7. *Хвостова В. К.* Методология истории и ее связь с конкретно-историческими исследованиями // Вопр. философии. 2016. № 7.
8. *Bulmer M.* Sociology and History: Some Recent Trends // Sociology. 1974. Vol. 8, № 1.
9. *Cole St.* The Hierarchy of the Science? // American Journal of Sociology. 1983. Vol. 88, № 4.
10. *Giddens A.* The Constitution of Society. Outline of the Theory of Structuration. Cambridge, 1984.
11. *Kuzminski A.* The Paradox of Historical Rnowledge // History and Theory. 1973. Vol. 12, № 3.
12. *Ritzer G.* Toward an Integrated Sociological Paradigm. Boston, 1980.
13. *Rocher G.* A General Introduction to Sociology. L., 1972. P. 336.
14. *Urry J.* Thomas Kuhn as Sociologist of Knowledge // The British Journal of Sociology. 1973. Vol. 24, № 4. P. 466.

Рукопись поступила в редакцию 19 сентября 2016 г.

УДК 316.47 + 316.62 + 304.44

Н. Л. Антонова
А. В. Данилова

ПОВСЕДНЕВНАЯ МОБИЛЬНОСТЬ: СОЦИОЛОГИЧЕСКАЯ КОНЦЕПТУАЛИЗАЦИЯ

В статье представлен социологический анализ повседневной мобильности, под которой понимаются рутинные воспроизводимые перемещения как совокупность действий и взаимодействий индивидов и групп, цель которых — становление, поддержание и развитие социальных связей и отношений. Повседневная мобильность — это вид социальной практики, детерминированной нормами и имеющей пространственно-временную организацию. В работе выделены виды повседневной мобильности (телесные (физические) и виртуально-коммуникационные перемещения), а также определены ее функции (становление, воспроизводство и развитие социальных связей и отношений, поддержание социального порядка, интеграция индивидов в сообщества/сети, наращивание сетевого капитала).

К л ю ч е в ы е с л о в а: повседневная мобильность, социальная практика, перемещения, социальные отношения и связи.

Социологическая концептуализация повседневной мобильности выступает, на наш взгляд, одним из перспективных направлений современных исследований. Изменения, свойственные современному миру, оказали значительное влияние на повседневную жизнь людей, их представления о пространстве и границах. Повседневная жизнь индивидов и групп трансформируется, увеличивая долю социальных контактов, расширяя социальные связи в повседневных практиках. Современный житель мегаполиса становится субъектом активных перемещений, которые свидетельствуют о его статусно-ролевых позициях, социальной идентичности и межкультурной коммуникации. Повседневная мобильность выступает условием производства и воспроизводства социальных отношений, в основе которых — реализация потребностей различных социальных групп.

© Антонова Н. Л., Данилова А. В., 2016

Одним из первых социологов, чьи интересы были обращены к изучению феномена перемещений, был Г. Зиммель. Немецкий исследователь определил методологические основания для его анализа, которые заключаются в следующем:

— индивид, в отличие от животных, «стремится к соединению» [6];

— взаимодействие «лицом-к-лицу» является «наиболее непосредственной и чистой формой взаимодействия» [14, *111*], вся социальная жизнь состоит из таких рутинных взаимодействий;

— изучение движения индивида в пространстве позволяет выявлять социальные связи и отношения и определять причины социальных действий и взаимодействий.

Таким образом, феномен перемещений включается в предметное поле социологического анализа и становится фундаментом построения объяснительных моделей социальных действий и взаимодействий индивидов и групп, формирования социальных связей и отношений.

Дальнейшее рассмотрение процессов перемещения в рамках классической социологии приводит к созданию теории социальной мобильности. П. А. Сорокин в своей типологии социальной мобильности выделяет горизонтальную территориальную социальную мобильность, однако географические перемещения не становятся проблематикой его специального социологического изучения. Вместе с тем определение горизонтальной мобильности в концепции автора выступает, по нашему мнению, важным эмпирико-социологическим инструментом, не только раскрывающим социальную значимость перемещений, но и позволяющим провести процедуру их измерения.

