

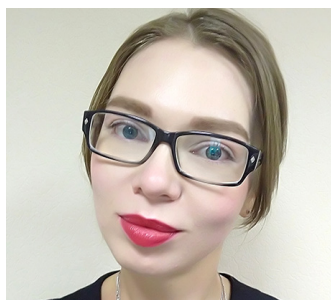
СОЦИОЛОГИЯ УПРАВЛЕНИЯ И СОЦИОЛОГИЯ ГОРОДА

DOI: 10.19181/vis.2020.11.4.684

Пространственные перемещения жителей уральских моногородов: социальные практики и особенности городского пространства

Ссылка для цитирования: Аникиева А. В., Швиндт У. С. Пространственные перемещения жителей уральских моногородов: социальные практики и особенности городского пространства // Вестник Института социологии. 2020. Том 11... № 4. С. 167–189. DOI: 10.19181/vis.2020.11.4.684

For citation: Anikieva A. V., Shvindt U. S. The mobility of Ural region company town residents: social practices and peculiarities of city spaces. *Vestnik Instituta sotziologii*. 2020. Vol. 11.... No. 4. P. 167–189. DOI: 10.19181/vis.2020.11.4.684



**Аникиева
Анна Владимировна**

Институт развития образования,
Екатеринбург, Россия

79089207009@ya.ru

AuthorID ПИНЦ: [779524](#)



**Швиндт
Ульяна Сергеевна**

Уральский федеральный университет
им. первого Президента России Б. Н. Ельцина,
Екатеринбург, Россия

uliana_s@list.ru

AuthorID ПИНЦ: [1088390](#)

Аннотация. Моногорода представляют собой особый тип городского пространства. Для успешной реализации программ поддержки и развития моногородов необходимо учитывать характерные черты, свойственные конкретной социально-территориальной общности. Внимание к практикам перемещений индивидов как пространственным действиям позволяет обнаружить особенности и закономерности социального пространства, в условиях которого они реализуются и в производстве коего они задействованы. Изучение практик перемещений жителей индустриальных моногородов, представленное в научной литературе крайне небольшим количеством исследований, обладает значительным исследовательским потенциалом, поскольку позволяет проследить процесс воспроизводства пространства. Практики перемещений характеризуются регулярностью и рутинностью, основываются на определённых стереотипах деятельности и неявных «фоновых ожида-

ниях». Вследствие этого их достаточно сложно зафиксировать при помощи классических опросных методов. Авторы статьи¹ исходят из предположения, что для изучения социальных практик перемещения необходимо рассматривать ситуации, нарушающие сложившийся социальный порядок. В качестве описания таких «ситуаций» в статье рассматриваются публикации в социальной сети «ВКонтакте». Эмпирическую базу исследования составляют, таким образом, сообщения в открытых виртуальных группах, созданных по территориальному принципу. Авторы анализируют сообщества, в которых публикуются локальные новости и события трёх моногородов Свердловской области (Первоуральск, Краснотурьинск и Ревда). Особенность выбранного источника данных состоит в том, что публикации возникают по инициативе пользователей и исключают влияние исследователя на смысл сообщения. Результаты контент-анализа позволяют сделать вывод о ведущей роли практик вождения автомобиля для жителей моногородов и их неудовлетворённости услугами общественного транспорта. Кроме того, проведённое исследование позволяет выделить особенности городского пространства уральских моногородов, которые определяются практиками перемещений жителей и воспроизводятся в данных практиках. К этим особенностям авторы относят: понимание моногорода как замкнутой социально-территориальной общности, восприятие города в дискурсе несовременного и небезопасного пространства с устаревшей инфраструктурой, а также наличие напряжённости в городском социальном пространстве между населением и местными властями.

Ключевые слова: социология, моногорода, перемещения, социальные практики, социальный порядок, городское пространство

Введение

В настоящее время растёт количество исследований, посвящённых проблемам перемещений. Изучение перемещений сопряжено как с исследованием инфраструктур, расстояний, маршрутов, так и с исследованием смыслов и значений, которые приписываются или подразумеваются социальными акторами в связи с движением. Самостоятельные объекты исследования представляют собой пространственные перемещения населения моногородов. Каковы практики перемещений населения моногородов? Каким образом оказываются взаимообусловлены практики перемещений и социальное пространство моногорода?

Проблемы перемещений в городском пространстве изучаются с позиций разных научных дисциплин: медицины и социальной работы [Shareck 2013: 55], географии [Дробышевская 2016], транспортных исследований [Ваксман 2004] и градостроительства [Бейер 2010], культурологии [Теория культуры 2008], социологии [Flamm, Kaufmann 2006; Бёрджесс 2002] и т. д. Определённую историю исследование перемещений горожан имеет в социальных науках. Представления о стихийности, отсутствии внутренней логики, внутренней обусловленности перемеще-

¹ Статья подготовлена в рамках проекта «Траектории мобильности трудоспособного населения малых и средних моногородов различного профиля». Проект реализуется при финансовой поддержке Российского Фонда Фундаментальных Исследований (РФФИ) № проекта 18-011-00457, 2018–20 гг.

ний горожан (модернистская парадигма – Н. Геддес, Р. Мозес) сменяются представлениями о том, что перемещения в пространстве закономерны (Лундская школа [Петров 1986], Б. Хиллиер, Дж. Хансон [Hillier, Hanson 1989]), обусловлены их личными потребностями, интересами и установками (левый урбанизм, гуманитарная и временная география; Дж. Джекобс, Д. Харви) и не могут быть описаны теорией случайных траекторий¹, поскольку отличаются высокой степенью временной и пространственной регулярности [С помощью мобильных... 2008].

В социальных науках повторяемость и рутинность, т. е. «мышление или действие «по привычке», – это не только первое, но и наиболее консервативное понимание [социальной] практики» [Волков, Хархордин 2008: 13]. Практики перемещений представляют определённый способ действия, характерный для представителей социальной группы, то, как обычно они поступают в ситуациях перемещения, что отражает специфику социальных групп. Практики фиксируют успешный в определённых условиях ситуационный порядок действия, т. е. эффективный стереотип действий и взаимодействий.

