

УРБАНИСТИКА КАК ПОЛИТИЧЕСКИЙ И КОНЦЕПТУАЛЬНО-ИДЕОЛОГИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ РЕГУЛИРОВАНИЯ ГОРОДСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ И БЛАГОУСТРОЙСТВА

Тарасов Е. Н., Замятин П. В.

Российский государственный социальный университет, e-mail: zpav@list.ru, evgtar@mail.ru

Предмет: концепции градостроительной политики представителей западной урбанистической мысли. **Цель:** формирование городской среды соответственно современным критериям комфортности; единство гуманитарного и градостроительного проектирования как фактор современной среды обитания. **Методы:** историко-политический анализ, сравнение программ по городскому планированию, классификация понятий, явлений урбанистики. **Результаты работы:** городское развитие с учетом социальных процессов и постулатов Чикагской школы; неприемлемость тотального проектирования, игнорирующего социологическое знание и спонтанный порядок; воплощение тезиса Франкфуртской школы о значимости человеческого начала в социальных отношениях, реализации принципов гуманистического планирования; универсальность принципа общественного участия в принятии решений. **Область применения результатов:** обращение к опыту реализации утопических идей в градостроительной политике представителей Чикагской и Франкфуртской школ позволяет современным городским властям избегать ошибок и перекосов в стратегическом планировании, благоустройстве и проектировании. **Новизна:** необходимость преодоления недооценки классических теорий в текущей градостроительной политике, применения творческого подхода с учетом местных особенностей. **Выводы:** для формирования благоприятной жизненной среды целесообразно соблюдение ряда условий: смешанное использование улиц и районов для постоянного присутствия людей; короткие параметры кварталов; смещение зданий по возрасту и условиям; высокая концентрация людей; активизация жителей в процессе создания и сохранения комфортной среды; разнообразие использования социальных и межэкономических способов поддержки среды.

Ключевые слова: градостроительные утопии, городское планирование, политика благоустройства, проектирование и развитие объектов инфраструктуры, социология архитектурной политики, общественное пространство, хипстерский урбанизм, градостроительное планирование, практика

URBANISM AS A POLITICAL AND CONCEPTUAL AND IDEOLOGICAL MECHANISM OF REGULATION OF URBAN PLANNING AND BEAUTIFICATION

Tarasov E. N., Zamyatin P. V.

Russian State Social University, e-mail: zpav@list.ru, evgtar@mail.ru

Subject: urban studies as an interdisciplinary activity in urban innovation policy changes and reforms. **Objective:** To identify program-planning role in the decisions of urban policy, consideration of the chronological development of political ideas through the lens of sociology, urban planning architectural thought. **Methods:** A historical-political analysis, comparison programs in urban planning, classification and definitions of basic phenomena. **The results of the work:** the formulation of a specific road map of action to resolve a number of practical political and administrative problems, search for the best resources for the realization and development of infrastructure projects and urban development plans. **Scope results:** conceptual and ideological niche to fill existing gaps in the national real estate development and urban planning political and practice. **Novelty:** an appeal to the fashionable and acquired popularity in the humanitarian environment universal knowledge the purpose of which is competent and professional management of urban processes, strategic planning of urban environment. **Conclusions:** The emergence and application in modern political practice of the city authorities of public ideology hipster urbanism as a natural result of the global political and urban planning ideas in transition progressive bureaucracy to a resumption of large-scale modernist political projects at the level of megacities.

Keywords: urban utopia, urban planning, policy improvement, design and development of infrastructure, the sociology of architectural policy

Градостроительная практика опирается на два ключевых понятия, направления: урбанизм и урбанистика как две стороны одного процесса. Урбанизм – это идеология.

Урбанистика — междисциплинарная наука. Разного рода урбанизмы могут становиться предметом урбанистики. Как наука урбанистика конституирована объектом, а не языком описания. Плюсы — в отсутствии дисциплинарного догматизма, претензии схватить объект (город) как единое целое, предложить взгляд сверху. Минусы — в дефиците собственного языка, что в политической практике оборачивается полусознательным усвоением языка заказчика (чаще всего муниципалитета) и теоретическим бессилием отечественной градостроительной мысли, неспособностью предложить сколько-нибудь внятную и консистентную концептуализацию объекта. Возникает методологический парадокс: замечен дефицит научного языка описания, чтобы фиксировать урбанизмы как язык характеристики города, анализировать взаимосвязь с пространством. В том, что в публицистических статьях называют хипстерским урбанизмом, содержится куда больше материала для концептуализации города, чем в обычной книге по урбанистике. Ее концепции по ряду позиций проигрывают практике. А функция — формировать образ описываемого объекта, быть ресурсом воображения и действия.