Одним из существенных прорывов в исследовании перемещений можно считать работы представителей чикагской социологической школы. В трудах Р. Э. Парка по социальной экологии [9] перемещение становится фактором, определяющим специфику социальной организации жизнедеятельности людей: это «свойственное человеку стремление» отличает человека от растения, а тот факт, что перемещения человека целенаправленны (т. е. имеют цель и направление), отличает человека от животного. Американский исследователь приходит к выводу, что перемещения индивидов и социальных групп связаны с установлением социальных контактов, которые, в свою очередь, являются базисом формирования и развития социальных взаимодействий и отношений.

Другой известный представитель чикагской школы Э. Бёрджесс, развивая подход Р. Э. Парка, предлагает одну из первых классификаций перемещений. Согласно этой типологии [2, *66*] первый вид перемещений — рутинные перемещения, которые призваны «контролировать постоянную ситуацию», а второй вид — перемещения, связанные с изменениями в повседневной жизни человека-персоны («движения в ответ на новый стимул или ситуацию»).

В целом в работах представителей чикагской социологической школы получили развитие идеи Г. Зиммеля и были сформированы ключевые положения для дальнейшего социологического осмысления изучаемого феномена: перемещения индивидов и групп являются целенаправленными, а стремление к перемещению выступает социальным свойством индивида; возникновение социальных

связей как результат перемещений становится условием интеграции индивидов в общество/сообщество, однако «личные и социальные отношения во многом определяются физическими расстояниями» [8]; рутинные (повседневные) перемещения обеспечивают неизменность сложившегося социального порядка, т. е. свидетельствуют о социальной устойчивости общественной жизни.

Классический этап развития социологии стал источником и идейным вдохновителем обращения в конце прошлого столетия современных исследователей к вопросу перемещений. Именно этот тезис утвержден основателями новой парадигмы мобильностей М. Шеллер и Дж. Урри [13], которую авторы определяют как «псевдоновую». Основные положения классиков развиваются и дополняются признанием материальной гетерогенности социального, концепцией «чувственных географий», теориями социальных сетей, комплексности, а также идеями пространственного поворота. Новая парадигма мобильностей анализирует транспортные и коммуникационные инфраструктуры как целостные системы мобильности с точки зрения доступности и практик их использования, характерных для разных социальных групп, поскольку «каждое движение переплетено с социальными практиками» [10, *155*].

Основные вопросы, входящие в область исследований парадигмы мобильностей, — это проблемы, связанные с выявлением факторов как способствующих, так и препятствующих реализации мобильностей индивидов и социальных групп, определяющих возможности и процедуры установления и поддержания социальных связей и отношений. При этом особое место в аналитическом конструировании занимают исследования неравенства в доступе к мобильностям. В частности, индивиды, имеющие ограниченные физические возможности здоровья, испытывают значительные затруднения в повседневных перемещениях, и соответственно их доступ к мобильностям ограничен.

Таким образом, особенностью новой парадигмы мобильностей является рассмотрение всего комплекса перемещений, а также исследование взаимосвязи между разными видами перемещений. Они рассматриваются не как результат рационального решения о наиболее быстром и наименее проблематичном способе передвижения из пункта А в пункт Б, а как особый социальный феномен. В русле нового подхода признается влияние социальных установок, идентичностей, опыта и т. п. на выбор маршрута и способа перемещения, кроме того, предполагается наличие разнообразных дискурсов и систем обоснования, отдающих предпочтение определенным видам и формам мобильности.

В нашем понимании повседневная мобильность — это рутинные воспроизводимые перемещения как совокупность действий и взаимодействий индивидов, цель которых — становление, поддержание и развитие социальных связей и отношений. По сути, это вид социальной практики, реализуемой индивидами и социальными группами, детерминированной нормами и имеющей пространственно-временную организацию.

