

# ИССЛЕДОВАНИЯ МОБИЛЬНОСТИ

*Н.В. Веселкова*

## НОВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ МОБИЛЬНОСТИ: СОВПАДАЮЩИЕ И НЕСОВПАДАЮЩИЕ ПОТОКИ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМПЕТЕНТНОСТЬ\*

*В статье рассматривается новая парадигма мобильностей (Дж. Урри) на предмет ее соотношения с классической схемой социальной мобильности (П. Сорокин), характеризуются практики институционализации нового подхода, оценивается эвристика исследований культур и политик мобильности. В силу недостаточного упорядочения мобильностей по внешним критериям предложена классификация в зависимости от взаимной направленности — комобильности и контрмобильности. Обосновывается идея анализа мобильностей через социальную компетентность.*

***Ключевые слова:** новая парадигма мобильностей, комобильности, контрмобильности, социальная компетентность.*

***Keywords:** new mobilities paradigm, comobilities, counter-mobilities, social competence.*

В современном мире мобильность повсюду и все находится в движении. В рамках новой парадигмы мобильности (Дж. Урри и др.) данное утверждение становится само собой разумеющимся, выступая исходным пунктом концептуальной рамки дальнейшего анализа. Эта парадигма «позволяет теоретически осмысливать “социальный мир” как широкий спектр экономических, социальных и политических практик,

---

\* Статья подготовлена в рамках проекта «Трансформация городского пространства и мобильность населения» (РГНФ № 09-03-00678а, рук. Е.Г. Трубина). Выражаю благодарность за помощь при подготовке статьи к. с. н. Е. В. Прямиковой.

инфраструктур и идеологий, которые включают, влекут за собой или же сворачивают разного рода движения людей или идей, информации или объектов» (Mobile Methods 2011: 4).

В статье предпринимается попытка дать (обзорную) характеристику новых исследований мобильности и оценить познавательный потенциал данного направления. Насколько этот подход эвристичен? Приходит ли он всерьез и надолго, затрагивает ли фундаментальные основы социальной науки или скорее представляет собой скоротечную моду? Ведь со времен Питирима Сорокина под мобильностью социологи понимали прежде всего смену социальной позиции, т. е. передвижение субъекта в социальном пространстве — «переход ... из одной социальной группы в другую» (Сорокин 1992: 373). Тот факт, что подобным образом перемещаться могут не только люди, но и «социальные объекты (ценности)», т. е. все то, «что создано или модифицировано человеческой деятельностью»: радио, автомобили, моды, идеи коммунизма, теория Дарвина (Там же), до недавнего времени был в меньшей степени освоен социальной наукой. Гораздо более популярной оказалась идея вертикальной и горизонтальной мобильности индивида. Примером восходящей вертикальной мобильности традиционно служит карьерный рост. Добровольное выбывание из гонки за «успехом» — дауншифтинг — сегодня может иллюстрировать своеобразие нисходящей мобильности.

Если доиндустриальное общество описывало себя с точки зрения неизменных структур, цементирующих принадлежность индивида к определенной ячейке, то в индустриальную эпоху возникла возможность двигаться внутри существующих иерархий, да и сами они стали меняться с обескураживающей быстротой. Мобильность теперь — это жизнь стратификаций, способ их функционирования и воспроизводства. Академически бесстрастное понятие вертикальной мобильности обыгрывает доселе невиданный и, казалось, все более реальный для каждого шанс изменить свой социальный статус!\* Ближе к концу XX в. данный посыл трансформируется в идею субъектно управляемой биографии (см. об этом подробнее: Веселкова, Прямикова 2005), что, в свою очередь, возрождает интерес к биографическому методу социально-гуманитарных наук.

---

\* Согласно одной из точек зрения, открытость верхних эшелонов социальной пирамиды обеспечивает устойчивость всей социальной структуры. Амбициозные представители нижних слоев имеют возможность направить свои усилия на восхождение по социальной лестнице, вместо того чтобы накапливать энергию протеста с риском обрушить всю пирамиду (о связи дебатов о социальной подвижности с новой парадигмой мобильностей см. Kaufmann 2010).

В начале же минувшего столетия, в рамках структурно-функционального подхода, важно было подчеркнуть качественное отличие вдохновляющего движения по вертикали от горизонтальных переходов (так и хочется сказать: «топтания») «на одном и том же уровне», «без каких-либо заметных изменений социального положения индивида в вертикальном направлении» (Сорокин 1992: 373–374). Таковы, по П. Сорокину, перемещения «некоего индивида из баптистской в методистскую религиозную группу, из одного гражданства в другое, из одной семьи в другую... при разводе или повторном браке, с одной фабрики на другую, при сохранении при этом своего профессионального статуса» (Там же). Нетрудно заметить, что считать названные переходы «одноуровневыми» можно лишь формально и только противопоставляя очевидно вертикальным шагам. Действительно, человек, имеющий гражданство, обладает более высоким социальным статусом по сравнению с лицами без гражданства. Но и переход из одного гражданства в другое, вспомним ли мы прославляющее советское подданство знаменитое стихотворение Маяковского или вождевленную для многих зеленую карту США, может означать существенный подъем (или спуск) по социальной лестнице.