М. де Серто считает повседневные перемещения одной из форм пространственных практик, практик использования пространства [Серто 2010: 151–184]. Под практиками, вслед за П. Бурдьё, исследователь понимает способы действовать [Современная социальная... 2015: 128], которые соотносятся со смыслами. Смыслы создаются как властными структурами, вырабатывающими правила осуществления перемещений, так и социальными агентами, практикующими их [Серто 2015].

Однако вычленив смыслы повторяющихся событий, которые не вызывают у индивидов сложностей в интерпретациях и обладают типичными сценариями деятельности, может быть проблематично. Практическая деятельность индивидов и социальных групп, которая является типичной и ожидаемой, коннотирует с понятием повседневности. В интерпретации И. Гофмана [Гофман 2003: 680] повседневное является привычным, рутинным, предсказуемым, предполагает следование шаблону. Социологическая традиция исследования повседневности подчёркивает наличие сложностей в работе с этим объектом познания, сопряжённых с тем, что «повседневное зачастую ускользает от научной рефлексии в силу своей привычности, само собой разумеющегося аспекта» [Карлсон 2010]: при использовании традиционных опросных методов информанты предъявляют исследователям образ «города для других», а не «города для себя» [Вандышев и др. 2013], и затрудняются подробно рассказывать о своих «фоновых ожиданиях» [Гарфинкель 2007]. Для обнаружения смыслов рутинных практических действий необходимы особые методы, позволяющие вскрыть сложившиеся порядки.

Изучение практик перемещений обладает значительным исследовательским потенциалом, поскольку реальность воспроизводится деятелями в практиках [Абушенко], устоявшиеся событийные порядки, фреймы отвечают за единую интерпретацию событий, формирование

¹ Математическая модель – «случайные блуждания Леви».

групповой идентичности [Гофман 2003]. Более того, А. Лефевр включает практики перемещений в пространственные практики пользователей пространства, которые способствуют производству и воспроизводству пространства, относящегося к определённым группам людей [Kindynis 2018].

Таким образом, хотя исследование практик перемещений является проблематичным, оно обладает значительной эвристической ценностью, поскольку позволяет проследить процесс воспроизводства пространства. По нашему мнению, практики перемещений, реализуемые горожанами, основываются на смыслах, определённым образом характеризующих типические черты городского пространства. В связи с этим для характеристики пространства моногородов мы обращаемся к изучению практик перемещений горожан.

Повседневные перемещения жителей индустриальных моногородов представлены в литературе мало и практически не анализируются с точки зрения производства пространства. Измерение практик перемещений населения города включает в себя выделение ключевых видов транспорта, направлений и целей движения, а также механизмов, ограничивающих и поощряющих движение.

Методология исследования

Для исследования практик перемещений жителей моногородов был использован контент-анализ сообщений в социальной сети «ВКонтакте». Указанный метод сбора первичной социологической информации имеет следующие основания.

Социальная сеть «ВКонтакте» на территории России обладает наибольшим проникновением (по числу авторов и сообщений). Кроме того, это ресурс, среди пользователей которого относительно хорошо представлены различные половозрастные группы населения [Статистика... 2019].

Сообщения в социальных сетях возникают по инициативе пользователей и не содержат влияния социолога на смысл сообщения. Значимость публикуемых сообщений определяется на основе «фоновых ожиданий», исходя из репрезентаций действующих субъектов: будь то новостные сообщения СМИ, органов исполнительной власти или сообщения в пабликах и сообществах горожан – все они попадают в информационное пространство вследствие того, что определённым образом резонируют пространству репрезентаций субъектов.

Мы предполагаем, что сообщения в социальных сетях позволяют обнаружить практики перемещений. Во-первых, происходит название практики, имеющей значение для горожан. Во-вторых, называются составляющие этой практики: места в городском пространстве, транспортные средства, направления перемещения, маршруты и т. д.

Сегодня исследователями предпринимаются попытки анализа тональности сообщений в социальных сетях [Воронина, Гончаров 2015; Лунёва 2015]. Исследования, посвящённые отдельным темам или мега-

событиям, фиксируют, что новостной контент чаще всего имеет нейтральную или положительную эмоциональную окраску, а сообщения пользователей нередко характеризуются как негативные [Дукин 2016]. Кроме того, на отдельных массивах данных фиксируется преобладание негативных комментариев над позитивными [Психоллингвистический анализ... 2017]. Мы исходим из того, что сообщения в социальных сетях посвящаются событиям, нарушающим рутину, в противном случае социальные субъекты не могли бы заметить эти события и предъявить их для обсуждения. «Нарушения» рутины могут быть как позитивными, так и негативными. Позитивные нарушения рутины связаны с различными усовершенствованиями городской и транспортной инфраструктуры, негативные представляют собой барьеры и препятствия для осуществления привычных социальных практик горожан.

Таким образом, практики перемещений, которые людям трудно вербализовать и подробно описать, мы изучаем по сообщениям в социальных сетях, фиксирующим различные ситуации «нарушения сложившегося порядка». В этих ситуациях становятся более проявленными сценарии движения и смыслы, которыми руководствуются жители в своих рутинных перемещениях.

Описание процедуры исследования

В качестве исследуемых моногородов были выбраны Первоуральск, Краснотурьинск и Ревда. Всего было проанализировано шесть виртуальных сообществ в социальной сети «ВКонтакте» – два по каждому моногороду. Для анализа были отобраны сообщества, созданные по территориальному принципу. Ещё одним критерием для отбора стала тематика сообществ: были выбраны те, в которых публикуются локальные новости и события. Потенциально наполнение этих сообществ может представлять интерес для горожан в целом вне зависимости от их социально-демографических характеристик. Социальное пространство города репрезентируется там максимально широко. В рамках настоящего исследования были проанализированы сообщения, оставленные пользователями на главной странице открытых групп «ВКонтакте» (т. е. публичные высказывания, а не частная переписка) в течение 3-х месяцев, – с 13 августа по 13 ноября.

