

УДК 316.334.56

DOI: 10.17223/2312461X/25/5

«ЭТНИЧЕСКИЕ» РЫНКИ В СИСТЕМЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ ИРКУТСКА: КОНСТРУИРОВАНИЕ И ТРАНСФОРМАЦИЯ ГОРОДСКОГО ПРОСТРАНСТВА*

Диана Евгеньевна Брызгина

Аннотация. В статье рассматривается влияние «этнических» рынков на пространственную организацию города. Основу исследования составили полевые наблюдения за иркутскими рынками, а также материалы наблюдений и полужформализованных фокусированных интервью с посетителями данных рынков. Анализ рынков через призму теории мобильностей позволил выявить особенности функционирования рынков как пространств мобильности и механизмы их воздействия на город. В рамках данного подхода удалось зафиксировать способы выстраивания пространственных связей в городе через систему транспортных потоков и городских локальностей, напрямую несвязанных с ними. Так, для г. Иркутска «этнические» рынки становятся крупными узлами социально-пространственных взаимодействий, под влиянием которых происходит изменение городской структуры, формируются новые коммуникационные сети не только локального, но и общегородского масштаба.

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

«Этнические» рынки для Иркутска – давно устоявшийся элемент городского пейзажа, обуславливающий структурные особенности его пространства, а также важнейшие для жизни локального сообщества процессы (Григоричев и др. 2019). Интеграция рынков в городские системы определяется их ролью в трансформации города и повседневных практик, в формировании новых форм взаимодействий и отношений, в конструировании и развитии социальных и экономических сетей. На протяжении нескольких десятилетий рынки выполняют функцию одной из систем жизнеобеспечения города, определяют способы его пространственного преобразования и развития, трансформируясь вместе с ним. Вокруг рынков складываются обширные экономические сети и новые транспортные потоки, способствующие их дальнейшему функ-

* Исследование выполнено при финансовой поддержке РНФ в рамках научного проекта № 18-18-00293 «Использование и создание мигрантами городской инфраструктуры сибирских региональных столиц».

ционированию, включению в разномасштабные системы отношений и превращению в одну из ключевых инфраструктур города.

Рыночные локальности являются не просто местом экономического обмена и социального взаимодействия, но и важными узлами многочисленных потоков, обеспечивающих доставку товаров и людей на рынки. От этих потоков зависит не только функционирование рынков, но и их влияние на структуру пространственных взаимосвязей города, которые воплощаются в системе городских мобильностей, включающей все многообразие различного рода перемещений – материальных, воображаемых, виртуальных и т.д. (Урри 2012: 21–22). Однако именно физическое движение оказывает первостепенное влияние на городское пространство, изменяет его структуру и, как следствие, характер социальных отношений в городе (Крайняя 2012: 98–99). В связи с этим особым значением в современных городах обладают транспортные системы, обеспечивающие возможность свободного перемещения между узлами различного рода взаимодействий и их взаимосвязь с наиболее важными объектами городской инфраструктуры.

Изучение проблем транспортной мобильности и ее влияния на городские процессы и повседневную жизнь людей в городе представлено широкой тематикой исследований, включающих анализ общественного транспорта и пассажирских практик как особых городских пространств (Butcher 2011; Гороховская 2012; Иванова 2014); места и значения мобильности в городе (Амин, Трифт 2002; де Серто 2008; Фень 2011); взаимосвязи мобильных практик и городских инфраструктур, обеспечивающих возможность перемещений по городу (Mees 2000; Cresswell 2006) и др. В рамках существующих подходов мобильности рассматриваются как изолированные от других структур системы, вследствие чего вне исследовательского фокуса остаются взаимосвязь мобильностей с другими инфраструктурами и их влияние на пространство и повседневность города.

Одной из ключевых парадигм, фокусирующихся на анализе подобного рода систем коммуникаций, является парадигма пространственной мобильности, которая включает все разнообразие повседневных физических перемещений, различные транспортные системы и средства передвижения, материальные инфраструктуры (Шеллер 2016). В рамках данного подхода социальная жизнь рассматривается как сочетание множественных пересекающихся систем мобильности, изменяющих общество, прежде всего, на материальном уровне (Урри 2012: 46). Джон Урри доказывает, что любые социальные отношения имеют материальную составляющую, следовательно, не могут существовать отдельно от физического мира, в котором воспроизводятся все социальные феномены (47–48). В этой перспективе движение в городе, организация его пространства зависят от транспортной системы и образуемой

ею структурных взаимосвязей между различными частями и районами города.