Визитной карточкой горизонтальных, т. е. «вертикально» ничего не меняющих передвижений, пожалуй, можно считать те, что подобны «перемещению из Айовы до Калифорнии или с некоего места до любого другого» (Там же), т. е. «территориальную», «географическую» мобильность. И наоборот, за «географической» мобильностью прочно закрепился ярлык «безнадежно» горизонтальной.

Итак, в нарисованной Сорокиным перспективе первостепенна социальная стратификация, система иерархий высших и низших слоев. Мобильность интересна постольку, поскольку характеризует связи между существующими этажами и их конкретное наполнение. Само же перемещение рассматривается как одномоментный акт посредством того или иного лифта, самое главное — из какой позиции и в какую совершен переход. Процессуальность сама по себе, безотносительно этих пунктов, совершенно не существенна.

Сегодня этот подход продолжает работать, однако акценты неумолимо смещаются. В современных исследованиях мобильность приобретает первостепенное, самостоятельное значение. Совсем немного утрируя, можно сказать, что она как будто отрывается от стратификации и пускается в самостоятельное плавание. Причин тому несколько.

Статусы, конечно, никто не отменял, но вот их набор, количество и последовательность оказываются все более вариативными. Возможности субъектной «биографической работы» (В. Фишер-Розенталь) воз-

растают так же, как и институционально организованное давление быть хозяином своей судьбы — и в той же степени, что и вероятность нарушения планов, когда что-либо идет не так или вовсе не получается. «Спасает» положение то, что неудачи перехода в новый статус в условиях привычной неопределенности перестают быть фатальными («или пан, или пропал», «или сейчас, или никогда»). Хотя многие девушки и поныне считают свадьбу самым главным днем своей жизни, достижение брачного статуса уже не привязано намертво к определенному возрасту или событию (беременность, завершение образования и т. п.), но допускает весьма широкий диапазон. Вступление в брак может «маячить» впереди, но целенаправленно отодвигаться, подвергаться экспериментам и наступать не единожды...

Статусы теперь как будто более проницаемы и доступны индивидуальной подгонке, подобно полям, в которые можно относительно свободно входить и выходить (Ильин 2000). Каждая из достигнутых позиций воспринимается скорее как момент движения в постоянно продолжающемся процессе идентификаций, нежели окончательный результат смены одной статусной характеристики на другую. Открытость изменениям становится востребованным качеством, способность «изменить свою жизнь» (развестись, сменить работу, получить новое образование и т. п.) не просто приветствуется, а превращается чуть ли не в краеугольный камень биографической компетентности. «Быть мобильным» начинает означать почти то же самое, что «быть современным»: мобильность как таковая близка к тому, чтобы оказаться самоценностью. Обратная сторона столь высокой социальной желательности — принуждения мобильности. По мысли бельгийского исследователя Кристофа Минке, вездесущность и предписывающий характер (мобильность — адаптивность — успешность) превращают мобильность в современную тотальную идеологию (Mincke 2010).

Таким образом, изучая «те отношения, которые возникают при перемещении индивида или социального объекта» (Сорокин 1992: 374), уже невозможно игнорировать тот факт, что сами позиции все больше различаются в зависимости от аккумулированной мобильности / иммобильности. При этом различие между вертикальной и горизонтальной мобильностью если не стирается вовсе, то перестает быть столь очевидным, а главное, эвристичным для понимания современного общества. И только невероятным усилием можно (можно ли?) абстрагироваться от социальных смыслов и эффектов т. н. «территориальной» мобильности, усилием, которое ранее позволяло социологам (высокомерно или слабобольно?) считать внимание к переездам, путешествиям, пребыванию людей в тех или иных местах, т. е. практики производства пространства

(А. Лефевр) исключительной прерогативой демографии, географии или других смежных дисциплин.

В самом деле, определение трансфронталье (*transfrontalier*) только лишь как представителей среднего класса, стремящихся работать там, где платят больше, и жить там, где жилье дешевле, — не говорит нам почти ничего о сущности подобных социальных групп. Она возникает в силу специфической работы мобильности и без выведения оной на первый план неизбежно ускользает. Название «трансфронталье» закрепилось за тысячами людей, ежедневно едущих из Бельгии, Германии и Франции на работу в столицу другого государства — г. Люксембург. Тем самым оказались выработаны не только специфические практики и стили жизни, но из сопредельных территорий по сути сформировался новый регион, заставивший социальных ученых заняться переосмыслением феномена границ и территорий (Superlux 2008)\*.

Мобильность как таковая становится приоритетом в самых разных жизненных практиках и отдельных людей, и больших социальных групп, на пересечении интересов возникают ее политические аспекты. Так, скандально известный «Штутгарт 21» по замыслу инициаторов проекта призван превратить тупиковый городской вокзал в сердце Европы (Большинство... 2010). Подобные ситуации показывают, как мобильность создает и меняет пространство: вопрос уже не в том, двигаться или нет, а в том, как двигаться и какой ценой. Чтобы к 2019 г. сделать Штутгарт главной пересадочной станцией высокоскоростного железнодорожного сообщения Европы, необходимо не только потратить более четырех миллиардов евро, которым, по мнению противников проекта, нашлось бы лучшее применение, но и вырубить часть разбитого еще в XIV в. парка Шлосгартен (Манифестации... 2010). Такая цена вопроса вызвала нарастающую волну протеста, который всплеснулся далеко за пределы одного города. Это те самые проблемы, вокруг которых в настоящее время ожидаемо происходит сгущение гражданской активности. Локальные или региональные решения перерастают в глобальные, когда перебрасываются мостки между, казалось бы, совершенно разномасштабными, далеко отстоящими друг от друга событиями, как при проведении параллелей между авторитарными действиями властей в Штутгарте и в Московской области, в случае с прокладкой дороги Москва — Санкт-Петербург за счет вырубки Химкинского леса и др. (Неформальное движение... [<http://www.ecmo.ru/?drgn=1>]).