Отметим, что участниками таких сообществ являются не только проживающие в городе в настоящее время. Все пользователи, которые принимают участие в обсуждении локальных тем, таким образом участвуют в создании определённого образа города, репрезентации городского пространства. Кроме того, в своих рассуждениях и «бывшие», и «настоящие» жители города исходят из своего опыта действия в определённом городском пространстве и реализуемых ранее практик перемещения. Релевантность публикаций локальным практикам имеет и ряд иных оснований. Мы учитываем самоназвание и цель

создания сообществ: модераторы позиционируют их как сообщества местных жителей. Информационные сообщения проходят модерацию, т. е. отбираются соответствующие тематике, интересные для целевой аудитории («горожане»). Также мы используем контент-анализ в количественной парадигме: рассматриваем категории, которые наиболее часто упоминаются, при этом обращаем внимание на количество комментариев к сообщениям: насколько тема резонансна. Это позволяет зафиксировать наиболее распространённые практики перемещений горожан и исключить редкие, свойственные отдельным категориям и группам.

Остановимся на выбранных для анализа сообществах в каждом городе более подробно. В Первоуральске нами были проанализированы сообщества «[РВК] Первоуральск» и «Нетипичный Первоуральск». Оба представлены довольно большим количеством пользователей, если сравнивать с другими сообществами, – около 24 тыс. и 15 тыс. человек соответственно. Группа «[РВК] Первоуральск» позиционирует себя максимально широко: «У нас вы найдёте все самые свежие, актуальные и интересные новости города Первоуральск! Хотите опубликовать новость? Кидайте к нам любой материал»¹. Аналогично и группа «Нетипичный Первоуральск»: «Узнавайте и обсуждайте горячие новости нашего города, задавайте свои вопросы в предложку паблика!»². За это время в группе «[РВК] Первоуральск» всего было оставлено 1360 сообщений. Из них тематике перемещений посвящено 46, что составляет 3,4%. В группе «Нетипичный Первоуральск» за данный период было написано 760 сообщений, к тематике перемещений отнесено 50 из них (6,6%).

Для анализа практик перемещений Красноуральска были изучены сообщества «Красноуральск LIVE» (около 24 тыс. подписчиков) и «Вечерний Красноуральск» (17 тыс.). Это – платформы, где любой желающий может поделиться новостью о событиях, происходящих в городе. В группе «Красноуральск LIVE» всего за указанный трёхмесячный временной период было оставлено 1236 сообщений. Тематике перемещений из них посвящено 112 (что составляет 9,1%). В группе «Вечерний Красноуральск» было опубликовано 1033 сообщения, из которых перемещениям посвящено 62 (6,0%).

Наконец, что касается Ревды и практик перемещений местных жителей, нами были проанализированы группы «Ревда-инфо.ру» (почти 21 тыс. подписчиков) и «Ревда-новости.рф» (около 9 тыс.). Эти сообщества также представляют собой информационно-новостные ресурсы, где пользователи могут разместить публикации о происходящих в городе событиях. В группе «Ревда-инфо.ру» за указанный временной период было создано 1473 публикации, из которых теме перемещений посвящена 51 публикация (3,5%), а в группе «Ревда-новости.рф» – 627, из которых тематику перемещений затрагивает 31 (4,9%).

¹ URL: https://vk.com/pvk_perv (Дата посещения: 30.11.2019).

² URL: <https://vk.com/ntprv> (Дата посещения: 30.11.2019).

Таблица 1 представляет кодификатор контент-анализа сообщений по теме перемещений пользователей всех сообществ по всем городам. Однако следует отметить, что этот кодификатор несколько различался в зависимости от исследуемого моногорода, что обусловлено спецификой практик перемещений, осуществляемых в каждом городе, а также некоторыми уникальными событиями и ситуациями, связанными с конкретным городом.

Таблица 1 (Table 1)

**Кодификатор контент-анализа сообщений,
посвящённых практикам перемещений пользователей сообществ «ВКонтакте»**
*Codifier for content-analysis of messages
about the mobility practices of VK community members*

Категория	Значение	Индикатор (сообщение пользователя)
Характеристика практик перемещений		
Транспорт	Автомобиль	
	Общественный транспорт	
	Такси	
	Велосипед, самокат	
	Железнодорожный транспорт	
	Мототранспорт, квадроцикл	
	Пешее движение	
Направление движения	Внутри города	
	За пределами города	
Ограничения/ барьеры перемещений	Порча, кража, угон	
	Арест транспорта, суд	
	ДТП	
	Нарушения ПДД	
	Отсутствие хорошей и безопасной дороги	
	Проблемы с движением общественного транспорта	
	Ремонт дорог (мешающий проехать, пройти)	
	Подорожание	
	Погодные условия	
Поощрение/ интенсификация перемещений	Туризм	
	Посещение разных мероприятий, мест досуга	
	Отмена системы штрафов	
	Установка новых светофоров	
	Предоставление льгот на проезд	

Продолжение таблицы 1

Категория	Значение	Индикатор (сообщение пользователя)
Характеристика практик перемещений		
Регулирование безопасности движения	Установка светофора	
	Установка дорожного знака	
	Бонусы за безопасное движение	
	Ликбез по ПДД	
	Борьба с гололедицей, осадками	
	Борьба с нарушениями ПДД	
	Ремонт дороги	
Цели перемещений	Отдых, развлечение	
	Работа	
	Учёба, образование	
	Лечение	
Коммуникативная составляющая		
Характер сообщения	Позитивный	
	Негативный	
	Нейтральный	
Количество человек, ответивших на сообщение	0	
	1–3	
	4–6	
	7–9	
	10 и более	
Модальность ответных комментариев	Позитивная	
	Негативная	
	Нейтральная	

Поясним отдельные элементы кодификатора более подробно. Категория «Ограничения/барьеры перемещений» представлена, помимо прочих, таким значением, как «Порча, кража, угон». В данном случае имеется в виду кража и порча автомобиля – такая форма преступности распространена в изучаемых моногородах. Значение этой же категории «Проблемы с движением общественного транспорта» достаточно широкое по смыслу и включает в себя любого рода проблемы, которые были упомянуты в сообщениях пользователей: «ходит не по расписанию», «ходит редко», «пока ждёшь, мёрзнешь на остановке», «в маршрутках грязно и неаккуратно» и т. д. Значение «Установка новых светофоров» оказалось в двух категориях «Поощрение и интенсификация перемещений» и «Регулирование безопасности движения». В первом случае предполагается, что установка светофора помогает регулировать потоки движения,