Предложенный Дж. Урри концепт позволяет рассматривать систему мобильностей города как важный способ воздействия «этнических» рынков на городскую среду. При этом одной из наиболее распространенных форм мобильности в городе выступает система общественного транспорта. Публичность и доступность для различных слоев населения (Урри 2012: 203), присущие данному типу передвижения, обуславливают взаимосвязь общественных маршрутов с местоположением и функционированием «этнических» рынков в Иркутске. Представляется, что это позволяет анализировать влияние рынков на организацию городского пространства в контексте развития транспортной системы, определять характер взаимосвязей двух ключевых систем жизнеобеспечения города, соединение которых создает уникальную конфигурацию, трансформирующую структуру городского пространства.

Эмпирическую основу исследования составили авторские материалы полевых наблюдений за рынками г. Иркутска и серии фокусированных полуструктурированных интервью с посетителями «этнических» рынков г. Иркутска, использовавшими в процессе его посещения городской общественный транспорт.

«Шанхайка» в движении: ключевой элемент транспортной системы

С момента появления «этнических» рынков в городе их взаимосвязь с мобильностями была очевидна. Размещение рынков в пространстве во многом было обусловлено структурой транспортной системы, обеспечивающей доступность территории для горожан и возможность притягивания большого количества потенциальных клиентов. В результате самая главная торговая площадь Иркутска была сформирована в узлах пересечения наиболее плотных потоков движения в городе. Рынок «Шанхай», расположенный в самом центре торговой локальности города, достаточно быстро обрел популярность у его жителей и превратился в ключевой центр экономической деятельности Иркутска, самое масштабное и востребованное предприятие, определившее дальнейшее развитие города. Его успешность была обусловлена не только возникновением на территории, исторически связанной с торговлей, но и пересечением большинства наиболее важных для города маршрутов, обеспечивающих связь этой части города с различными районами, разнообразие возможностей и траекторий движения.

Возникновение «этнического» рынка породило новые формы социальных отношений и контактов, интенсификация которых увеличивает востребованность данных территорий. В результате центр города стал

ключевым узлом не только пространственных потоков, но и социальных взаимодействий людей друг с другом и с пространством города. Более того, с развитием «Шанхайки» система мобильностей, связанных с ней, трансформировалась под нужды рынка и приобрела новые черты. Сформировалась система, в которой пересекаются маршруты практически всех видов общественного транспорта из всех районов города. В связи с этим рынок превратился в крупнейший транспортный узел, включающий в себя несколько остановок общественного транспорта, локализованных в районе «Шанхая» (рис. 1).