Граница между идеологией и практикой. Генплан и мастер-план — формы связи идеологии и практики. Генплан ориентирован в будущее (назначение, объем, функции, значимость, проекта). Мастер-план — механизм экономического обоснования плана градостроения, определение выгоды для жителей, степени удобства проживания. Их отношение — взаимное конституирование, как бы связь рисующих рук на картине М. Эшера. Современный москвич не может не задумываться над тем, в какой степени влияет на его образ жизни миграционный поток в столице, включая его нелегальную составляющую. Для доминирующего языка городских самоописаний миграция остается слепым пятном. Хипстерский урбанизм — это способ мышления и говорения. Те, кого теперь принято называть хипстерами, оказываются главными потребителями изменений, производимых в городской среде.

Методика

Урбанистика (либо геурбанистика) — раздел экономической географии, анализ функциональных проблем мегаполисов, изучение развития исторически сложившихся районов города, городского управления, благоустройства. За последнее время к ней усилился интерес жителей. На протяжении XX века, развиваясь в технологическом русле, урбанистика менялась в программно-идеологическом отношении. Возникла эта научная отрасль на основе теории «Большого завода», с помощью которой в форме эффективных и достоверных целевых прогнозов городской производственной жизнедеятельности на стыке транспорта и территориального планирования можно было преодолеть возникающие социальные проблемы. В связи с распространением парадигмы антипозитивизма и критическим

внедрением принципа автономизации неполной постижимости объекта в 1960–1970 гг. урбанистика претерпела методологические изменения, превращаясь в синтез творческой дисциплины urban design, которой учат в архитектурных институтах, и счетной арифметической дисциплины urban planning. Urban design — это взгляд на пространство города человека, вооруженного художественным чутьем. Есть архитекторы-объемщики, которые делают замечательные пропорции фасадов, но суть дела в пропорциях и размерах не здания, а города. Urban planning — это сочетание того, как устроено в нем землепользование: застройка, транспортная система и т. д. В продуманном урбанистическом проекте учитываются оба аспекта.

Результаты

В свое время на площадке института «Стрелка» состоялась дискуссия с участием высокопоставленного чиновника из Департамента транспорта, нескольких креативных дизайнеров и пула проверенных экспертов, ветеранов языковых игр. В фокусе внимания оказался масштабный проект велосипедизации г. Москвы. Представитель Департамента транспорта поставил вопрос о необходимости увеличить долю велосипедных поездок в общей массе всех перемещений горожан (примерно с тысячных долей процента до сотых), сложностях проектирования велосипедных парковок. В числе таких мер предусматривалось превращение Юго-Западного округа столицы в первое велосипедное гетто, где велосипедисты получают долгожданные парковки, дорожки, возможность чувствовать себя полноценными участниками дорожного движения. Креативные дизайнеры продемонстрировали эскизы велосипедных парковок. Представители НИПИ Генплана из числа экспертов НИУ-ВШЭ напомнили о необходимости поднять уровень жизнепригодности городской среды, упомянули международные инициативы в этом направлении, процитировали Вукана Вучика, убедительно связывая велосипедизацию с комфортом и качеством городской жизни: меньше автомобильных поездок, загрязнения и пробок, перенаселения и социального расслоения. Так родился урбанистический пиджин – гибридный язык (хипстерско-модернистский, хипстерско-левацкий).