таким образом происходит усовершенствование инфраструктуры, поощрение перемещений. Во втором случае – иной смысл: установка нового светофора может сделать движение (как машин, так и пешеходов) более безопасным. Значение категории «Ликбез по ПДД» охватывает сообщения, в которых упоминались различные образовательные программы, мероприятия и тренинги, направленные на то, чтобы научить жителей города (как взрослых, так и детей) правилам безопасного вождения и передвижения. Тесно связанное с этим значение категории «Борьба с нарушениями ПДД» предполагает уже не только проведение различных обучающих мероприятий, но и использование системы наказаний, как правило, в виде денежных штрафов. Эти штрафы в основном связаны с нарушением правил провоза ребёнка в автомобиле, нежеланием пропускать пешехода на светофоре и пешеходном переходе и вождением в состоянии алкогольного опьянения.

Вторая часть таблицы посвящена коммуникативным особенностям анализируемых сообщений. Так, замерялись характер сообщений, количество человек, оставивших ответный комментарий (или несколько) на исходное сообщение, и модальность этих ответных комментариев. Остановимся на этих элементах кодификатора подробнее. Для категории «Характер сообщения пользователя» определены следующие значения: «позитивный», «негативный», «нейтральный». К позитивным сообщениям относятся все, представляющие моногород как растущий и развивающийся, в котором решаются возникающие проблемы, где власти заботятся о нуждах жителей и предоставляют им все необходимые элементы транспортной инфраструктуры, создают условия для безопасного передвижения по городу. Негативные сообщения создают образ города небезопасного и некомфортного для жизни: все сообщения, заявляющие о произошедших в городе и на трассах рядом с городом дорожно-транспортных происшествиях. Нейтральные по характеру сообщения практически лишены эмоциональной окраски. Количество человек, ответивших на сообщение, – это число пользователей, которые оставили какой-либо комментарий на исходное, опубликованное в группе и анализируемое сообщение. Эмоциональная окраска комментариев («модальность ответов пользователей») также анализировалась по шкале «позитивный», «негативный», «нейтральный». Модальность комментария оценивалась через призму отношения пользователя к исходному сообщению. Позитивная модальность означает, что пользователь, оставивший комментарий, выражает определённое сочувствие (если, например, исходное сообщение описывало произошедшую на дорогах города аварию), солидарность, понимание, поддержку, предложение способов решения проблемы, оправдание чьих-либо действий (например, если в сообщении говорится о задержке ремонтных работ на участке дороги) и любого рода положительный отклик. Негативная модальность предполагает, что в комментариях пользователи высказались отрицательно, язвительно, с сарказмом (это самая частая негативная реакция пользователей), критикой, сомнением (связанным с тем, что какое-то событие действительно произойдёт, например,

ремонт дорог), неуважением, порицанием и т. д. Нейтральные по смыслу комментарии, как правило, содержат смайлик, который ничего не выражает, или, например, упоминание какого-то события или происшествия, не связанного с исходным. Интересно при этом, что часто позитивное по характеру сообщение встречало практически исключительно негативные ответные комментарии пользователей.

В представленных далее бланках контент-анализа частота упоминания отдельных значений категорий рассчитана от числа сообщений, в которых содержится определённая категория анализа, а не от общего числа сообщений о перемещениях по каждому городу.

Некоторые сообщения, затрагивающие тематику перемещений, не касались непосредственно того города, которому посвящена группа; такие сообщения не анализировались.

Специфика практик перемещений жителей моногородов

Для примера в таблице 2 представлены результаты контент-анализа сообщений, размещённых в группах для жителей Первоуральска.

Среди видов транспорта однозначным лидером по числу упоминаний в сообщениях Первоуральска является автомобиль. При этом часть сообщений затрагивает тему автомобильного транспорта напрямую (например, «Потоки машин на дорогах Первоуральска будет регулировать система умных светофоров...»)¹, а ряд публикаций – косвенно, когда автомобиль как способ передвижения лишь подразумевается («ГИБДД предупреждает о повышенной опасности на дороге. Из-за дождя и мокрого снега может возрасти аварийность. Не забывайте заранее останавливаться перед пешеходными переходами...»)². Распространённость сообщений, посвящённых данному виду транспорта, позволяет говорить о его значимости для повседневной жизни горожан.

Большая часть проанализированных новостных сообщений посвящена исключительно городскому пространству Первоуральска. Только в 15% сообщений упоминались события, происходящие за пределами города. В основном такими событиями являются ДТП на трассах между городами Свердловской области, в том числе г. Первоуральска.

Говоря о ДТП, следует отметить, что эту тему, по сравнению с другими ограничениями перемещений населения (порчей, кражей, угоном и арестом транспортного средства, подорожанием проезда, ремонтом дорог, мешающим движению, и др.), затрагивает наибольшее число сообщений. Также популярными для обсуждения барьерами оказываются нарушения жителями города правил дорожного движения и отсутствие хорошей и безопасной инфраструктуры передвижения: «Вот так замечательно отремонтировали лестницу около дома по улице Вайнера 27, спуск для мам

¹ URL: https://vk.com/pvk_perv?w=wall-18457300_118594. 10.10.2019 (Дата посещения: 30.11.2019). Здесь и далее в примерах сообщений орфография и пунктуация автора сохранены.

² URL: https://vk.com/pvk_perv?w=wall-18457300_117646. 23.09.2019 (Дата посещения: 30.11.2019).

с колясками и людей с ОВЗ <ограниченными возможностями здоровья> отсутствует... Карабкаемся по грязному пригорку рядом с лестницей!!!»¹; «...На остановке «Стройпосёлок» <...> конструкция для пассажиров находится в аварийном состоянии. Горожане, которые ждут общественный транспорт на этой остановке, переживают – ЧП может случиться в любой момент»². Сообщения о плохих дорогах содержат исключительно негативную эмоциональную окраску и являются самыми обсуждаемыми.