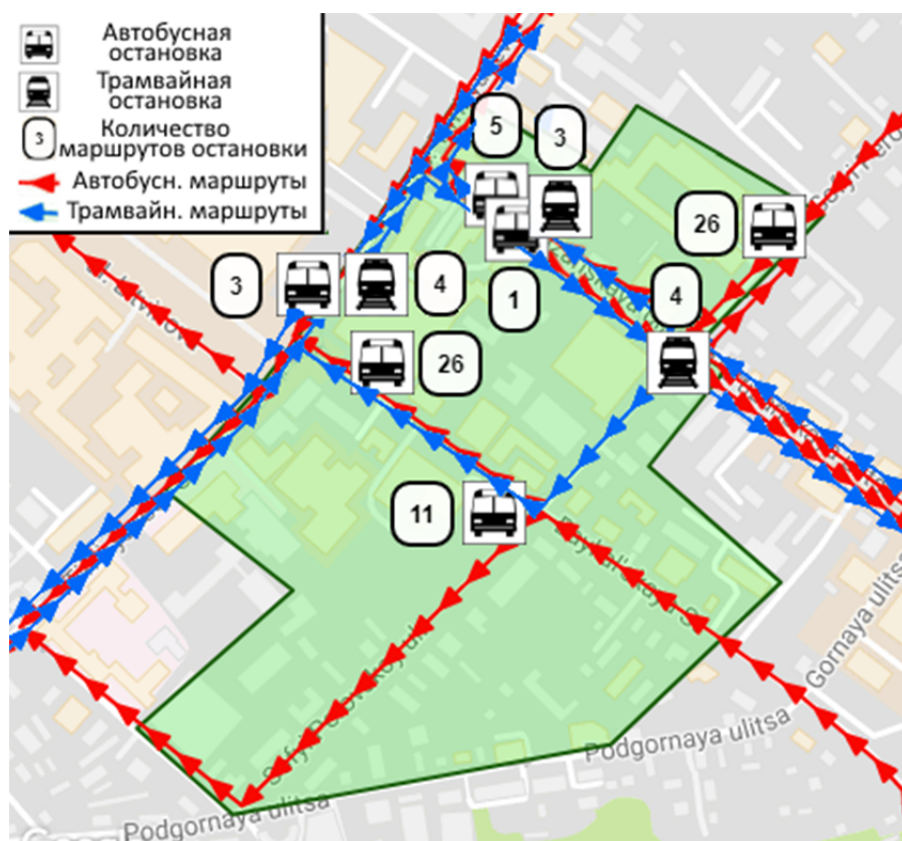


Рис. 1. Территория рынка «Шанхай» и пролегающие через него маршруты

Разнообразные потоки транспортного движения, циркулирующие через рынок, были распределены между остановочными пунктами, структурируя потоки общественного транспорта по направлению движения. Однако маршруты между остановками спланированы неравномерно, система их распределения регулярно нарушается, вследствие чего попытки регулирования движения общественного транспорта в

районе расположения рынка приводят к перегруженности дорожного трафика и пробкам (Ни пройти, ни проехать 2006).

Многообразие траекторий и вариантов мобильности делает данный рынок основным местом пересадки пассажиров с одного транспорта на другой, тем самым обеспечивая удобную, а в некоторых случаях единственную доступную возможность регулярного перемещения горожан между наиболее удаленными друг от друга районами:

Ну а что делать, приходится с пересадками. Вечером в центре, знаешь, какое движение? И людей много, если повезет – залезешь в автобус. А с рынка удобно – приехал, через дорогу перебежал и запрыгнул... У них (у автобусов. – Прим. авт.) тут конечная, люди выходят – ты сразу их место занял и едешь спокойно... (Женщина, 52 года).

<...>

И: Часто проезжаете рынок?

Р: Раньше да, каждый день ездил. С Рабочего до Красноярской напрямую никак не доедешь, приходилось ехать до рынка, а там пересаживаться на маршрутку... (Мужчина, 38 лет).

Кроме того, рынок является узлом движения не только городского, но и пригородного транспорта: на его территории располагается остановка множества дачных маршрутов, а также стоянка пригородных автобусов. Это становится еще одним фактором притяжения людей и делает рынок элементом мобильной инфраструктуры города, определяющим конструирование сложных маршрутов, которые обеспечивают пространственные взаимосвязи различного порядка – как общегородского масштаба, так и выходящие за пределы города.

Включение «этнического» рынка в систему городских мобильностей в качестве транспортного узла определяет логику его пространственного развития как элемента городской инфраструктуры. Вариативность маршрутов общественного транспорта и траекторий его движения задает определенный ритм деятельности и существенно усложняет структуру пространства рынка. Это, в свою очередь, определяет особенности взаимодействия горожан с рынком, а через него – с пространством города. Ориентироваться на рынке без предварительного знания особенностей его организации и связанных с ним потоков мобильности оказывается крайне сложно, поскольку структура рынка постоянно видоизменяется и не является фиксированной. Отсутствие четкой структуры и фиксированного графика, координирующего транспортные потоки в районе «Шанхая», неравномерное распределение маршрутов между остановками обуславливают сложность в понимании логики устройства рыночного пространства, в связи с чем собственный опыт «обживания» места (Трубина 2010: 203) формируется лишь при непосредственном взаимодействии с ним.

Мобильность горожан, связанная с «этническим» рынком, отражает особенности восприятия его пространства и способы использования:

Я на «Шанхайке» чаще бываю проездом, чем так. Последний раз здесь что-то покупала уже не помню, когда... (пауза) Сейчас везде торговых центров понастроили, уже и не нужно на рынок ходить. Так что я здесь только мимо езжу... (Женщина, 41 год).

<...>

Мы здесь с друзьями часто встречаемся. Все живут в разных местах, сюда всем удобно ездить. Встречаемся обычно на остановке и уже отсюда вместе идем куда-нибудь... (Девушка, 18 лет).

В данном контексте «Шанхайка» выступает, прежде всего, частью маршрута или местом встречи и лишь потом как место торговли. Это связано с особенностями транспортной структуры города, в центре которой располагается рынок: для подавляющей части общественных маршрутов он является узлом начального или конечного движения, в результате чего транспортные потоки не просто пересекаются, а сходятся в общей точке, сливаясь в единые потоки. Таким образом, «пространство торговли» переформатируется в механизм сборки городской системы общественного транспорта и функционирует не только в формате рынка, но и в формате мобильной инфраструктуры. С этой точки зрения, визиты на рынок оказываются не всегда конечной целью: формируются практики «попутного» посещения, которые не являются регулярными, но обеспечивают устойчивую связь рынка с системой мобильностей.