Проблема расстояния выступает ключевой в социологическом осмыслении повседневной мобильности. Это связано с попытками современных исследователей ее типологизировать. Речь идет о том, что повседневные перемещения

не ограничиваются только изменениями положения тела индивида в физическом пространстве. И в этом смысле дискуссионным выглядит тезис У. Бека о повседневной мобильности как мобильности «между домом и рабочим местом» [1, *70*].

Решение данного вопроса предлагают О. Содерстон и Л. Крот [15], создающие аналитическую рамку, которую они называют «аналитики мобильности». Исследуя мобильность, авторы выделяют два аспекта в ее анализе: мобильность как телодвижение (перемещение определяется субъектом, маршрутом, скоростью, повторяемостью, масштабом); мобильность как социальное явление (определяется целью, значением, опытом, компетенциями). Эта аналитическая рамка позволяет включить в исследования повседневной мобильности, например, коммуникационную или виртуальную мобильности.

Британский социолог Дж. Урри также не ограничивается телесными перемещениями, в его типологии мобильности по способу реализации могут быть телесными, физическими, виртуальными, воображаемыми, коммуникационными [10, *135–136*].

В нашем понимании правила и принципы преодоления расстояний выступают формальным критерием, позволяющим определить виды повседневных мобильностей: телесные (физические) перемещения и виртуально-коммуникационная мобильность. В первом случае индивиду/группе приходится изменять свое положение в физическом пространстве и пересекать границы своего места жительства. При этом перемещение может осуществляться как без использования, так и с использованием транспортных средств (трамвай, троллейбус, автобус, автомобиль, поезд, самолет). Во втором случае речь идет о применении технических ресурсов в виде телефонов, компьютеров, планшетов и пр., которые позволяют осуществить повседневную мобильность, оперативно преодолевая значительные расстояния.

В представленные выше виды повседневной мобильности помимо расстояния включен еще один критерий — время, которое индивид затрачивает на преодоление расстояний: телесные перемещения требуют больших временны́х затрат, нежели виртуально-коммуникационные. Соответственно преодоление расстояния обладает темпоральным измерением.

Повседневная мобильность предполагает «вписанность» индивида/группы в систему событий. С одной стороны, темпоральность характеризует перемещения как одновременные или последовательные. Физические перемещения характеризуются последовательностью: пока не завершено одно перемещение, другое не может начаться; движение по маршруту происходит поэтапно, в определенном порядке; не достигнув остановки определенного вида транспорта, индивид не сможет воспользоваться им. Виртуально-коммуникационные перемещения с большей вероятностью оказываются одновременными: распространение программ по обмену мгновенными сообщениями позволяет вести несколько бесед параллельно, кроме того, написание текстового сообщения может сопровождаться разговором по телефону. Использование различных мобильных устройств (смартфоны, ноутбуки, планшеты и т. д.) позволяет одновременно осуществлять физические и виртуально-коммуникационные перемещения, такая практика отражается на развитии технических средств: появление и демократизация bluetooth-гарнитуры

и громкой связи в автомобиле (hands free) отвечают потребностям одновременных перемещений.

С другой стороны, индивид осуществляет перемещения в соответствии с ориентацией во времени. Современные индивидуальные повседневные мобильности представляют собой слабосинхронизированные системы. Индивидам необходимо тщательно согласовывать время для того, чтобы встреча состоялась, иногда это происходит вплоть до наступления самого события встречи. Также существуют формальные обязательства участия в определенных событиях, которые свидетельствуют о необходимости следования сложившейся системе норм и ценностей.

Представленную типологию социальной мобильности можно дополнить. Критериями для выделения ее видов могут стать длительность (ритм) перемещений, их структура (маршруты), использование технических средств (транспорта) и др.