История урбанистики

Ее положения впервые появились в Греции. Модель идеального городского межличностного взаимодействия упоминалась в рассуждениях Платона. Необходимые демографические показатели в древних городских агломерациях приводил в своих полисных наблюдениях Аристотель. Развитие технических достижений и ремесел в период Ренессанса позволило Филарете (Антонио Аверлино) описать в своих трудах регулярные транспортные схемы, правила территориального распределения человеческого общежития, нормы торгового размещения. В эпоху Нового времени и развития самодержавного абсолютизма

появление на политическом горизонте новых субъектов ознаменовалось строительством первых, выстроенных четко по градостроительному плану центров Санкт-Петербурга и Вашингтона. Принятие Декларации независимости и новая Конституция США сформировали предпосылки независимости от Англии, а влияние революционной Франции было выражено в привлечении президентом Т. Джефферсом к планировке Вашингтона французского архитектора Пьера Ланфана. Барочная архитектура переплетена в периметре перекрестков второстепенных направлений по сквозной главной диагонали. Широкие общественные пространства и обилие зелени — пожалуй, главное достоинство подобной планировки. Появление Российской империи и выход к Балтийскому морю потребовали от Петра I основать в оборонных и стратегических целях новую столицу — Санкт-Петербург. Инженерно-техническое и инфраструктурное развитие идей урбанистики в эпоху Наполеона III и эстетического мышления постреволюционной Франции выразилось в реализации модернистского проекта реконструкции Парижа. Ключевым моментом здесь явилось создание крупномасштабной инженерной инфраструктуры, включавшей тридцатикилометровый водовод, сотни километров подземной канализации, газопровод, тысячи газовых фонарей уличного освещения. Аналитическая и литературная критика результатов и хода этой реконструкции продвинула классическую теорию урбанистики: книги Рейнгарда Баумайстера «Расширение городов в техническом, строительном, полицейском и хозяйственном отношениях», Камилло Зитте «Художественные основы градостроительства», Ильдефонса Серда «Теория городской дорожной сети». Первоначально опирающаяся на достижения прикладной математики, социологии, статистики, экономики и географии, в 1909 г. в Лондоне появляется первая в мире кафедра городского планирования как сложнейшей синтетической науки. Квалифицированный городской планировщик владеет многим: от математических моделей транспортного потока, связанных с определением цены земли, до учета социальных моментов взаимоотношения с населением. Ныне невозможно планировать развитие города, не учитывая различные факторы: запросы населения, потребности производства, социальную сферу, быт, зоны отдыха, взаимодействие власти с инвесторами, общественными объединениями и др.

Мультизадачный специалист

Три ветви развития урбанистики: формалистическая (следуя Зитте — композиционная), инфраструктурная (технологическая — проблемы городской инфраструктуры, транспортные сети, экономика города, девелопмент), социальное планирование (вовлеченность граждан в жизнь города) — появляются в первой половине XX в. В советское время градостроительство как архитектурное направление традиционно считалось инструментальным направлением проектировки и пространственного

планирования целых городов, квартальных микрорайонов в рамках командно-административной системы управления или директивной экономики. По сравнению с советским временем сегодня, чтобы спроектировать целый город с экстраполяцией на отдельные идеально скомпонованные здания и запустить их в строительную серию, архитектор должен быть еще по совместительству инженером. Эта сверхконцентрация полномочий привела к затяжным межведомственным конфликтам между Госстроем, Минрегионразвития, Минтрансом и другими регулирующими инфраструктурно-строительную отрасль органами федерального и регионального уровня. На Западе наибольшее развитие получила вторая (инфраструктурная, технологическая) ветвь. Система общественного транспорта начинает уступать распространению личного, в связи с этим властям ряда крупнейших, наиболее автомобилизированных городов приходится разрешать множество организационных (бюджетных, логистических, демографических, экологических, правоприменительных) проблем. Рассмотрение вопросов общественного планирования третьей (социальной) ветви урбанистики практически не практиковалось вплоть до принятия на Международной конференции в Вене новых стандартов городского трафика и правил дорожного движения в 1962 г., когда появилась книга Дж. Джейкобс «Жизнь и смерть великого американского города». В разных городах СССР: Тольятти, Набережные Челны, Актау (Казахстан), Навои (Узбекистан), Ханты-Мансийск, Когалым и других — реализовывались стили конструктивизма, кубизма, брутализма, а затем идеи неоконструктивизма, неоклассицизма, минимализма, модернистские принципы Ле Корбюзье. Для профессионального городского планировщика город воспринимается как цельный комплексный взаимозависимый и взаимосвязанный организм. Это требует сочетания многих подходов: экономического, управленческого, рынка недвижимости, логистики, транспортной инфраструктуры, эстетики, рациональности размещения объектов, доступности магазинов, центров обслуживания, баз отдыха, очагов культуры, физической культуры и спорта и др. Поэтому в 1920–1930-е гг. в Западной Европе и США планирование пространственного развития отделилось от архитектуры, составив самостоятельную дисциплину [1].