Торговля в центре города определяет посещаемость и востребованность «Шанхайки» у иркутян, а общественный транспорт эффективно обеспечивает доставку покупателей из любых районов: *Ехать сюда удобно (на рынок. – Прим. авт.). У нас почти все автобусы идут через рынок, садись на любой и езжай, да. Он большой, можно найти все сразу, и цены... Да цены как везде в принципе. Можно дешевле, если торговаться, но я не люблю... (Женщина, 50 лет).*

Благодаря устойчивым практикам посещения рынка формируются связи между центром и самыми труднодоступными частями города. Для таких территорий транспорт, идущий в центр, нередко оказывается более частым и регулярным, чем другие маршруты. Кроме того, «Шанхайка» не просто обеспечивает коммуникацию между центром и удаленными районами, а замыкает на себя их пространственные взаимосвязи. Для жителей удаленных районов подобная мобильность составляет основу связей не только с центром, но и с другими территориями, и в силу этого становится почти неизбежной, поскольку движение в данной части города затрудняется пробками, а возможности альтернативного движения либо отсутствуют, либо оказываются менее удобными. В результате взаимодействие с рынком через систему мобильностей оказывается вынужденным, поскольку транспортная система города практически не предоставляет возможности объехать рынок.

Она обеспечивается, в большей степени, за счет владения личным транспортом, движение которого формирует принципиально иную структуру пространственных связей (Григоричев 2015: 96–98). В свою очередь, вынужденный характер взаимодействия с рынком в контексте перемещения по городу не всегда рефлексировается горожанами. Иными словами, будучи частью транспортной системы города, рынок утрачивает свое значение ключевого элемента городского пространства и становится органичной частью повседневных городских маршрутов.

В целом структура транспортной системы Иркутска организована таким образом, что «этнический» рынок оказывается вписан во все ключевые направления движения общественного транспорта в городе. Он выступает в качестве начального, конечного либо промежуточного пункта движения и тем самым становится ключевым узлом городской транспортной сети, определяющим пространственную организацию города и преобразующим повседневную жизнь людей. Фактически, рынок «Шанхай» выступает сложным городским организмом, функционирующим в различных системах отношений, которые, с одной стороны, обуславливают его неоднозначное влияние на жизнь города, а с другой – делают рынок центром его пространственной структуры и системы мобильностей.

От рынка к рынку: локальные узлы в системе городских мобильностей

Помимо «Шанхайки» важной частью транспортного сообщения Иркутска являются локальные «этнические» рынки, расположенные в других частях города. Появление таких локальностей в пространстве обусловлено не транспортной доступностью территории, а, скорее, наличием ранее сформировавшихся торговых площадей. Наиболее показательным примером выступает «этнический» сегмент рынка «Волжский», который изначально возник как самостоятельный рынок на свободной территории, никак не связанной с существующими транспортными потоками. Однако в результате административных мер рынок был расформирован, а торговцы обосновались на располагавшемся неподалеку продовольственном рынке. Такой исход характерен для большинства малых рынков города: рынка на территории микрорайона Первомайского, у проходной авиазавода (Григоричев 2015), «Волжского» рынка (Брызгина 2016). Здесь иноэтнические торговцы занимают часть продовольственных или блошиных рынков, не являясь в полной степени самостоятельными, но сохраняющими свойства и функции, присущие «Шанхайке».

Для подобных торговых локальностей фактор транспортной доступности больше не является определяющим в обеспечении регулярности

посещения таких рынков, поскольку основной их контингент составляют жители близлежащих территорий. Тем не менее вокруг этих рынков формируются узлы интенсивного движения, обеспечиваемого многообразными транспортными потоками, которые расширяют диапазон возможных маршрутов, пролегающих через эти объекты. В данном отношении структура локальных рынков напоминает «Шанхайку»: вокруг них располагается несколько остановок, через которые пролегают различные маршруты, соединяющие эти торговые локальности с другими частями городского района. В связи с этим в локальном измерении «этнические» рынки выступают в качестве главного логистического узла, обеспечивающего систему пространственных связей внутри района его расположения.

В то же время многообразие маршрутов, пролегающих через рынок, выходит за пределы городского микрорайона. Как следствие, являясь локальным центром транспортной сети, рынок становится важнейшим узлом, обеспечивающим связь данной части города как с центром, так и с другими районами Иркутска. Иначе говоря, рынок выступает механизмом соединения мобильных потоков, связывающих отдельные городские районы в единую пространственную структуру (рис. 2).