Повседневная мобильность как социальная практика обладает свойством интерсубъективности, т. е. не сводится «к индивидуальным паттернам или предпочтениям» [10, *102*], она регулируется определенными нормами. Примером этого являются правила дорожного движения. Они устанавливаются на государственном уровне, их соблюдение контролируется и санкционируется. Вместе с тем формальные правила дорожного движения дополняются неформальным «дорожным этикетом», который, к примеру, предполагает необходимость освободить место в левом ряду для автомобиля, двигающегося с большей скоростью. Тот же «дорожный этикет» предписывает обогнавшему автомобилю поблагодарить уступившего дорогу, «моргнув аварийкой».

Мы можем говорить не только о социальной обусловленности мобильности, но и о социальных характеристиках ее протекания, а также об определенных социальных последствиях. Обязательность выполнения формальных и неформальных норм отличается в различных обществах и обладает различными обоснованиями. То, как водитель, относится к выполнению этих правил, сопряжено с процессом конструирования идентичности. Так, например, нарушитель скоростного режима может считать себя «лихачом», «гонщиком», «деловым человеком», «обычным жителем мегаполиса» и т. д. в соответствии с привлекательными для него системами обоснования. Различные перемещения, по мнению современного исследователя О. Енсена [12], могут быть проанализированы с точки зрения драматургического подхода И. Гофмана как акты конструирования идентичности через перемещение.

Повседневная мобильность имеет нормативно-ценностные основания, которые необходимы для воспроизводства социальных отношений. Она осуществляется в пространственно-временном измерении, а не между иерархическими социальными позициями. Рутинные перемещения не всегда сопряжены с изменением социальной позиции. Сам факт перемещения скорее является подтверждением принадлежности к определенной социальной группе. Наиболее привилегированные социальные группы стремятся к созданию символических и материальных барьеров, ограничивающих доступ к более комфортным и скоростным способам перемещений (примером этого может служить выделение различных классов обслуживания пассажиров, отличающихся по стоимости).

Возможность свободно перемещаться для преодоления расстояний, наличие потенциально доступных отдаленных объектов является ресурсом, необходимым для получения выгод. При этом понятие «свободно перемещаться» имеет несколько аспектов. Здесь важна возможность перемещаться независимо от внешней воли. В этом смысле наименее обеспеченными ресурсами такого рода становятся дети, старые люди, люди с ограниченными возможностями, которые оказываются не способны к самостоятельным перемещениям и зависят от сопровождающих их лиц. Кроме того, понятие «свободно перемещаться» включает в себя и возможность остаться без движения, т. е. отказаться от перемещения. И наконец, «свободно перемещаться» означает иметь возможность выбирать способ перемещения: «Я мог себе позволить роскошь, которую почти никто не может себе позволить: я живу в Америке и не умею водить машину. Вообще. У меня ее даже физически нет. Я всюду хожу пешком, красота! Ну, или на велосипеде» [7].

Таким образом, движение «насыщается ценностями, нормами и властью» [4] и становится ресурсом, к которому разные социальные группы имеют разный доступ. Реализация повседневной мобильности как вида социальной практики обнаруживает широкий спектр сценариев и интерпретаций, характерных для представителей различных социальных групп и общностей. Так, повседневные мобильности трудоспособного населения будут отличаться от перемещений пожилых и старых людей; мобильности женщин, имеющих детей дошкольного возраста, иные, нежели перемещения девушек-студенток, не обремененных детьми и брачными узами.

Л. Камареро и Дж. Олива [11] подробно проанализировали, как отличается повседневная мобильность жителей различных районов одного из испанских городов. В своем исследовании они приходят к выводу, что существует корреляция между семейными обязательствами, районом проживания (анализируемые в исследовании районы проживания в значительной степени отличаются по социально-демографическим характеристикам населения) и повседневной мобильностью горожан. При этом жители пригородов являются более мобильными не потому, что живут далеко от центра города, места работы и досуга, а потому, что имеют больше социальных обязательств и обладают большими возможностями для мобильности (сетевым капиталом).

Повседневные мобильности имеют содержательно-целевое назначение, т. е. функциональное поле. Э. Дюркгейм в своих работах под социальной функцией понимал соответствие того или иного явления определенной потребности социальной системы [5]. Положив в основу определения функций повседневной мобильности потребности такой социальной системы, как общество, можно говорить о возможностях их анализа на макроуровне.