---

\* Благодарю за консультации по поводу данного проекта одного из его авторов С. Любимова.

Прежняя социальная наука была малочувствительна к подобным темам. Понадобился «мобильный поворот», чтобы поместить в фокус внимания мобильности. Именно так, во множественном числе, поскольку в качестве мобильностей предстают разнородные флуктуации социальности в прошлом, настоящем и будущем, перемещения актуальные и потенциально возможные, заблокированное движение и иммобильность, практики проживания и «номадического» создания мест, происки не-мест\*...

### **На что направлена новая парадигма мобильностей?**

Пожалуй, своеобразной датой рождения данной парадигмы можно считать 2000 г., когда Джон Урри выступил с амбициозным манифестом социологии, нацеленной на «разнообразные мобильности людей, объектов, образов, информации, мусора, их сложные взаимозависимости, социальные эффекты этих разнообразных мобильностей» (Urry 2000a; 2000b)\*\*. Согласно новой повестке дня, внимание социальных ученых концентрируется на сетях, мобильности и горизонтальной подвижности, причем особо подчеркивается продуктивность «горизонтальной» метафорики (Urry 2000a: 3). Тем самым Урри пытается сделать социологию принципиально более чувствительной к проблематике пространства и времени. Выдвигаемые Урри новые правила социологического метода предписывают, в частности, фокусироваться на движении, мобильности и контингентном упорядочивании вместо стазиса, структуры и социального порядка (Ibid: 18).

В рамках названного поворота мобильность считается, ни много ни мало, конститутивной для экономических, социальных и политических отношений (см., напр., *Mobile Methods* 2011: 4). Обсуждается замена фундаментальной категории «общество» на категорию «мобильности», последняя провозглашается «онтологическим абсолютом» (Adey 2006: 76).

---

\* Самый простой пример — запертые в аэропортах транзитные пассажиры, самый избитый — зажатые в пробках автомобилисты. Призванное быть высокофункциональным, а потому незаметным средством, не-место (М. Оже) «вдруг» проявляет норы. Аэропорт или, скажем, туннель, выступая в качестве самостоятельных акторов, заставляют людей обживать их как особые места, приравнивая к их капризной логике. Являются ли своеобразные акторы стационарными «причалами», пунктирующими потоки (Дж. Урри), или частью самого движения (П. Ади) — одна из интриг текущих исследований мобильности.

\*\* Спустя 10 лет «Британский журнал социологии» в своем юбилейном выпуске воспроизведет статью Д. Урри о мобильной социологии, включающую и данную фразу, — как работу, определившую характер британской социологии последнего десятилетия.

Современные исследования мобильности междисциплинарны\*, интенсивная институционализация происходит через создание исследовательских центров и сетевых объединений (как Сеть Космобилицис\*\*), учреждение специализированных изданий (как набирающий авторитет журнал «Mobilities»), проведение регулярных конференций. На лидерство претендует Центр Изучения Мобильностей CeMoRe, с 2003 г. работающий на социологическом факультете Ланкастерского университета и получивший известность прежде всего благодаря Джону Урри, а также Джону Ло, Кингсли Деннису и др. Интересы ученых направлены на «глобальные и локальные передвижения людей, объектов, капитала, информации, ежедневное использование транспорта, движение через публичное пространство и путешествия материальных вещей в повседневной жизни»\*\*\*. Несколько упрощая, можно сказать, что излюбленным фокусом европейских «мобилицистов» является именно культура, тогда как у американских коллег на первый план выходят вопросы социального неравенства и возможности преодоления проблем в духе публичной социологии\*\*\*\*. Ярким воплощением названной «специализации» можно считать возглавляемый профессором Мими Шелер американский Центр исследований мобильности и политики (mCenter) в университете им. Э. Дрекслера\*\*\*\*\*.

---

\* Или, как выражается Урри, «Мобильный поворот постдисциплинарен» (Урри 2007: 6).

\*\* Объединяющая европейских ученых Сеть Космобилицис нацелена на изучение различных аспектов социальной, физической, культурной и виртуальной мобильностей. Эти исследования воспринимаются как ключевая дисциплина для модернизации европейских обществ в условиях глобализации и глобальной сложности (см. Cosmobilities Network [<http://www.cosmobilities.net>]). В 2010 г. Космобилицис провела уже 6-ю конференцию («Культуры мобильности: повседневная жизнь, коммуникация и политика»).

\*\*\* CeMoRe — Centre for Mobilities Research [<http://www.lancs.ac.uk/fass/centres/cemore/>].

\*\*\*\* Выражаю благодарность Виктору Андраде, обратившему мое внимание на это различие.