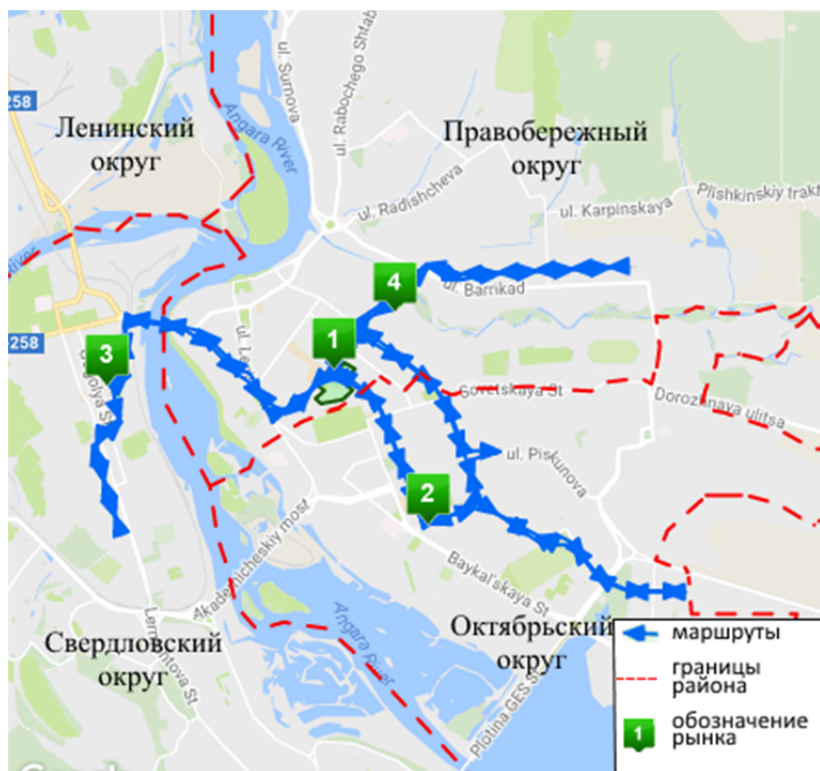


Рис. 2. «Этнические» рынки г. Иркутска в системе пространственных связей

Более того, для жителей города локальные рынки становятся маркером территории, которую они занимают: обозначение пространства через связь с рынками, в некоторых случаях, воплощается в том, что остановочные пункты вблизи этих локальностей имеют либо официальное наименование, созвучное с названием рынка, либо употребляются в качестве таковых в риторике повседневного общения. Вследствие этого «этнические» рынки прочно укореняются не только в физическом, но и в символическом пространстве города в качестве важнейшего элемента транспортной инфраструктуры:

Р: Если вам нужно на Волжскую, то лучше сесть на «четверку», доехать до «Шанхайки», а там сразу переседете на «тройку», она от рынка до рынка идет.

И: А «Шанхайка» – это остановка прямо?

Р: Нет, это рынок китайский. Там все трамваи останавливаются. Просто у кондуктора спросите, он вам подскажет (Мужчина, 38 лет).

Среди «этнических» рынков Иркутска, удаленных от центра, некоторым исключением является «Китай-город». Условия его формирования и развития имеют ряд принципиальных отличий: нынешнее местоположение рынка изначально не маркировалось как торговая локальность и не располагало возможностью его регулярного посещения, а сам рынок появился не в процессе нерегулируемого заполнения свободного пространства мигрантами, а как результат мер по регулированию торговли на «Шанхайке». Это определило дальнейшее развитие нового рынка, который хоть и стал самостоятельной торговой площадью, но по-прежнему сохраняет устойчивые связи с «Шанхаем», воплощенные в мобильностях. Главным недостатком рынка было его неудобное для горожан расположение, которое компенсировалось созданием новых маршрутов, соединяющих «Китай-город» с различными частями Иркутска и главными узлами городской системы (железнодорожным вокзалом, «Шанхайкой» и др.) (Запущен автобусный маршрут... 2014).

Новые маршруты быстро обрели популярность у жителей города:

Р: Я узнала от соседки про него («Китай-город». – Прим. авт.). Она меня все звала с собой, я не хотела ехать, далеко очень. А она говорит: «Поехали, там автобус сразу с рынка нас увезет бесплатно». Я сначала не поверила, удивилась. И правда, бесплатно.

И: А людей много ездило туда?

