

ные подходы к профессии. Большая роль в инновационных центрах отводится архитектуре, которая призвана содействовать раскрытию потенциала сотрудничества. Опыт южноафриканской больницы и аналогичные примеры акцентируют внимание на важной роли инновационных пространств в работе системы здравоохранения в целом, включают Т. Саиди, К. де Вилльерс и Т. Дуглас.

К.Д. Горбунов

2020.04.015. ЭСТ Ю., ШАТТЛВОРТ И., НЕДОМЫСЛ Т. ПРОСТРАНСТВЕННЫЕ И ВРЕМЕННЫЕ МОДЕЛИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СЕГРЕГАЦИИ В ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЯХ ШВЕЦИИ: АНАЛИЗ МОБИЛЬНОСТИ.

ÖSTH J., SHUTTLEWORTH I., NIEDOMYSL Th. Spatial and temporal patterns of economic segregation in Sweden's metropolitan areas: a mobility approach // Environment a. planning A: Economy a. space. – 2018. – March 20. – P. 1–16.

Ключевые слова: мобильность; сегрегация; география времени; Big Data; совместное присутствие; мобильные телефоны.

Юн Эст (Уппсальский университет, Швеция), Иен Шаттлворт (Университет Квинс, г. Белфаст, Великобритания) и Томас Недомysl (Лундский университет, Швеция) анализируют влияние повседневной мобильности на сегрегацию людей по уровню дохода в крупных городах Швеции. Авторы стремятся выяснить, может ли повседневная пространственная мобильность снизить степень сегрегации, возникающей в местах постоянного проживания. Фокусом исследования являются три мегаполиса – Стокгольм (около 2 млн человек), Гётеборг (около 1 млн человек) и Мальмё (около 700 тыс. человек). Акцент на экономической сегрегации обусловлен двумя причинами: во-первых, ее уровень в странах Северной Европы существенно вырос за последнее десятилетие; во-вторых, согласно имеющимся статистическим данным, экономическая сегрегация – как индивидуальная характеристика – легко поддается сравнительному анализу с точки зрения ее пространственных (местоположение) и временных параметров.

Описывая особенности городской сегрегации в Швеции, авторы подчеркивают, что, за исключением ряда научных докладов о

сегрегации на рабочих местах и в школах, большинство исследований связаны с сегрегацией по месту жительства, т.е. постоянного пребывания человека. Центральное место в дискуссиях о сегрегации в Швеции занимает идентификация городских окраин в качестве центров экономического неблагополучия, социального стресса и сосредоточения этнических меньшинств¹. Вместе с тем, замечают авторы, на сегрегационный опыт человека могут также влиять условия, возникающие как следствие его повседневной мобильности (передвижение в другие места и транзит).

Обсуждая такой аспект избранной темы, как сегрегация по нескольким пространственным областям, авторы ссылаются на ряд релевантных работ. Они подчеркивают, что основной вывод исследований, касающихся сегрегации вне места жительства, состоит в следующем: если человек в местах своего времяпрепровождения подвергается сегрегации, уровень которой отличается от привычного для него, это может повлиять на его личный опыт сегрегации. В связи с этим Эст, Шаттлворт и Недомысл формулируют главный вопрос своего исследования: уменьшает или увеличивает сегрегацию пространственная мобильность?

Авторы подробно останавливаются на методологической стороне своей работы, поясняя, что в ходе анализа они использовали два статистических блока: данные о мобильности населения в названных выше городских агломерациях Швеции и социально-экономическую статистику проживания в этих городах. Отслеживая места активности мобильных телефонов в течение рабочего дня, исследователи определяли степень совместного присутствия людей в том или ином месте, предположив, что траектории движения владельцев телефонов на протяжении дня приводят к взаимодействию с владельцами других телефонов, обладающих схожими или отличными социально-экономическими статусами. В статье подчеркивается, что скорее всего контакты происходят между людьми одной и той же возрастной группы, что объясняет предпочтение владельцами телефонов тех или иных видов транспорта, а также мотивы их пребывания в том или ином месте. По-

¹ Molina I. Stadens rasifiering: Etnisk boendesegregation i folkhemmet (Racialization of the city: ethnic residential segregation in the Swedish Folkhem). – Uppsala: Acta universitatis Upsaliensis, 1997; Musterd S., Andersson R. Housing mix, social mix and social opportunities // Urban affairs rev. – 2005. – Vol. 40, N 6. – P. 761–790.

сколькo данные с мобильных телефонов не содержат информации о пользователях, в проекте использовалась база данных статистического управления Швеции «PLACE», которая содержит сведения демографического и социально-экономического характера обо всех жителях Швеции. С помощью этой базы данных и общепринятого в ЕС определения относительной бедности (примерно 60% медианного дохода, что обратно пропорционально богатству, равному не менее 140% медианного дохода) можно выявить долю богатых и бедных, проживающих в конкретном городском районе, поясняют авторы. Применяя эти критерии оценки экономического статуса владельцев телефонов, они предположили, что все те, кто находится в одном и том же месте в ночное время, имеют схожий или тождественный социально-экономический статус. Таким образом, первый набор данных характеризовал мобильность человека в течение дня, а второй указывал на место его постоянного жительства. По мнению Эста, Шаттлворта и Недомысла, такой подход позволяет выяснить, в какой степени модели сегрегации жилья в разных городах приводят к фактическому – физическому – разделению людей во времени и пространстве, а также – в какой степени люди из богатых и бедных районов «смешиваются» в повседневной жизни.

Далее авторы переходят к анализу уровня бедности и богатства, используя для оценки распределения экономического неравенства коэффициент Джини¹. Сравнив коэффициенты Джини в домашних районах и в местах пребывания людей в течение дня, исследователи смогли оценить степень их экономического неравенства. Раскрывая содержательные аспекты своих методов сравнения, Эст, Шаттлорт и Недомысл подчеркивают, что для оценки влияния мобильности на сегрегацию они использовали две категории статистических показателей – глобальные и локальные. Глобальная статистика показывает, что повседневная мобильность явно снижает уровень экономической сегрегации и неравенства во всех трех городах. Тем не менее глобальная статистика не может свидетельствовать об изменениях специфики сегрегации на уровне городских районов. Поэтому для того, чтобы выяснить уровень

¹ Коэффициент Джини – статистический показатель, фиксирующий степень расслоения в стране или регионе по определенному признаку. – *Прим. редф.*

дифференциации городских районов по этому признаку, авторы проследили изменения в них характера сегрегации на фоне мобильности в течение дня. Полученные результаты говорят о том, что мобильность существенно влияет на сегрегацию в богатых районах и в меньшей степени – в бедных (наименьшее влияние мобильности на сегрегацию наблюдалось в Мальмё). Кроме того, как выяснилось, хотя повседневная мобильность и снижает уровень сегрегации в некоторых областях города, тем не менее население большинства городских районов остается существенно сегрегированным. Помимо этого, люди, проживающие в центральных городских районах либо проводящие там время, более подвержены воздействию людей из других районов, ежедневно приезжающих в центр, поэтому регулярное перемещение в центральные районы значительно снижает сегрегацию для населения городских окраин с высоким или средним уровнем мобильности, тогда как в отдаленных районах, где показатели мобильности низкие, уровень сегрегации остается неизменным на протяжении дня.

В заключение авторы отмечают, что проведенное исследование не затрагивало причин возникновения региональных различий в воздействии мобильности на сегрегацию, но можно предположить, что важную роль в этом процессе играют городское планирование, доступность рабочих мест и инфраструктура районов.

М.Ю. Данилова