Идеальный город

Город (бург) — сугубо буржуазно-демократическая институция. Ее признак города — возможность горожан собираться на площади. Поэтому для урбаниста принципиальная вещь — наличие свободного пространства, где люди могут ходить пешком и собираться вместе. Это первое и обязательное условие реализации базового концепта современной урбанистики — так называемого *livable city*, города, в котором удобно жить. Пешеходные пространства — один из признаков удобного для жизни города. В России распространилось и стало рабочим

понятие «комфортная среда проживания». Ее формирование требует комплексного подхода к проектированию, градостроительству и реконструкции городов. За рубежом положительно оценивается практика формирования университетских кампусов, позволяющих пользоваться велосипедом. Но ведь сотни миллионов людей живут в больших городах, возникших столетия назад, задыхающихся от транспорта, перегруженности центральных районов. Большинство крупных городов возникло раньше автомобиля. Поэтому их приспособление к новым реалиям – сложный, противоречивый процесс, когда приходится учитывать преемственность прошлого и настоящего, вопросы рационализации всей инфраструктуры, сочетание общегородских и районных интересов, обновление застройки и сохранение исторического облика, своеобразие, культурную идентичность, транспортное удобство и др. Выход подсказывает зарубежная и отечественная практика: многофакторность подхода. Это сочетание социологии, культурологии города, традиционализма с инновационностью, использование комплекса критериев (экономического, социального, инфраструктурного, психологического; комфортности среды, доступности услуг и др.). Главное — рассматривать урбанистику как комплексную сферу проектирования, управления, исследований, разработок, объединенных одной темой – удобный для работы и жизни город. Ведущий принцип – социальная направленность планирования развития города (человеческое измерение городского ландшафта, градостроительной практики).

Утопия как первый этап развития социологического направления урбанистики

Античная философская мысль еще в древности проследила связи городской планировочно-эстетической материи и ее нематериальной, социальной, гуманитарной составляющей. Рассуждения о философской природе взаимодействия между людьми позволили Платону описать идеальную модель города. В эпоху Возрождения создавались градостроительные утопии: гармония форм и социальных отношений достигалась за счет полной регламентации социальной жизни. Уже тогда разработчики задавались вопросом об основаниях принятия решений, регламентирующих общественную жизнь: особых качествах лиц, принимающих решения. В отличие от философов Платона у Т. Кампанеллы это метафизический священник. Его коллективное руководство совместно с мощью, мудростью и любовью как в светском, так и в духовном плане определяет итоговый вердикт по всем вопросам и спорам. В утопии Т. Кампанеллы «Город солнца» регламентировано все: и социальные отношения, и детали планировки, вплоть до описания городских ворот. Утопическим идеалом была абсолютная регламентация жизни и деятельности – иначе, по мысли утопистов, невозможно достичь социальной гармонии и бесконфликтного сосуществования. Утопические идеалы находили воплощение в загородных резиденциях монархов: обязательным элементом планировки было трехлучье, которое символизировали

гармонию светской власти, церкви, торговли. При этом решались только эстетические и символические задачи [2].

Социальные факторы в исторической практике централизованного планирования

Опередившие время в социальном планировании первые в эпоху Нового времени исторические образцы тотального централизованного планирования регулярных городов — это Петербург и Вашингтон. Но они не имели дела с реальным социумом — воплощались на пустом месте. Более того, и Петр I, и Т. Джефферсон предполагали, что им в качестве жителей этих городов нужны люди иного качества. Поэтому оба конструировали новый социум. Другие масштабные попытки применить принцип централизованного планирования «поверх» уже сложившегося социума не были реализованы в полной мере, несмотря на волю монархов. Один пример — Лондон, у которого после пожара 1666 г. появился шанс отстроиться заново в соответствии с принципами регулярной планировки. Но стремление все упорядочить натолкнулось на право собственности, наличие собственных целей и интересов у владельцев участков. В результате возник сплав регулярной планировки и стихии, что сегодня определяет своеобразие и привлекательность центра Лондона. Второй пример — Тверь. Город полностью сгорел в пожаре 1775 г. Екатерина II решила воплотить на его территории мечту о регулярных каменных городах в России, создать европейский город с европейскими планировочными элементами — трехлучьем и сплошным фасадом каменных домов вдоль улиц. Но в Твери сложился уклад, в котором основной градостроительной единицей была усадьба. Внедрение европейских образцов в Твери воспринималось в штыки, каждый привык иметь свой дом-усадьбу. Сплошной фасад каменных домов, при котором домовладения разделяли только въезды, противоречил веками складывавшимся в Твери традициям и технологии домостроения (строили из дерева). Екатерина запретила в городе усадебную застройку, но этот запрет возымел силу только в центре, который заселился служивыми людьми. А в других районах купеческий и ремесленный уклады оказались сильнее воли императрицы. Таким образом, первые опыты реализации «умышленных» градостроительных планов натолкнулись на сопротивление социума, хотя, разумеется, первые проектировщики-градостроители в лице государственных властителей не осмыслили это сопротивление как задачу на развитие социологического направления в урбанистике [3].