Р: Ой, очень много. Автобусы битком набитые были. Конечно, бесплатно же. Все и поехали. Меня бы если бы не сказала, я бы и знать не знала бы, и не поехала тогда... (Женщина, 52 года).

Маршруты не были самостоятельными: автобусы двигались в сквозном режиме (без промежуточных остановок), организуя новый узел мобильностей, имеющий лишь одну функцию – связать «этнический» ры-

нок с городом. Это обеспечило органичное включение новой локальности в городские процессы и способствовало развитию его пространственной организации: возрастающая популярность рынка актуализировала новые направления движения общественного транспорта и увеличила плотность дорожного движения в районе «Китай-города». В результате «рыночные» маршруты перестают быть сквозными и обеспечивают связь территорий, через которые они пролегают, с другими районами города; возникает запрос на появление самостоятельных маршрутов (Бесплатный автобус... 2014), на разрешение проблем, возникающих в связи с интенсификацией мобильности (Реконструкция старых дорог... 2014).

Основной пассажиропоток в данном случае обеспечивался за счет маршрута, соединявшего «Китай-город» с «Шанхаем». Устойчивая взаимосвязь между рынками сохраняется до сих пор, в отличие от других маршрутов, которые постепенно были устранены либо заменены новыми. Таким образом, «Китай-город» представляет собой еще один узел локальных взаимодействий людей с городским пространством, которые приобретают общегородской масштаб. Рынок становится еще одним крупным центром притяжения людей, наряду с «Шанхайкой», важнейшим инструментом конструирования новых пространственных связей города и трансформации функций существующих пространств. Появление «Китай-города» не только определило логику развития территории расположения рынка как торгового пространства, но и изменило восприятие «Шанхая», который сыграл не только решающую роль в процессе возникновения рынка, но и стал удобным каналом для его посещения. В свою очередь, механизмом, воплощающим связь между двумя локальностями и обеспечивающим и выполняющим функцию этого канала, стал новый общественный маршрут.

Таким образом, «этнические» рынки оказываются вовлечены в различные системы городских отношений, отличающиеся наибольшей интенсивностью и динамичностью. Функционируя как часть мобильных систем города, рынки определяют формирование новых и трансформацию существующих мобильностей, играют роль важнейшего инструмента, организующего городское пространство как в локальных, так и в общегородских масштабах, являясь при этом значимым компонентом двух ключевых инфраструктур города.

Выводы

«Этнические» рынки представляют собой наиболее динамичный элемент городской жизни, в котором сходятся многочисленные торговые и социальные сети, а также транспортные потоки. Воздействие рынков на городскую среду закодировано в различных практиках и

взаимодействиях. В свою очередь, организация жизни в современных городах предполагает все большую зависимость людей от ежедневных перемещений и транспортной инфраструктуры. В связи с этим одним из проявлений влияния рынков на город выступают городские мобильности, которые являются важнейшим связующим механизмом городского пространства.

Осмысление феномена рынков через призму городских мобильностей позволяет рассматривать их как особые пространства, социально-экономическая роль которых дополняется влиянием на пространственную организацию и превращает рынки в несущую конструкцию города. Функция притяжения людей, свойственная рынкам, воплощается в системе транспортных потоков, которая обеспечивает доступ к ним из различных районов. Рынки оказываются включены в разномасштабные системы отношений, в рамках которых за ними закреплена определенная функция. В локальном измерении рынки выступают очагом притяжения жителей одного района и центром наиболее интенсивных и динамичных взаимодействий и перемещений локального значения. В общегородском масштабе рынки являются узлами ключевых инфраструктур города, вокруг которых формируются различные сети и структуры. В масштабах, выходящих за пределы города, рынки оказываются одним из механизмов его встраивания в более широкий контекст социально-пространственных связей с другими городами и населенными пунктами.

Таким образом, встраивание городских локальностей в мобильные системы города превращает их в узлы коммуникации и взаимодействий, соединение которых обеспечивается транспортными потоками и каналами, образующими еще одну городскую сеть. Иными словами, формируются сложные конфигурации объектов и потоков, определяющие пространственную структуру города и выступающие механизмом его развития и трансформаций.