Во-первых, повседневная мобильность, как мы отмечали выше, выполняет функцию становления, воспроизводства и развития социальных связей и отношений. Во-вторых, ей присуща функция социального порядка, который служит организации повседневной жизнедеятельности индивидов и групп. В-третьих, исследуемый нами феномен обеспечивает интеграцию индивидов в сообщества/сети, формирующиеся по разным основаниям. В-четвертых, повседневные мобильности

способствуют наращиванию сетевого капитала индивида, который в целом может служить индикатором адаптационного потенциала разных групп и общностей.

В целом изучение практики повседневной мобильности составляет особую предметную область социологического анализа. Ее социальное значение в обществе заключается в формировании возможностей для взаимодействий индивидов и групп, имеющих нормативно-ценностные основания, и необходимых для поддержания устойчивых социальных отношений, конституирующих социальное пространство (определяемое как пространство социальных отношений). Повседневные перемещения создают «...относительно стабильный универсум ситуаций...» [3, *51*], способствуя закреплению статусно-ролевых позиций представителей различных социальных групп. Исследования повседневной мобильности выступают важным звеном в конструировании идей и концепций социологического осмысления социальных изменений и процессов в современном общественном развитии.

---

1. *Бек У.* Общество риска. На пути к другому модерну / пер. с нем. В. Седельника, Н. Федоровой ; послесл. А. Филиппова. М., 2000.

2. *Бёрджесс Э.* Рост города. Введение в исследовательский проект / пер. В. Г. Николаева // Социальные и гуманитарные науки. Серия 11. Социология. 2000. № 4. С. 122–136.

3. *Бурдье П.* Практический смысл / пер. с фр. А. Т. Бикбова, К. Д. Вознесенской, С. Н. Зенкина, Н. А. Шматко ; отв. ред. пер. и послесл. Н. А. Шматко. СПб. ; М., 2001.

4. *Веселкова Н. В.* Новые исследования мобильности: совпадающие и несовпадающие потоки и социальная компетентность // Журн. социологии и социал. антропологии. 2011. Т. 14. № 3. С. 50–66.

5. *Гофман А. Б.* Семь лекций по истории социологии : учеб. пособие для вузов. 5-е изд. М., 2001.

6. *Зиммель Г.* Мост и дверь // Социология власти. 2013. № 3. С. 145–150.

7. *Константинов А.* Возвращение Оганова // Русский репортер. № 48(236) [Электронный ресурс]. URL: http://rusrep.ru/article/2015/10/07/vozvraschenie-oganova (дата обращения: 02.12.2015).

8. *Парк Р. Э.* Физика и общество // Социол. обозрение. 2007. Т. 6, № 1. С. 4–16.

9. *Парк Р. Э.* Городское сообщество как пространственная конфигурация и моральный порядок // Там же. 2006. Т. 5, № 1. С. 11–18.

10. *Урри Дж.* Мобильности. М., 2012.

11. *Camarero L. A., Oliva J.* Exploring the social face of urban mobility: daily mobility as part of the social structure in Spain // International Journal of Urban and Regional Research. 2008. Vol. 32.2. P. 344–362.

12. *Jensen O.* Erving Goffman and everyday life mobility // The contemporary Goffman. N. Y., 2010.

13. *Sheller M., Urry J.* The new mobilities paradigm // Environment and Planning. 2006. Vol. 38. P. 207–226.

14. *Simmel G.* Sociology of the Senses // Simmel On Culture: Selected Writings. L., 1997.

15. *Soderstrom O.* The mobile constitution of society: rethinking the mobility — society nexus // Working Papers MAPS. 2010. № 7 [Electronic resource]. URL:. http://doc.rero.ch/record/19815 (accessed: 18.03.2015).

Рукопись поступила в редакцию 8 апреля 2016 г.