\*\*\*\*\* По замыслу создателей м-Центра, исследования и политические дебаты, конференции, фильмы и художественные выставки призваны привлечь внимание к правам на мобильность и вопросам справедливости. Эта работа способна влиять на политику в локальном, региональном и межнациональном контекстах, от дизайна урбанистических транзитных систем до надзора за пересечением границ между странами и дизайна умных («смарт») инфраструктур (см. The Mobilities Research and Policy Center (mCenter) [<http://mcenterdrexel.wordpress.com/about/>]). Сильным междисциплинарным решением можно считать ставку м-Центра на сотрудничество между искусством, социальными нау-



Распространение новой парадигмы порой вызывает определенные казусы и разногласия. Так, на первый взгляд может показаться, что данные исследования интересуются исключительно «физической», или «географической» мобильностью в смысле передвижений в «физическом» пространстве (как правило, ассоциируемых с транспортной тематикой). Подчас это считают более узким толкованием: в самом деле, уже в 1927 г. в «Социальной и культурной мобильности» было сказано о территориальной мобильности как варианте горизонтальной. Современный подход, однако, интересуется не только территориями, но именно пространством, в этом смысле выступая наследником и сподвижником «пространственного поворота»\*. Тем самым новые исследования мобильности выглядят, напротив, более широкими по охвату, нежели анализ только вертикальной либо горизонтальной смены статусных позиций. Классическая схематика не конфликтует с новой парадигмой, но находит свое почетное место. По заверению Дж. Урри, связь физического движения с восходящей и нисходящей социальной мобильностью «также является центральной частью анализа мобильностей» (Urqu 2007: 9), а упоминавшийся м-Центр интересуют новые социальные неравенства, возникающие в силу распределения «капитала мобильности».

Вместе с тем транспортная тематика действительно занимает важные позиции во многих современных исследованиях. Она то и дело заявляет о себе в изначально не нацеленных на мобильности проектах, изучаем ли мы город, детство или обсуждаем познавательные возможности отдельных методов (см., напр., Nikitina-den Besten 2008; Стрельникова 2008). Так, в наших исследованиях с использованием ментальных карт огромные автомобили населяют не только детские наброски — изображения всех видов транспорта щедро используют и взрослые информанты, как на рисованных картах, так и в коллажах и фотографиях. Дорожные развязки, светофоры и опасные переходы, остановки, вокзалы и аэропорты появляются без «наводки» исследователя, вслед за заданием: «нарисуйте, где вы живете» или «изобразите свой город» (Веселкова 2010).

---

ками, бизнесом, правом, медиа, инженерными разработками и дизайном, а также сферой здравоохранения.

\* С 1980-х гг. социальные ученые стали все больше принимать во внимание, что «социальные отношения пространственно организованы и такое пространственное структурирование придает им существенное разнообразие» (Urqu 2007: 34). Не забудем при этом, что в оптике социального исследователя все пространство социально, дистанции между статусными позициями, как любил напоминать П. Бурдьё, имеют вещественное воплощение.



Все более популярны и специализированные работы по транспортной тематике (Dennis, Urry 2009; Featherstone, Thrift, Urry 2005; Henderson 2009; Simpson 2009 и др.). Изучаются не только средства передвижения, но и роль инфраструктур в социальном конструировании мобильностей: от таких давних достижений, как дороги, водоводы и канализационные системы, до более современных телеграфных и телефонных линий, радио и ТВ-зон, газопроводов, аэропортов и ультрасовременных спутников и мачт мобильной связи. Все эти элементы, по выражению Дж. Урри, оркеструют паттерны взаимодействий людей и делают возможными социальности повседневной жизни. На пересечении с инфраструктурами существуют солидарности класса, гендера, этничности, национальности и возраста (Urry 2007: 19). Иными словами, транспортные системы могут быть раскрыты в духе акторно-сетевой теории как сетевые единства, материальности, которые оказываются важными акторами на социальной сцене\*. Так, междисциплинарный проект «Мобильность, общество и культура» секции транспортных исследований Оксфордского университета концентрируется на людях, которые используют транспортные системы, и тех, кто в силу экономических, социальных или культурных проблем не может этого делать. Мобильность, говорится в описании исследования, охватывает и актуальное, и потенциальное движение, восприятие его доступности, а также приписываемые значения, через которые поездка насыщается ценностями, нормами и властью. Мобильность выступает как культурно конструируемый процесс, который разворачивается в различных темпоральных и пространственных измерениях и сам создает эти шкалы. Это интегральная часть повседневной жизни и проблемы социального равенства. Изучаются обоюдные отношения между изменениями мобильности людей и такими трансформациями, как старение населения, рост новых информационных технологий, движение к низкоуглеродному будущему и взаимосвязь транспорта и социальной эксклюзии\*\*. Как видим, внимание к различным аспектам транспортной тематики ничуть не сужает и не размывает горизонтов социальных наук, с очевидностью — наоборот.

---

\* Попытка российского исследования в этом направлении — см. (Ильин 2010). Проект по изучению мобильностей осуществляет также Центр Фундаментальной Социологии ВШЭ.

\*\* Transport Studies Unit (TUS) — Centre for Research, Outreach and Graduate Studies in Transport Школы географии и окружающей среды (<http://www.tsu.ox.ac.uk/research/msc>) ориентируется на релевантные направления в географии, инвайронментальных и транспортных исследованиях, экономике, социологии, психологии и инженерных науках.