Литература

- Амин Э., Трифт Н. Внятность повседневного города // Логос. 2002. № 3–4. С. 209–233. Бесплатный автобус // Сетевое издание «МК-Байкал». 02.07.2014. URL: <http://baikal.mk.ru/articles/2014/07/02/besplatnyy-avtobus.html> (дата обращения: 20.07.2019).
- Брызгина Д.Е. Мигранты в городском сообществе: «этнический» рынок как место встречи // Сборник материалов VI Международной научно-практической конференции «Специфика этнических миграционных процессов на территории Центральной Сибири в XX–XXI веках: опыт и перспективы». Красноярск: Сибирский фед. университет, 2016. URL: http://elibrary.sfu-kras.ru/bitstream/handle/2311/30589/bryazgina_tezisy.pdf?sequence=1&isAllowed=y (дата обращения: 20.07.2019).
- Григоричев К.В., Дятлов В.И., Тимошкин Д.О., Брызгина Д.Е. Базар и город: люди, пространство, образы. Иркутск: Оттиск, 2019.
- 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. Иркутск: Изд-во ИГУ, 2015. С. 86–104.
- de Серто М. По городу пешком // Социологическое обозрение. 2008. № 2, т. 7. С. 24–38.
- Запущен автобусный маршрут «Иркутск-пассажирский – рынок «Китай-город» // Информационное агентство «Телеинформ». 21.10.2014. URL: <http://i38.ru/vip-transport-rzhd/zapuschen-avtobusniy-marshrut-irkutsk-passazhirskiy-rynok-kitay-gorod> (дата обращения: 20.07.2019).
- 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.
- Крайняя Н.П. Пространственная мобильность и городская морфология (к постановке проблемы) // Academia. Архитектура и строительство. 2012. № 2. С. 98–100.
- Ни пройти, ни проехать // Информационное агентство «Байкал-Инфо». 14.07.2006. URL: <http://baik-info.ru/friday/2006/27/005001.html> (дата обращения: 20.07.2019)
- 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: 20.07.2019).
- Трубина Е.Г. Город в теории. Опыт осмысления пространства. М.: Новое литературное обозрение, 2010.
- Урри Дж. Мобильности / пер. с англ. М.: Праксис, 2012.
- Фень Е.Г. Город в движении: к вопросу о повседневности мобильности // Антропологический форум. 2011. № 15. С. 145–156.
- Шеллер М. Новая парадигма мобильностей в современной социологии // Социологические исследования. 2016. № 7. С. 3–11.
- Butcher M. Cultures of commuting: the mobile negotiation of space and subjectivity on Delhi's metro // Mobilities. 2011. Vol. 6 (2). P. 237–254.
- Cresswell T. On the move: mobility in the modern western world. N.Y.; L.: Routledge, 2006.
- Mees P. A very public solution: transport in dispersed city. Carlton South, Vic.: Melbourne University Press, 2000.

Статья поступила в редакцию 16 мая 2019 г.

Bryazgina Diana E.

‘ETHNIC’ MARKETS IN THE TRANSPORT SYSTEM OF IRKUTSK: CONSTRUCTION AND TRANSFORMATION OF THE URBAN SPACE*

DOI: 10.17223/2312461X/25/5

Abstract. ‘Ethnic’ markets are an important part of the urban space and city residents’ life in Irkutsk. They are a place of everyday social contacts, regular visits, and intensive movement. The link between the markets and Irkutsk public transport is of particular importance for the city’s transformation. Analysis of the Irkutsk transport system shows its influence on the formation and development of mobility in the city, and is the focus of this study. The study draws on the theory of spatial mobility, according to which the city can be considered as a concentration of movement, the public transport as one of the main elements of urban spatial relations, and the ‘ethnic’ markets as a city locality rooted in the physical space. Such an approach reveals that the markets, together with mobility systems, act as a spatial assemblage which determines transformation of the urban space.

Keywords: mobilities, public transport, ‘ethnic’ market, urban space

* The study is conducted with financial support from the Russian Science Foundation (RNF) under the research project No.18-18-00293, titled: 'The use and development of urban infrastructures by migrants in Siberian cities'.

