubezh/2010-03-16_25] (дата обращения: 10.06.2014).

Райт Э.О. Принимая социальное в социализме всерьез // Логос, 2005, 3, с. 182–207.

Смольный заплатит за снесенные гаражи. [http://www.neva24.ru/a/2012/03/28/Smolnij_zaplatit_za_snes/] (дата обращения: 09.06.2014).

Тев Д. Политэкономический подход в анализе местной власти. К вопросу о коалиции, правящей в Санкт-Петербурге // Политическая экспертиза, 2006, 2(2), с. 99–121.

Armstrong G.M. *The soviet law of property: the right to control property and the construction of communism.* The Hague: Martinus Nijhoff, 1983.

Castells M. *The city and the grassroots: a cross-cultural theory of urban social movements.* London: Edward Arnold, 1983.

de Certeau M. *The practice of everyday life.* Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1984.

Featherstone M. *Consumer culture and postmodernism.* London: Sage, 1991.

Foucault M. *Discipline and punish: the birth of the prison.* New York: Vintage, 1975.

Frydman R., Rapaczynski A. *Privatization in Eastern Europe: is the state withering away?* Budapest: Central European University Press, 1994.

Тыканова Е.В., Хохлова А.М. *Конфликт прав собственности в постсоветском городе*

Harvey D. *The new imperialism*. Oxford: Oxford University Press, 2003.

Lefebvre H. *The production of space*. Oxford, UK; Cambridge, USA: Blackwell, 1991.

Locke J. Second Treatise of Government, *Journal of the History of Ideas*, 1986, 47(4), pp. 567–581.

Logan J.R., Molotch H.R. *Urban fortunes: the political economy of place*. Berkley: University of California Press, 1987.

Low S.M. *On the Plaza: the politics of public space and culture*. Austin: University of Texas Press, 2000.

Molotch H.R. The city as a growth machine: toward a political economy of place, *American Journal of Sociology*, 1976, 82(2), pp. 309–355.

Nora P. Between memory and history: les lieux de mmoire, *Representations*. Special Issue: Memory and counter-memory, 1989, 26, pp. 7–24.

Rabinow P. Ordonnance, discipline, regulation: some reflections on urbanism, *Humanities in society*, 1982, 5(3–4), pp. 267–278.

Smith N. *The new urban frontier: gentrification and the revanchist city*. London and New York: Routledge. 1996.

Soja E. *Postmodern geographies: the reassertion of space in critical social theory*. London, New York: Verso, 1989.

Stark D. Recombinant property in East European capitalism, *The American Journal of Sociology*, 2009, 101(4), pp. 993–1027.

Stone C.N. *Regime politics: governing Atlanta, 1946–1988*. Lawrence: University Press of Kansas, 1989.

Stone C.N. Pre-emptive power: Floyd Hunter's community power structure reconsidered, *American Journal of Political Science*, 1988, 32(1), pp. 82–104.

The anthropology of space and place: locating culture, edited by S. Low and D. Lawrence-Zuniga. Oxford: Blackwell Publishing Ltd, 2003.

Verdery K. The Property Regime of Socialism, *Conservation and Society*, 2004, 2, pp. 189–198.

Список информантов

Интервью 1: мужчина, 43 года, среднее профессиональное образование.

Интервью 2: мужчина, 74 года, среднее профессиональное образование.

Интервью 3: мужчина пенсионного возраста.

Интервью 4: мужчина средних лет, высшее образование.

Интервью 5: женщина средних лет, высшее образование.

Интервью 6: мужчина средних лет.

Интервью 7: мужчина средних лет, среднее профессиональное образование.

Интервью 8: мужчина, 52 года, высшее образование.

Интервью 9: Борис Карпов, 41 год, председатель профсоюза владельцев гаражей «Рубеж».

Интервью 10: мужчина, заместитель председателя профсоюза «Рубеж».

Интервью 11: мужчина, 45 лет, заместитель председателя профсоюза «Рубеж».

Интервью 12: мужчина, 49 лет, высшее образование.

Интервью 13: мужчина средних лет.

Интервью 14: мужчина средних лет.