Таблица 2 (Table 2)

**Бланк контент-анализа сообщений,
посвящённых практикам перемещений жителей г. Первоуральска, %**
*Blank for content-analysis of messages
about the mobility practices of Pervouralsk residents, %*

Категория	Значение	Доля сообщений*
Характеристика практик перемещений		
Транспорт	Автомобиль	64,0
	Общественный транспорт	12,0
	Такси	0,0
	Велосипед, самокат	1,3
	Железнодорожный транспорт	1,3
	Мототранспорт, квадроцикл	4,0
	Пешее движение	32,0
Направление движения	Внутри города	85,0
	За пределами города	15,0
Ограничения/ барьеры перемещений	Порча, кража, угон	2,3
	Арест транспорта, суд. Приставы и т. п., долги	4,5
	ДТП	31,8
	Нарушения ПДД	22,7
	Отсутствие хорошей и безопасной дороги для ходьбы/езды	22,7
	Проблемы с движением общественного транспорта	2,3
	Ремонт дорог (мешающий проехать, пройти)	6,8
	Подорожание	0,0
	Погодные условия	9,1
Поощрение/ интенсификация перемещений	Туризм	4,2
	Посещение различных мероприятий, мест досуга	83,3
	Отмена системы штрафов	4,2
	Установка новых светофоров	4,2
	Предоставление льгот на проезд	4,2

¹ URL: https://vk.com/ntprv?w=wall-67415711_36301. 24.10.2019 (Дата посещения: 02.12.2019).

² URL: https://vk.com/ntprv?w=wall-67415711_34019. 25.09.2019 (Дата посещения: 02.12.2019).

Продолжение таблицы 2

Категория	Значение	Доля сообщений*
Характеристика практик перемещений		
Регулирование безопасности движения	Установка светофора	2,4
	Установка дорожного знака	7,1
	Бонусы за безопасное движение	2,4
	Ликбез по ПДД	26,2
	Борьба с гололедицей	2,4
	Борьба с нарушениями ПДД	40,5
	Ремонт дороги	21,4
Цели перемещений	Отдых, развлечение	74,1
	Работа	7,4
	Учёба	18,5
	Лечение	0,0
Коммуникативная составляющая		
Характер сообщения	Позитивный	53,1
	Негативный	40,6
	Нейтральный	6,3
Кол-во человек, ответивших на сообщение	0	36,5
	1–3	26,0
	4–6	15,6
	7–9	9,4
	10 и более	12,5
Модальность ответных комментариев пользователей	Позитивная	29,9
	Негативная	38,6
	Нейтральная	31,5

*Сумма по категории может превышать 100%, т. к. некоторые анализируемые сообщения включали несколько значений одной категории.

**Для последней категории «Модальность ответных комментариев» доля рассчитывалась от общего количества ответных комментариев.

Сообщения, в которых упоминается поощрение перемещений населения, являются крайне немногочисленными (всего 25% от всех сообщений на эту тему). Среди них наиболее распространены сообщения, посвящённые посещению мероприятий и мест досуга: «Кросс нации – 2019», акция «Ночь искусств» и «Ночь кино», мастер-классы, театральные постановки и показы фильмов. Такие сообщения не вызывают активного обсуждения другими пользователями.

Чуть меньше половины всех сообщений о перемещениях (43,7%) затрагивают проблему безопасности движения. В основном эти сообщения касаются борьбы с нарушениями ПДД и информированием о них.

Согласно данным проведённого анализа, в Первоуральске несколько раз в месяц проходят рейды, направленные на контроль соблюдения правил дорожного движения жителями города.

Очень мало сообщений, раскрывающих тематику целей перемещений (всего 28,1%). Наиболее часто упоминаемая в публикациях жителей цель перемещения – отдых и развлечения. Эта тема связана с ранее упомянутой темой «посещение разных мероприятий и мест досуга».

По характеру каждое второе сообщение, связанное с перемещениями, – позитивное (53,1%). Однако негативных сообщений выявлено довольно много (40,6%). Интересно, что модальность ответных комментариев на новостные сообщения пользователей, как правило, сопровождается знаком «–». Это значит, что комментарии в основном выражают несогласие с тем или иным положением дел, с важностью проблемы, отмечаемой автором. Уровень резонанса (отклик других пользователей), вызываемого сообщениями о тех или иных событиях и ситуациях, связанных с практиками перемещений, можно в целом оценить как средний. Одни публикации вызывают большой интерес со стороны пользователей, а другие – более «холодную», безразличную реакцию. Самой обсуждаемой оказалась тема состояния дорог. Наибольшее число ответных комментариев собрали две новости: о дополнительных барьерах в перемещениях для представителей уязвимых групп (мамы с колясками и люди с ОВЗ), и о ремонте дорог. В комментариях к публикации о ремонте («Ложат асфальт на прокатчиков»¹) в саркастической манере обсуждается, что выбранное её автором слово «ложат» идеально соответствует реальному качеству проводимых работ по ремонту дорог.

В Краснотурьинске, как и в Первоуральске, в большинстве проанализированных сообщений упоминается автомобильный транспорт (62,5%). Однако, если в Первоуральске «приоритет» автомобиля очевиден, то в сообщениях жителей Краснотурьинска нередко упоминаются другие виды и способы передвижения: общественный транспорт (19,2%), пешее движение (17,5%). Отдельное внимание среди видов общественного транспорта в Краснотурьинске заслуживает трамвай. Это «больная» тема для жителей Краснотурьинска. Основные причины их неудовлетворённости данным видом транспорта таковы:

- детали вагонов, срок эксплуатации которых превышает 30 лет, зачастую оказываются неисправными. При этом парк совсем не пополняется новыми вагонами. Примером может служить следующее сообщение: «Сегодня вечером трамвай покидал улицу Попова не своим ходом, а на буксире. Точная причина неизвестна, но о бывшем тагильском 328-м вагоне местные сотрудники ранее говорили, что тот часто сходил с рельс...»²;

¹ URL: https://vk.com/ntprv?w=wall-67415711_33620. 19.09.2019 (Дата посещения: 09.12.2019).

² URL: https://vk.com/krasnoturinsk_live?w=wall-47911660_47323. 30.10.2019 (Дата посещения: 09.12.2019).