Излишне пояснять, насколько новая парадигма мобильностей актуальна для исследования отечественных реалий. Чего стоит одна только ставшая притчей во языцех низкая мобильность россиян, в отношении которой употребляют и более резкие оценки: «вопиющая немобильность» (Горелова, Авшалумова 2010), «отсутствие мобильности» (Иванов 2010: 13) — по сравнению с западными нормами мобильной бизнес-культуры. Своих исследователей ждут и такие обширные, тучные поля, как транспортная политика в национальных, региональных масштабах и на уровне отдельных поселений, от деревень до мегаполисов, позиционирование территорий во все более конкурентной среде, направленность туристических потоков и практики туристического потребления, производство специфических рисков мобильности и управление ими... Подвижными все чаще оказываются различные службы, доселе стационарно ожидавшие клиентов: мобильные пункты заготовки донорской крови, передвижные клиентские службы пенсионного фонда, химчистка на дому и даже баня на колесах. Разумеется, эти инновации, приближающие услуги к людям, ощутимы во многом за счет контраста с антирыночными порядками советского общества (героиня Ф. Раневской в х/ф «Легкая жизнь» (1964, реж. В. Дорман), распространявшая клиентоориентированные блага химчистки, в конце фильма показательно попадает в руки правоохранительных органов). Вне данного контекста обычно отмечают вклад технологий, благодаря которым мобильными, следующими за потребителями становятся услуги банков, магазинов, авиакасс и т. п. Достигаемые гибкость и свобода индивида «уравновешиваются» преследованиями агрессивного маркетинга и зависимостью от технологий. Такая многоплановость и неоднозначность открывает еще одну перспективу исследования эффектов мобильности; мы же ограничимся указанием на системность названных трендов.

### **Множественные мобильности: ко-/контрнаправленность, компетентность и ресурсность**

Понятые в ключе новой парадигмы, мобильности обнаруживают потрясающее разнообразие. Предпринимаемые попытки их упорядочить апеллируют в основном к внешним критериям. А именно, чаще всего фигурируют классификации: а) по типу движущихся субъектов/объектов, как предлагал еще П. Сорокин: индивиды, социальные группы, товары, образы, информация, мусор, отходы (Sheller, Urry 2006) или б) по способу передвижения: наземный, морской, воздушный, виртуальный (Kellerman 2010).

Мне хотелось бы предложить к обсуждению идею совпадающих и несовпадающих мобильностей, которые можно окрестить со- или ко-

мобильностями и контрмобильностями. Эта типология построена на внутреннем критерии: потоки рассматриваются во взаимном соотношении, независимо от того, *что* движется и каким способом\*. Контрмобильности противоположны относительно друг друга, а комобильности — это те, что разворачиваются вместе. Возможны самые разные виды совместности, и изучать их многообразие — один из вызовов данного подхода. Так, комобильности развиваются в ситуациях, когда разные акторы преследуют одни и те же интересы, деля (производя) одно и то же время и пространство. Другой разновидностью выступает совместное разворачивание таких разнотипных мобильностей, как семейная, рабочая и досуговая в случае, когда, скажем, коллеги по работе устраивают веловылазки, велопикники с детьми и родственниками (как делают социологи в Уральском Педуниверситете). В одних случаях мобильности согласуются формальными нормами, такими, как правила дорожного движения, в других — неформальными, а в третьих совместность организуется спонтанно.

По умолчанию комобильности могут показаться чем-то заведомо положительным, желательным: совместность, сулящая синергетический эффект (как в песне «Вместе весело шагать по просторам»). Именно индуцирование синергии, по Кастельсу (Кастельс 2000), является «фишкой» глобальных городов, объясняющей и в каком-то смысле оправдывающей их пролиферацию. Новое качество совместности ожидается и от агломераций, которые в ближайшее время предположительно должны стать новым словом отечественной территориальной политики, включая скоординированные планы развития, единую скоростную систему общественного транспорта между поселениями внутри агломерации, свободный миграционный режим (Письменная, Костенко 2010).

Такие события, как трагедия на Love Parade в Дуисбурге 24 июля 2010 г., напоминают, однако, что совместное движение далеко не всегда — безусловный плюс. Музыкальный фестиваль, собравший около полтора миллиона участников, разместился на бывшей грузовой площадке железной дороги, где действовал только один вход / выход через туннель. На схеме, напоминающий бутылочное горлышко, этот слишком длинный проход не позволял отслеживать, что происходит внутри, управлять потоком людей и тем самым не оставлял шанса вовремя заметить опасную ситуацию. В давке пострадали сотни людей, 21 человек погиб. Профессор Гринвичского университета Эд Галеа (Galea 2010)

---

\* К похожей идее пришел и Пол Макилвени, который в своем выступлении на конференции в Ольборге удачно апеллировал к принципу теории относительности (McIlvenny 2010).

подвергает критике массмедийный дискурс, который исподволь рисует жертв виновниками собственной гибели. Галеа призывает к системному управлению подобными рисками, во избежание ситуации, когда индивиды вынуждены давать биографические решения системным противоречиям (У. Бек).