Урбанистические исследования Чикагской школы

Основоположником урбанистических исследований в рамках Чикагской школы был Р. Парк (1864—1944). Его принято считать первым теоретиком социальной экологии большого города. Расположение городских поселений с распределением по

профессиональной и отраслевой специализацией будущего населения по различным районам на определенной местности в зависимости от геоландшафтных, геофизических, климатических условий и показателей целесообразно в соответствии с социально-экологическими требованиями. Большое влияние на урбанистическую концепцию Парка оказали идеи социального дарвинизма, понятия естественного отбора, социальной адаптации. Эти концептуальные рамки неизбежно привели Парка и Чикагскую школу к географическому детерминизму. В работе «Город как социальная лаборатория» он рассуждал о решении большинства обычных поведенческих проблем за счет перемещения индивида в ту среду, где он ведет себя хорошо. И здесь социальная наука приближается к лабораторному эксперименту, когда город с его естественными районами становится системой координат. Экологическая концепция социального развития развивалась ближайшим последователем Парка Э. Берджессом (1886—1966), разработавшим метод социального картографирования для исследования городского сообщества в Чикаго, которое захлестывали волны иммигрантов из Европы. Преобразующая роль научно-прикладного анализа способствует, по мнению Берджесса, смягчению нравов и социальных предрассудков, нивелировке классовой несправедливости. Наглядным примером социального районирования и картографирования депрессивных районов Чикаго стало формирование базовых жизненных источников объективной информации. Сначала была собрана негативная информация по картам распространения подростковой беспризорности, затем позитивная по влиянию на социокультурное развитие кинотеатров, танцплощадок, театральных площадок, стадионов, клубов. При сопоставлении всей совокупности стали формироваться стандарты и определенные образцы территориального распределения социально-бытовой, досуговой и торгово-развлекательной инфраструктуры в соответствии с взаимозависимой корреляцией социальных проблем. Город для Берджесса являлся вслед за Парком эмпирическим объектом прикладного лабораторного исследования питательной среды девиантного поведения. Созданные Берджессом и его учениками первые социальные карты Чикаго показывали зависимость от уровня жизни тенденцию распределения, сосредоточения и убывания юношеской преступности в различных районах. Концентрация малолетних преступников происходила по данным социального картографирования в так называемых переходных районах распада. Их почти не было в благоустроенных фешенебельных районах. Главный вывод Берджесса состоит в том, что преступность и другие социальные проблемы рассматриваются вне точки зрения социальной патологии в контексте взаимодействия и приспособления. Следовательно, задачей городского управления является социальная реорганизация городских районов. Концепция управления социальными процессами на основе объективного знания о социуме и разработка методов

построения такого знания – это значительное достижение социологов Чикагской школы. Но они не вышли в позицию проектирования. Поэтому область проектирования городов, деятельность по созданию новой градостроительной среды как среды разворачивания социальных процессов еще долгое время оставалась не обеспеченной социологическим знанием. А именно в это время начинает активно развиваться градостроительное проектирование, так как интенсивное увеличение численности городского населения в связи с индустриализацией привело к развитию невиданных ранее темпов жилищного строительства. Поиски методов массового строительства дешевого жилья для массового человека приводят к идее нормирования как базовой для всего градостроительного проектирования XX в. Это приводит к тому, что проектирование возвращается к производству утопий [4].