- несмотря на относительно обновлённое расписание движения трамваев, жители недовольны большим количеством сбоев, трамваи часто приходят не вовремя и задерживаются;
- погодные условия. Уборка трамвайных путей от снега происходит несвоевременно, что влияет на движение трамваев. В городе этим занимается МУП «Городской трамвай», но, согласно новостям, делает это некачественно. В связи с этим жители регулярно направляют жалобы.

Кроме того, некоторые трамваи не эксплуатируются, «простаивая» в парке и привлекая внимание вандалов. Так, например, один из постов сообщает о том, как граффити-райтеры за одну ночь разрисовали трамвай в парке¹. Это не первый подобный инцидент в городе. Подтверждают мысль о скептическом отношении жителей к данному виду транспорта комментарии пользователей к этому посту: «Стало только лучше» и «Очень круто стало!». В комментариях высказывается точка зрения, что «бесполезный», не выполняющий своей функции транспорт, невозможно испортить. Кроме того, в комментариях жители города предлагают прекратить движение трамваев.

Как и в случае с Первоуральском, большая часть новостных сообщений по Краснотурьинску посвящена перемещениям внутри города (83,6%).

Более половины проанализированных сообщений так или иначе затрагивают категорию «Барьеры перемещений». Среди таковых наиболее часто упоминаемыми оказались ДТП (48%). Этот показатель тоже сопоставим с данными по Первоуральску. При этом освещаются аварии, происходящие как внутри Краснотурьинска: «В понедельник, 11 ноября, произошло ДТП на центральной площади города: «Лада Гранта» <...>, выезжающая со стороны дома спорта, столкнулась с «Ниссаном Марч»²; так и за его пределами: «На трассе Серов–Краснотурьинск буквально несколько минут назад водитель легковушки Chevrolet Lacetti не справился с управлением и врезался в бензовоз»³.

Из всех сообщений только треть освещают тему поощрения перемещений. В этой категории чаще всего упоминаются сообщения о различных мероприятиях и местах досуга (76,3%). Данная ситуация тоже тождественна показателям по Первоуральску. Среди мероприятий упоминались Екатеринбургский бал, фестиваль «Многонациональный Краснотурьинск», «Кросс нации–2019», экоквест «День Турыи», экскурсии по Краеведческому музею, спектакли, турниры по боксу и тхэквандо и др. Среди целей перемещения наиболее часто названы отдых и развлечения (88,7%; эту тему раскрывает почти треть всех проанализированных сообщений).

¹ URL: https://vk.com/krasnoturinsk_live?w=wall-47911660_46720. 25.10.2019 (Дата посещения: 12.12.2019).

² URL: https://vk.com/krasnoturinsk_live?w=wall-47911660_49074. 11.11.2019 (Дата посещения: 12.12.2019).

³ URL: https://vk.com/krasnoturinsk_live?w=wall-47911660_47438. 31.10.2019 (Дата посещения: 12.12.2019).

Категория «Регулирование безопасности движения» оказалась самой немногочисленной по количеству её упоминаний в публикациях (лишь 17,2% сообщений освещают её). Как и в случае с Первоуральском, «лидером» в данной категории является борьба с нарушениями ПДД (46,7%): «Полиция Краснотурьинска провела «тотальную» проверку водителей и выявила 25 нарушений <...>»¹, «С помощью скрытого патрулирования будут ловить пьяных водителей <...>»², «В Краснотурьинске осудят водителя, который в состоянии алкогольного опьянения насмерть сбил пешехода <...>»³.

Что касается коммуникативной составляющей, то сообщения с негативными и позитивными коннотациями разделились примерно поровну, с небольшим перевесом негативных (51,1 и 43,1%). Уровень обсуждаемости сообщений, связанных с практиками перемещений, как и в случае Первоуральска, можно оценить как средний, хотя у жителей Краснотурьинска наблюдается чуть меньший интерес к этой тематике. Так, две трети сообщений не вызвали вообще никакой реакции или она была «скудной» (всего 1–3 человека оставили свои комментарии). При этом большая часть комментариев содержит негативную эмоциональную окраску – выражают несогласие, недоверие, скептицизм, содержат сарказм и неприятие (38,6 против 29,9% сообщений с позитивной тональностью). Наиболее острыми, вызвавшими интерес у пользователей, оказались новости о благоустройстве различных объектов городской инфраструктуры, а также новость о конфликте водителя и пассажира такси⁴. Кроме того, активно обсуждались объекты транспортной и городской инфраструктуры: полуразрушенная остановка, угрожающая безопасности пользователей; ветхий мост, который также вызывает недовольство в связи с невозможностью движения; новая велосипедная дорожка, необходимость которой ставится жителями под сомнение. Это, безусловно, важные темы, которые влияют на формирование образа городского пространства как безопасного/небезопасного; удобного/неудобного; освоенного/навязанного.

Результаты контент-анализа сообщений в группах жителей Ревды соотносятся с результатами по Первоуральску и Краснотурьинску. Наиболее популярным способом передвижения оказался автомобиль (56,8%). По упоминаемости в сообществах преобладают события, происходящие внутри города, а не за его пределами (93,8 против 7,5%). Среди ограничений перемещений наиболее часто называются ДТП (31,7%; при этом ровно половина сообщений освещают тему барьеров перемещений). Вместе с тем

¹ URL: https://vk.com/krasnoturinsk_live?w=wall-47911660_47187. 29.10.2019 (Дата посещения: 13.12.2019).

² URL: https://vk.com/krasnoturinskinfo?w=wall-43891946_157493. 01.11.2019 (Дата посещения: 13.12.2019).

³ URL: https://vk.com/krasnoturinsk_live?w=wall-47911660_42587. 29.08.2019 (Дата посещения: 13.12.2019).

⁴ URL: https://vk.com/krasnoturinsk_live?w=wall-47911660_44405. 07.10.2019. (Дата посещения: 14.12.2019).