Нетрудно видеть, насколько актуальны обоснованные разработки в области т. н. устойчивых мобильностей и их менеджмента. Второй важный аспект данного сюжета не столь очевиден. А именно, критикуемая профессором Галеа логика не просто перекладывает ответственность со структур, обязанных обеспечивать беспрепятственное движение, на плечи рядовых участников, но и предполагает, что последние должны развивать собственную компетентность, в том числе и в таких ситуациях. А это уже неотъемлемая черта современного общества, где рефлексивность и индивидуализация вырабатывают и требуют многоплановой социальной компетентности\*. Она базируется на опыте и социально-критическом мышлении, создающем картину мира, исходя из которой человек действует, выстраивая отношения всех видов. Ядро социальной компетентности составляют культурные схемы, насыщенные различными смыслами и символами, проявляется же она как определение способов достижения своих целей (тактически), на уровне биографической компетентности (стратегически) — в создании цепочки или веера целей (Веселкова, Прямикова 2005: 60).

Что происходит в противонаправленных потоках? Можно было бы сказать, что давка в дуисбургском туннеле была спровоцирована не ко-, а контрмобильностью, когда часть людей стала поворачивать назад. Однако само это возвратное движение оказалось предопределено непродуманной организацией ко-мобильности. Таким образом, контрмобильность в данном случае возникает как эффект, точнее, дефект ко-мобильности. Контрмобильности могут появляться и в результате столкновения и перекрещивания движений. Такие отношения характеризуют не только ситуации непосредственного, актуального взаимодействия, как, например, в случае с автомобилем, несущимся наперерез поезду. Они возможны и для опосредованных или потенциальных взаимодействий, главное — соперничество за одно и то же, предполагаемо дефицитное пространство.

При этом конкурирующие мобильности обнажают ресурсы, которые оказываются решающими в борьбе за это пространство. Так, например,

---

\* Рефлексивность и индивидуализация, в т. ч. вынужденная, — хорошо разработанные аспекты современной социальной теории, наиболее известные по трудам З. Баумана, У. Бека, Э. Гидденса, Р. Кастеля.

правительственные кортежи перемещаются по тем же дорогам, что и все остальные транспортные средства, и в этом смысле совместны. Капитал мобильности, однако, распределен весьма неравномерно в пользу высокопоставленных лиц: для перевозки их статуса, по выражению В. Ильина (Ильин 2010), и требуется целый комплекс мер, отменяющих обычные правила согласованного движения. В подобных ситуациях взаимодействие выливается в обеспечение экстраординарного приоритета одному потоку за счет иммобилизации другого. В преддверии саммитов ШОС и БРИК в 2009 г. в Екатеринбурге многие СМИ предрекали коллапс дорожного движения в городе, «частичную закрытость» и даже превращение в «город-гетто». Медиадискурс рисовал соответствующие потоки: высокие делегации с одной стороны и «горожан» с другой, именно как контрмобильности, их противонаправленность обозначалась с помощью риторики жертв и проблем: «Уральцы опасаются, что трехдневное мероприятие полностью парализует повседневную жизнь города» (ШОС требует... 2009); «В категорию жертв ШОСа также попадают и компании, из офисов которых открываются “опасные виды”, потенциально интересные для снайперов. Офисным работникам предложили на время саммита покинуть насиженные места и работать дома или вовсе взять отпуск за свой счет» (На время... 2009).

В действительности коллапса не произошло, в том числе, должно быть, благодаря подобным страхам: часть водителей «добровольно» воздержалась от поездок или скорректировала свои передвижения, маршрутные такси на время саммитов были попросту устранены с ключевых участков повседневного трафика, а оставшиеся участники движения с удивлением отмечали, насколько легче стало перемещаться в городе.

Конечно, совсем не обязательно все мобильности непременно рассматривать на предмет со- или противонаправленности. Сегодня общество, по крайней мере на словах, признает право на существование разных взглядов и интересов, ценностей и стилей. В таком случае и мобильности могут быть просто разными. Пожалуй, здесь подойдет метафора, найденная В. Ильиным для пешеходов и автомобилистов: «Их миры текут по улицам параллельно или пересекаясь, но не смешиваясь (своего рода уличный апартеид)» (Ильин 2010: 100). В то же время предполагаются не только терпимость или привычность к плюральности, но и возрастающая всеобщая связность. Вот она-то и сплетает интересы, спутывает потоки: жаждущих зрелищ туристов, благоговейных паломников и местных жителей — в святых местах, трудовых мигрантов, путешественников, студентов и бизнесменов — в аэропортах; на кладбищах — скорбящих родственников и пешеходов, срезающих путь, в парках — собачников с их питомцами, мамочек с колясками, подрост-

ков, спортсменов, влюбленных парочек, компаний с шашлыками и заскочивших справиться нужду нетерпеливых граждан... «Просто» разные потоки тем самым оказываются со- или противонаправленными, требуя от их участников развития соответствующей компетентности.

Компетентность предполагает доступ к определенным ресурсам, их отбор, накопление и использование. Современная мобильность ресурсна в двойном смысле. Идентичность включает в себя мобильность и все больше зависит от нее. Причем «старая» сорокинская мобильность: откуда данный субъект вышел и чего достиг — отчасти отходит в тень, размывается постольку, поскольку люди не делают карьеру десятилетиями в одной конторе, а переходят из фирмы в фирму, из проекта в проект и подчас более значимой оказывается сама история переходов — накопленная мобильность, ее характеристики. Визу охотнее дают при наличии ранее полученных виз, кредит — ввиду кредитной истории, в вузах важным критерием становится академическая мобильность. Таким образом, мобильность как таковая становится существенным ресурсом в стремлении к терминальным ценностям, при этом из средства все больше превращаясь в самоценность.