References

- Amin A., Thrift N. Vniatnost' povsednevnogo goroda [The legibility of the everyday city], *Logos*, 2002, no. 3-4, pp. 209-233.
- Besplatnyi avtobus [Free bus], *Setevoe izdanie «MK-Baikal»*. 02.07.2014. Available at: <http://baikal.mk.ru/articles/2014/07/02/besplatnyy-avtobus.html> (Accessed 20 July 2019).
- Briazgina D.E. Migranty v gorodskom soobshchestve: "etnicheskii" rynek kak mesto vstrechi [Migrants in the city: 'ethnic market' as a meeting point]. In: *Sbornik materialov VI Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii «Spetsifika etnicheskikh migratsionnykh protsessov na territorii Tsentral'noi Sibiri v XX-XXI vekakh: opyt i perspektivy»* [Proceedings of the 6th International research conference, titled 'Ethnic migration in central Siberia in the 20th and 21st centuries: history and prospects']. Krasnoyarsk: Sibirskii fed. universitet, 2016. Available at: http://elbib.sfu-kras.ru/bitstream/handle/2311/30589/briazgina_tezisy.pdf?sequence=1&isAllowed=y (Accessed 20 July 2019).
- Grigoriev K.V., Diatlov V.I., Timoshkin D.O., Briazgina D.E. *Bazar i gorod: liudi, prostranstva, obrazy* [The market and the city: people, spaces, and images]. Irkutsk: Ottisk, 2019.
- Gorokhovskaia L.G. Mobil'nye gorodskie praktiki glazami passazhirov [The practices of urban mobility through the eyes of passengers], *Gumanitarnye issledovaniia v Vostochnoi Sibiri i na Dal'nem Vostoke*. 2012. № 1. S. 133-138.
- Grigoriev K.V. Bazar i gorod: «kitaiskii» rynek kak tochka sborki gorodskogo prostranstva [The market and the city: 'Chinese' market as the city's assemblage point]. In: *Etnicheskie rynki v Rossii: prostranstvo torga i mesto vstrechi* [Ethnic markets in Russia as a place for bargaining and a meeting point]. Irkutsk: Izd-vo IGU, 2015, pp. 86-104.
- de Certeau M. Po gorodu peshkom [Walking in the city], *Sotsiologicheskoe obozrenie*, 2008, no. 2, Vol. 7, pp. 24-38.
- Zapushchen avtobusnyi marshrut [Irkutsk-passazhirskii – rynek «Kitai-gorod»] [A new bus route is now launched: Irkutsk-passazhirskii to Kitai-gorod market], *Informatsionnoe agentstvo «Teleinform»*. 21.10.2014. Available at: <http://i38.ru/vip-transport-rzhd/zapushchen-avtobusnyi-marshrut-irkutsk-passazhirskiy-rinok-kitay-gorod> (Accessed 20 July 2019).
- Ivanova A. Sumchatye. Khoreografiia passazhirov gorodskogo transporta [Carrying bags. A choreography of public transport passengers]. In: *Mikrourbanizm. Gorod v detaliakh: sb. statei* [Micro-urbanism. The city in focus: a collection of papers]. Ed. by O. Brednikova, O. Zaporozhets. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie, 2014, pp. 70-93.
- Krainiaia N.P. Prostranstvennaia mobil'nost' i gorodskaiia morfologiia (k postanovke problema) [Spatial mobility and urban morphology: stating the problem], *Academia. Arkhitektura i stroitel'stvo*, 2012, no. 2, pp. 98-100.
- Ni proiti, ni proekhat' [No getting through], *Informatsionnoe agentstvo «Baikal-Info»*. 14.07.2006. Available at: <http://baik-info.ru/friday/2006/27/005001.html> (Accessed 20 July 2019).
- Rekonstruktsiia starykh dorog i stroitel'stvo novykh magistralei pozvoliat reshit' problemu probok [Reconstructing old roads and building new highways as a solution to traffic congestion], *Informatsionnoe agentstvo «Baikal-Info»*. 25.12.2014. Available at: <http://baikal-info.ru/rekonstruktsiya-starykh-dorog-i-stroitel'stvo-novykh-magistralei-pozvoliat-reshit-problemu-probok> (Accessed 20 July 2019).
- Trubina E.G. *Gorod v teorii. Opyt osmysleniia prostranstva* [The city in theory: Comprehending the space]. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie, 2010.
- Urry J. *Mobil'nosti* [Mobilities]. Translated from English. Moscow: Praxis, 2012.

- Fen E.G. Gorod v dvizhenii: k voprosu o povsednevnosti mobil'nosti [The city on the move: Considering everyday mobility], *Antropologicheskii forum*, 2011, no. 15, pp. 145-156.
- Sheller M. Novaia paradigma mobil'nostei v sovremennoi sotsiologii [The new mobility paradigm in modern sociology], *Sotsiologicheskie issledovaniia*, 2016, no. 7, pp. 3-11.
- Butcher M. Cultures of commuting: the mobile negotiation of space and subjectivity on Delhi's metro, *Mobilities*, 2011, Vol. 6(2), pp. 237-254.
- Cresswell T. *On the move: mobility in the modern western world*. NY, London: Routledge, 2006.
- Mees P. *A very public solution: transport in dispersed city*. Carlt South, Vic.: Melbourne University Press, 2000.