жителей волнует отсутствие хорошей и безопасной дороги (26,8% сообщений). Эта тема представлена такими сообщениями, как, например, «Посёлок Барановка – часть города Ревда. <...> Так вот, доехать до Барановки легко. Дойти – сложно. Дело в том, что вдоль дороги на посёлок нет ни одного тротуара»¹, «Несмотря на то, что в городе ежегодно меняют систему освещения, горожане всё равно одной из главных проблем Ревды называют тёмные улицы»² и «Будите осторожны! Павла зыкина 36/1 рядом с тротуаром находится открытый люк, весь в листве из-за чего его не заметно»³ (сохранена орфография публикации – ред.). В категории поощрения перемещений чаще всего встречаются сообщения, посвящённые различным мероприятиям и местам проведения досуга (86,2%), а среди целей перемещения, соответственно, – отдых и развлечения (92,3%). Аналогичным образом среди способов регулирования безопасности движения самым важным является борьба с нарушением ПДД (42,9%; при этом всего четверть сообщений вообще затрагивало тематику безопасности движения и её регулирования). Также часто (42,9%) в сообщениях упоминается ремонт дороги. По всей видимости, проблема безопасности дорог и тротуаров и способов её решения является немаловажной для ревдинцев – она волнует их больше, чем жителей Первоуральска и Краснотурьинска. Эта тема затронута, например, в сообщениях: «Ура! У Детской больницы на Энгельса делают новый тротуар, а на Ковельской разметили лежащий полицейский. Круто, да?»⁴, «Это садовод из сада СУМЗ-7 Надежда Мартынова. Она рассказала, как добивалась, чтобы к саду сделали нормальную дорогу»⁵, «Мэрия Ревды взялась за тротуары и лестничные спуски на городских улицах»⁶.

Каждая вторая публикация (51,2%) о перемещениях имеет позитивную тональность (по Краснотурьинску же с небольшой разницей преобладают негативные). Более трети сообщений в Ревде носят негативный характер (42,7%). Степень активности пользователей и их интерес к проблемам движения в Ревде тоже можно обозначить как средний, хоть и несколько выше, чем в двух других городах (59,7% сообщений либо не вызвало никакой ответной реакции, либо сдержанную; 40,2% вызвало более активную реакцию – её высказали четверо и более пользователей). По тональности преобладают негативные комментарии (41,5% из всех содержат недоверие, неудовлетворение, сарказм или скепсис; этот показатель несколько выше по сравнению с Краснотурьинском

¹ URL: https://vk.com/revdanovosti?w=wall-54570186_27626. 09.09.2019 (Дата посещения: 14.12.2019).

² URL: https://vk.com/revdainfo?w=wall-36222835_343202. 09.10.2019 (Дата посещения: 14.12.2019).

³ URL: https://vk.com/revdanovosti?w=wall-54570186_29493. 26.10.2019 (Дата посещения: 14.12.2019).

⁴ URL: https://vk.com/revdainfo?w=wall-36222835_337468. 09.09.2019 (Дата посещения: 14.12.2019).

⁵ URL: https://vk.com/revdainfo?w=wall-36222835_335873. 06.09.2019 (Дата посещения: 14.12.2019).

⁶ URL: https://vk.com/revdanovosti?w=wall-54570186_26860. 29.08.2019 (Дата посещения: 14.12.2019).

и Первоуральском), хотя разрыв с количеством позитивных комментариев оказался не столь существенным (36,0%). Самой волнующей темой оказалось благоустройство города – центрального сквера (и его праздничного открытия), больничного тротуара (его ремонта) и дорог (масштабной акции по поводу их ремонта). Все три новости, как можно заметить, позитивные по своему характеру, однако получают негативные комментарии: «Не вижу повода для радости, все деревья уничтожили. Какой интерес там гулять?», «Очень мрачно и всё убого» (к новости о сквере); «Жаль, что по этим тротуарам ни все смогут ходить», «<...> А дальше прикол, щебня не хватило? Могли бы уже исправить» (к новости о тротуаре); «Уже закономерность последние года всегда под самую зиму асфальт делают <...>» и «<...> Ремонт начинается во время дождей, а лучше с первым снегом» (к новости о ремонте дорог).

Заключение

Практики перемещений населения представляют собой особый способ производства и воспроизводства городского пространства. Предполагается, что ситуации, когда формирование пространства осуществляется «не по плану» и выходит за рамки повседневной рутины, заставляют человека сообщить об этом, поделиться – в том числе посредством публикаций в сообществах социальных сетей. Результаты, полученные в ходе проведённого контент-анализа сообщений, посвящённых практикам перемещений населения трёх моногородов Свердловской области – Первоуральска, Краснотурьинска и Ревды, показали, что процессы движения сопряжены с определёнными проблемами. Во всех трёх городах дискурс перемещений содержит значительную долю негативных коннотаций. Они в основном связаны с большим количеством ДТП, нарушениями правил дорожного движения, отсутствием должного внимания властей к благоустройству объектов городской инфраструктуры (в первую очередь дорог) и безопасности дорог и тротуаров. В контексте Краснотурьинска с негативными коннотациями сопряжены также новостные сообщения о движении трамваев. Это основные проблемы, волнующие жителей городов и освещаемые в их публикациях. Что касается позитивных коннотаций, они находят своё отражение в публикациях, посвящённых способам интенсификации передвижений (а именно – проведении разных мероприятий, посещении жителями мест досуга) и различным методам борьбы с нарушением правил дорожного движения. Наиболее острыми, заслуживающими повышенного внимания общественности, оказываются проблемы благоустройства городской среды и её безопасности. Доминируют пессимистичные настроения, выраженные в таких проявлениях, как критика, сарказм, скепсис, неприятие или отрицание. Даже попытки городских властей усовершенствовать городскую транспортную инфраструктуру и обеспечить безопасность перемещений не находят позитивного отклика у населения.

Наиболее распространёнными практиками перемещений для жителей моногородов являются практики вождения автомобиля. В связи с этим ключевые фоновые ожидания горожан касаются комфортного и безопасного передвижения на автомобиле. Однако эти ожидания нарушаются дорожно-транспортными происшествиями и низким качеством объектов транспортной инфраструктуры.