Другой аспект — это комплекс ресурсов, необходимых для осуществления мобильностей. И ресурсы, и управление ими с необходимостью рассматриваются и организуются «в мобильном режиме». Чтобы активизировалась мобильность преподавателей и студентов, необходимы соответствующее управление финансовыми и кадровыми потоками, организация документооборота и, может быть, самое главное — развитие мобильной культуры. Заядлый путешественник, студент магистратуры Павел задал вопрос: Не смотрят ли за границей на российских ученых как на что-то экзотическое? Он попал в самую точку: на недавней конференции в датском Ольборге коллеги с удивлением спрашивали, как я, единственный участник из России, туда попала, откуда узнала об этой встрече? Мне кажется, это яркий пример ожиданий пресловутой низкой мобильности россиян, ожиданий, которые вытекают из существующей «недомобильности» и одновременно закрепляют и усугубляют ее на уровне мифов и стереотипов.

К ресурсам мобильности относится управление информацией, координация и организация. Именно об их недостаток сплошь и рядом развиваются благие начинания. Так, участники интернет-обсуждения новости о начале кампании по сбору донорской крови в Екатеринбурге недоумевали, почему не было напоминаний о передвижных пунктах сдачи крови, почему не публикуют расписание мероприятий и т. п. Один форумчанин, давно желавший сдать кровь, рассказал о том, как «на расстяжку наткнулся, праздник, подарки, все такое, ну думаю НАДО! ...



Сначала еле нашел эту станцию в пампасах Уралмаша, что-то праздника никакого не ощутил, скорей поминки. Обшарпанная дверь, такое же помещение, народу никого. — Где, говорю, кровь сдать? Почему День донора не празднуете, где улыбки шарики-цветочки?— Идите отсюда, мужчинка, у нас света нет!» Вот и все, еще час потом с этого Уралмаша уехать не мог!» (Автор: YAR 01 Сен 2010).

Подобные зарисовки — как сами практики, так и их описание, — вносят свой вклад в формирование культур мобильности, свидетельствуя о том, что необходимые ресурсы выступают не только условием, «предшествующим» тем или иным потокам, но и эффектами, «следствиями» мобилизации.

Проследивая путь новой парадигмы мобильностей от провозглашения «манифеста» в 2000 г. до наших дней, можно видеть, что она успешно институционализируется и развивается как перспективная и уже вполне влиятельная школа социальной мысли.

Впечатляет уже сама множественность мобильностей. Но суть, конечно, не в инвентарных изысках. Современные исследования реконфигурируют старые темы и артикулируют вопросы о культуре и политике мобильности, распределении ресурсов и капиталов, развитии новых неравенств, возможностях, ограничениях и принуждении быть (им)мобильными. Изменчивость и текучесть современности, получившие права гражданства в социальной науке благодаря трудам З. Баумана, приобретают в современных исследованиях мобильности операционализацию и эмпирическое наполнение. Насколько эвристичен данный подход, можно проиллюстрировать следующим примером. Еще в 1974 г. Рональд Хорват ввел понятие машинного пространства (Hogvath 1974). Это зоны движения, хранения или обслуживания автомобилей — пространство, в котором машины приоритетны. Оно имеет тенденцию к экспансии и ведет к отчуждению людей от природы и друг от друга. В работе Хорвата акцентирована конкурентная социальность пространства, однако тематики неравенства и отчуждения не апеллируют к феномену мобильности.

Полагаю, сегодня эта концепция может получить второе рождение, будучи переосмысленной в ключе модификаций пространства в ко- и контрмобильных взаимодействиях. Рассматривая машинное пространство и другие предметы сквозь призму культур мобильности, исследователи проливают свет на бытующие ценности и нормы. Соотношение различных мобильностей актуализируется и фокусируется в концептуализации политик мобильности, когда за преобладанием одних над другими выявляются соподчинение, скрытая и явная борьба.



Новая парадигма действительно затрагивает фундамент социальной науки, выводя на первый план, в качестве центральной категории, многоликую мобильность. В то же время, думается, справедливо будет сказать, что основы этих инноваций находятся в самом горниле седентаризма — методологии структурно-функционального анализа, в классическом трактате о мобильности, где П. Сорокин призывал к весьма широкому взгляду на оную. Принципиальное отличие в том, что современная парадигма мобильностей рассматривает движение не как одномоментный акт смены социальных позиций, а процессуально, с приоритетом времени и пространства.

Думается, концепция ко- и контрмобильностей, контуры которой намечены в данной статье, открывает пока еще мало освоенный ракурс в изучении мобильностей. Это рассмотрение потоков относительно друг друга, на основании их сердцевинных компонентов — интересов, ценностей и норм. Техницистский налет современных исследований легко преодолевается обращением к человеческому измерению понятий таким образом мобильностей, в плане социальной компетентности субъектов.

### **Литература**

Большинство немцев не хотят «Штутгарта 21» // Евроньюс. 28.10.10. [<http://ru.euronews.net/2010/10/28/stuttgart-21-dividing-a-city>].

*Веселкова Н.В.* Ментальные карты города: вопросы методологии и практика использования // Социология 4 М. 2010. № 31. С. 5–29.