Развитие социально-политического направления урбанистики в постиндустриальную эпоху

Начало постиндустриальной эпохи отражается на городах в форме локальной, фрагментированной постиндустриальной урбанизации. Происходят революции в электронике, новой энергетике, включая возобновляемые источники, создание новых материалов. Информационная революция в качестве двигателя развития предлагает информационно-коммуникационные технологии, компьютерную технику, программное обеспечение, новые коммуникации и средства связи. Начинает формироваться креативный класс [5]. А сам прорыв к новым технологиям основан на концентрированном и интенсивном применении знаний. Одновременно значительное количество городов теряет промышленный потенциал, население. Политики называют их сжимающимися городами. Неинновационные зоны, которые не смогли сконцентрировать у себя новые отрасли экономики, попадают, как правило, в этот пояс. В городах нет работы, создание новых рабочих мест не приводит к снижению уровня безработицы, так как люди больше не ассоциируют себя с фордистским организованным человеком, работающим на конвейере. Тогда власти делают еще одну ошибку: принимают решение продлить функционирование индустриального экономического уклада на Западе за счет привлечения мигрантов из стран, только вступающих в индустриализацию. Но становится очевидным, что проблемы городского развития таким способом решить невозможно, а городское развитие в постиндустриальную эпоху реально только с помощью совершенно новых средств.

Заключение

Урбанизм (хипстерский, модернистский или левацкий) делает город видимым и понятным для самого себя. Отсюда заметен интерес специалистов к языкам, идеологиям,

метафорам, посредством которых города кодируют сами себя в процессе непрерывной трансформации. Публичные пространства стремительно перекодируются в пространства общественные, как их понимала Х. Арендт – места, в которых выковывается идентичность городских сообществ. Хипстерский урбанизм – идеология публичности, тогда как сообщества и самоорганизация — давний фетиш левацкого урбанизма. Отличие российского хипстерского урбанизма заключается в том, что он моментально приобретает централизованный характер в модернистском масштабе и поддержку прогрессивно ориентированного чиновничества. Такая урбанистическая оптика легко встраивается в масштабные модернистские политические проекты и находит отклик как в небольших европейских городах, так и в динамичных азиатских агломерациях. Собственно, это и есть различие модернистской и левацкой риторики в действии.

Предложения. Хипстерский урбанизм – это велосипедный урбанизм. Он не может предложить, например, целостной стратегии развития транспортной инфраструктуры большой агломерации, а потому вынужден блокироваться с другими явлениями и понятиями городской политики. В одном из документов, опубликованном на сайте правительства Москвы, ставку в развитии транспортной инфраструктуры планировалось сделать на вертолеты, катера и велосипеды. Сочетание неожиданное, если учесть, что зима длится четыре месяца (велосипед, катер не вписываются), а вертолетная инфраструктура неразвита. Эта коалиция модернистского и хипстерского нарратива – проявление гибридного языка политических решений.

Обсуждение (апробация): междисциплинарный предмет «урбанистика» все больше распространяется в отечественной среде социально-политических наук на площадках таких известных университетов, как НИПИ Генплана, Институт экономики города ВШЭ, Международный институт «Стрелка». Достижения научно-практической градостроительной мысли ежегодно демонстрируются на московском урбанистическом и транспортном форумах, Международном архитектурном фестивале «Зодчество», творческих конкурсах венецианской биеналле современного искусства, союзов московских и российских архитекторов, Госстроя и Москомархитектуры.

Список литературы

1. Алексеев Ю.В., Сомов Г.Ю. Градостроительное планирование поселений. Т. 1. Эволюция планирования. М., 2003. – 336 с.
2. Вильковский М. Социология архитектуры. – М.: Фонд «Русский авангард», 2010

3. Вебер М. Город.в: Избранные произведения: Пер. с нем. / Под ред. и послесл. Ю. Н. Давыдова. Предисл. П. П. Гайдено. — М.: Прогресс, 1990.
4. История социологии (XIX — первая половина XX века) // Под ред. В.И. Добренькова. — М., 2003
5. Флорида Р. «Креативный класс. Люди, которые меняют будущее». Классика-XXI, 2007.

Рецензенты:

Мартынова М. Ю., д.пол.н., профессор кафедры политологии и социальной политики РГСУ, г. Москва;

Авцинова Г. И., д.пол.н., профессор, зам. заведующего кафедрой политологии и социальной политики, г. Москва.