

Дифференциация практик повседневной пространственной мобильности горожан (на примере г. Новосибирска)

Р. Д. Карих

Новосибирский государственный университет

Физическая мобильность стала для многих образом жизни. Однако время, проведенное в путешествии, необязательно непродуктивно и может считаться напрасным, потраченным зря, хотя такое время люди всегда пытаются сократить. Так, тема мобильности в городе интересует исследователей с начала XX века. Изучением данной сферы занимается и Чикагская школа, в том числе Роберт Э. Парк [1] — исследователь, акцентирующий внимание на территориальном размещении горожан, мобильности и неравенстве в городе. Современным классиком непосредственно мобильности можно назвать Урри Дж., чьи работы критически важны в том числе при рассмотрении повседневной мобильности горожан. Интересны идеи и многих других западных социологов, например, идея мобильности Кауфмана, который определяет ее как «ту возможность, которой индивид обладает в сфере движения и которую он использует в своей деятельности» [2]. Среди российских социологов тема мобильности под похожим углом рассматривалась О. Н. Запорожец и А. Ф. Филипповым [3,4]. Глобализация, стремительное развитие технологий и распространение сети Интернет выводят мобильность на новый уровень — время в пути становится важнее и, самое главное, появляется все больше возможностей его продуктивного использования.

Практики повседневной пространственной мобильности можно рассматривать с точки зрения их характера в качестве маршрутов, а также с позиций их проживания. Действительно, движение часто состоит из телесного испытания разных материальных и социальных режимов «проживания-на-ходу» (*dwelling-in-motion*), а также особого времяпровождения, которое ценно само по себе: можно взобраться на гору, совершить хорошую прогулку, прокатиться на поезде [5]. В данном исследовании мы больше фокусируемся именно на данном аспекте и раскрываем понятие проживания через категории обживания и гибридизации, которые являются различными аспектами желания увеличить качество пространственной мобильности. Обживание отвечает за использование пространства, а гибридизация позволяет по-разному проводить время в поездке от продуктивной работы до расслабленного отдыха. Другими словами, за счет мобильности у людей есть возможность конвертировать свое время в капитал. Многие исследователи отмечают связь между мобильностью и капиталом и даже выделяют новый, мобильный капитал. Наша основная гипотеза исследования состоит в том, что об-

ладание практиками уплотнения транзитивного времени является признаком людей с большим количеством капитала. Более того, за счет освоения таких практик люди с большим количеством капитала быстрее остальных его накапливают, что приводит к увеличению неравенства. А сами практики, их разновидности обусловлены разным уровнем капитала.

Эмпирическим объектом является взрослое население (от 18 лет) г. Новосибирска, совершающие повседневную (ежедневную, регулярную — от трех — четырех поездок в неделю) пространственную мобильность. Данные собраны с помощью телефонного опроса методом формализованного интервью. Выборка квотная, репрезентирует взрослое население НСО по полу, возрасту, территориальной зоне проживания, типу населенного пункта. Объем выборки — 1562 чел., из них совершают регулярные поездки по НСО 59,5 % жителей Новосибирска, а внутри города — 86 % новосибирцев. Также нами были рассмотрены цели поездок, их направления, продолжительность, частота, вид транспорта и прочие характеристики повседневной пространственной мобильности горожан.

Помимо вторичного анализа данных был разработан блок вопросов о повседневной мобильности для многоцелевого гайда для метода полужформализованного интервью. В основу выборки легли такие параметры, как административный район проживания в Новосибирске, пол и возраст жителей. Информанты отбирались методом «снежного кома».

Предварительные результаты говорят о том, что прослеживается связь между социально-демографическими характеристиками горожан и характером их мобильности. Жители с большим количеством капитала действительно осознаннее подходят к «проживанию-на-ходу», это проявляется не столько в частоте или разнообразии практик уплотнения транзитивного времени, сколько в обживании как первому шагу на пути к накоплению капитала.

1. *Парк Р.* Городское сообщество как пространственная конфигурация и моральный порядок // Социологическое обозрение. 2006. Т. 5. № 1.

2. *Kaufmann V.* Motility: mobility as capital // International journal of urban and regional research. 2004. Т. 28. №. 4. P. 745–756.

3. *Занорожец О. Н.* Люди в сетевых пространствах города: о предварительных результатах проекта «Медиа и технологии в современном городе» // Шаги/Steps. 2015. № 1. С. 232–241.

4. *Филиппов А. Ф.* Парадоксальная мобильность // Отечественные записки. 2012. Т. 50. № 5. С. 8–23.

5. *Урри Д.* Мобильности / пер. с англ. А. В. Лазарева, вступ. статья Н. А. Харламова. М. : Праксис. 2012. 241 с.

Научный руководитель — В. В. Иванова