*Веселкова Н.В., Прямыкова Е.В.* Социальная компетентность взросления. Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2005.

*Горелова Е., Авшалумова Р.* Не спешат понаехать // Ведомости. 20.10.2010. № 198 (2716) [[http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/248021/ne\\_spushat\\_ponaehat](http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/248021/ne_spushat_ponaehat)].

*Иванов И.* Слабые, но контуры: Редакционная статья // Эксперт-Урал. 2010. 2010. № 44 (442). 8–14 ноября.

*Ильин В.* Социальное неравенство. М.: Изд-во «Институт социологии РАН», 2000.

*Ильин В.И.* Социальная структуризация в транзитивном пространстве российского мегаполиса // Мир России. 2010. № 1. С. 89–125.

*Кастельс М.* Информационная эпоха: экономика, общество и культура: Пер. с англ. под науч. ред. О. И. Шкаратана. М.: ГУ ВШЭ, 2000.

Манифестации против градостроительного проекта “Штутгарт-21” достигли Берлина // Евроньюс 27/10/10. [<http://ru.euronews.net/2010/10/27/stuttgart-21-protesters-march-in-berlin>].

На время саммита Екатеринбург станет частично «закрытым» городом: МВД России подтвердило введение ограничений для жителей города // ФедералПресс. 25.05.09. [[http://www.fedpress.ru/federal/polit/society/id\\_141471.html](http://www.fedpress.ru/federal/polit/society/id_141471.html)].

Неформальное движение Экооборона Московской области [<http://www.ecsmo.ru/?drgn=1>].

Письменная Е., Костенко Н. Передел России // Ведомости 16.11.2010. № 216 (2734). [<http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/2010/11/16/249680>].

Сорокин П. Социальная и культурная мобильность // Сорокин П. Человек. Цивилизация. Общество / Общ. ред., сост. и предисл. А. Ю. Согомонов: Пер. с англ. М.: Политиздат, 1992.

Стрельникова А.В. Методология, методы и процедуры изучения городского пространства // Лаборатория социолога: из опыта полевых исследований: Учеб. пособие / Под ред. В. А. Ядова. М.: Таус, 2008. С 58–78.

ШОС требует жертв: Екатеринбургцы станут заложниками большой политики // ФедералПресс. 5.05.09. [[http://www.fedpress.ru/federal/polit/society/id\\_139443.html](http://www.fedpress.ru/federal/polit/society/id_139443.html)].

Adey P. If Mobility is Everything Then it is Nothing: Towards a Relational Politics of (Im)mobilities // *Mobilities*. 2006. Vol. 1. No. 1. Pp. 75–94.

Dennis K., Urry J. *After the car*. L.: Polity Press, 2009.

Featherstone M., Thrift N., Urry J. (Eds.) *Automobilities*. London: Sage, 2005.

Galea E. Duisburg Love Parade Crowd Tragedy 24 July 2010 // Fire, Evacuation, and Crowd Safety Blog. 25 July 2010, 14:00 [<http://fseg.gre.ac.uk/blog/?p=1>].

Henderson J. The Spaces of Parking: Mapping the Politics of Mobility in San Francisco // *Antipode*. 2009. Vol. 41. No. 1. Pp. 70–91.

Horvath R. J. Machine Space // *Geographical Review*. 1974. Vol. 64. No. 2. Pp. 167–188.

*Mobile Methods* / Ed. by M. Büscher, J. Urry, K. Witchger. Abington, New York: Routledge, 2011.

Kaufmann V. Mobile social science: creating a dialogue among the sociologies // *The British Journal of Sociology*. 2010. Vol. 61. Pp. 367–372.

Kellerman A. Mobility or mobilities: Terrestrial, virtual and aerial categories or entities? // *Journal of Transport Geography*. 2011. Vol. 19. Issue 4. Pp. 729–737.

McIlvenny P. Learning to Be Mobile: Children in/on Bikes in a Pro-Biking Environment / C-MUS Conference «Cultures of Mobilities: Everyday life, Communication, and Politics». Aalborg — Denmark. October 27–29, 2010.

Mincke Ch. What does «space» mean? Mobility as an ideology / C-MUS Conference «Cultures of Mobilities: Everyday life, Communication, and Politics». Aalborg — Denmark. October 27–29, 2010.

Nikitina-den Besten O. Cars, dogs and mean people: Environmental fears and dislikes of children in Berlin and Paris // K. Adelfhof, B. Glock, J. Lossau, M. Schultz (Eds.) *Urban Trends in Berlin and Amsterdam*. 2008. Vol. 110. S. 116–125.

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

Simpson C.M. Cars, Climates and Subjectivity: Car Sharing and Resisting Hegemonic Automobile Culture? // *M/C Journal*. 2009. Vol. 12. No. 4.

Superlux. Making the Region Into a City: Project of urban research and interventions (developed by Siarhei Liubimau, Anna Baltschun and Alexandre Musche). Architectural biennale Archilab 2008 «Europe Strategic Architecture». Orleans, France.

Urry J. *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century*. London, New York: Routledge, 2000a.

Urry J. *Mobile Sociology* // *British Journal of Sociology*. 2000b. Vol. 51. No 1. Pp. 185–203.

Urry J. *Mobilities*. Cambridge: Polity Press, 2007.