Практики вождения автомобиля делят жителей города на три группы: водители и автовладельцы; пешеходы и пассажиры; а также власти, отвечающие за качество инфраструктуры. Взаимоотношения между всеми этими группами можно охарактеризовать как напряжённые. Об этом свидетельствует тот факт, что наибольшее число комментариев относятся к публикациям, информирующим о конфликтах между участниками движения. Замечено, что одни и те же события могут различно интерпретироваться субъектами: новостные сообщения позитивной тональности от лица городских властей о совершенствовании инфраструктуры парируются негативными комментариями жителей.

Значимо и то, что ремонт дорог и борьба с нарушениями правил дорожного движения преподносятся в информационном пространстве как особенные, уникальные события. В этой связи рутинное состояние транспортной инфраструктуры может быть описано посредством терминов «небезопасный» и «устаревший». И хотя эти черты относятся только к транспортной инфраструктуре, часто происходит перенос такого восприятия на городское пространство в целом.

Приоритет автомобильных практик перемещения высвечивает ещё одну проблему – неудовлетворённость жителей услугами общественного транспорта. Автомобиль становится столь желанным способом передвижения, поскольку общественный транспорт воспринимается как неудобный. В результате пространство города развивается по законам «автомобильных городов».

Неявные смыслы, которыми руководствуются жители изученных моногородов в своих практиках перемещения, отражают черты, свойственные социальному пространству уральских моногородов, некоторые особенности которых позволило выделить проведённое исследование.

Во-первых, сохраняется восприятие моногорода как замкнутой социально-территориальной общности. Об этом свидетельствует тот факт, что выявленные практики передвижения преимущественно являются внутригородскими. Междугородние практики перемещений представлены категориями, обозначающими ограничения/прекращение движения (аварии, ДТП).

Во-вторых, исследование практик перемещений жителей моногородов выявляет патерналистские ожидания жителей города. Исторически в моногородах градообразующее предприятие обеспечивало высокое качество жизни населения. Критика работы городских властей по созданию транспортной/городской инфраструктуры в виртуальных сообществах указывает на то, что существует определённое недовольство жителей города качеством городской инфраструктуры в целом и транс-

портной инфраструктуры в частности. При этом ответственность за её качество горожане возлагают на городские власти. Деятельность по преобразованию городского пространства не решает значимых для горожан проблем, жители города не чувствуют себя партнёрами городской власти.

Другая черта уральского моногорода – это его несоответствие представлениям о современности. Ограничения в перемещениях, с которыми регулярно сталкиваются жители моногорода, это устаревшая и разрушающаяся транспортная инфраструктура. Несоответствие представлениям о современности тесно связано с восприятием города как «неудобного для жизни».

Таким образом, исследование практик перемещений населения уральских моногородов позволяет сделать вывод о необходимости движения в сторону большего включения моногородов в локальные системы расселения, поощрения межгородских перемещений населения, повышения открытости деятельности городских властей, развития механизмов участия населения в принятии решений, значимых для развития транспортной и городской инфраструктуры.

Библиографический список

Абушенко В. Л. Повседневность // Большой толковый социологический словарь. URL: https://gufo.me/dict/social_dict/%D0%9F%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%B5%D0%B4%D0%BD%D0%B5%D0%B2%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C (Дата посещения: 17.12.2019).

Бейер Е. 2010. Мобильность. Последствия парадигмы мирового городского планирования для жизни в социалистическом государстве // Второй Международный форум дизайна и архитектуры NEW CITY. URL: <http://edu.tltsu.ru/sites/site.php?s=236&m=29766&y=2009> (Дата посещения: 17.12.2019).

Бёрджесс Э. 2002. Рост города. Введение в исследовательский проект // Личность. Культура. Общество. Т. 4. № 1–2 (11–12). С. 168–181.

Ваксман С. А. 2004. О соотношении понятий «мобильность» и «подвижность» в исследовании транспортных систем городов // Материалы X международной (тринадцатой екатеринбургской) научно-практической конференции. Екатеринбург, 14–15 июня 2004 г. URL: <http://www.waksman.ru/Russian/Systems/Waksm2.htm> (Дата посещения: 17.12.2019).

Вандышев М. Н., Веселкова Н. В., Прямикова Е. В. 2013. Места памяти и символический капитал территорий в ментальных картах горожан // Журнал социологии и социальной антропологии. Т. 16. № 3. С. 101–111.

Волков В. В., Хархордин О. В. 2008. Теория практик. СПб.: Изд-во Европейского университета в Санкт-Петербурге. 298 с.

Воронина И. Е., Гончаров В. А. 2015. Анализ эмоциональной окраски сообщений в социальных сетях (на примере сети «ВКонтакте») // Вестник ВГУ. № 4. С. 151–158.

Гарфинкель Г. 2007. Исследования по этнометодологии. СПб: Питер. 335 с.

Гофман И. 2003. Анализ фреймов. Эссе об организации повседневного опыта. М.: Институт социологии РАН, ФОМ. 752 с.

Дробышевская Т. В. 2016. Драматургия города // Проект Ridero.ru. URL: https://ridero.ru/books/dramaturgiya_goroda/read/#textpreview (Дата посещения: 17.12.2019).

Дукин Р. А. 2016. Чемпионат мира по футболу 2018: информационная подготовка городов-организаторов в медиaprостранстве // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. № 4. С. 116–128. DOI: <https://doi.org/10.14515/monitoring.2016.4.08>.

Карлсон Ю. В. 2010. Методологические особенности исследования повседневности // Известия Тульского государственного университета. № 1. С. 37–44.

Лунёва Е. Е. 2015. Автоматизированная оценка эмоций пользователей социальных сетей на основе нечеткой логики / Лунёва Е. Е., Ефремов А. А., Банокин П. И. // Экономика, статистика и информатика. Вестник УМО. № 3. С. 249–254.

Петров Н. В. 1986. Пространственно-временной анализ в социальной географии: основные достижения и направления исследований шведской школы. М.: ИГАН. 56 с.

Психолингвистический анализ русскоязычных текстовых сообщений на основе их фоносемантических статистических характеристик / Сигов А. С., Акимов Д. А., Жуков Д. О., Андрианова Е. Г., Сачков В. Е., Раев В. К. // Информатика и её применение. 2017. Т. 11. № 3. С. 80–89. DOI: <https://doi.org/10.14357/19922264170309>.

С помощью мобильных телефонов американские ученые выявили законы перемещения людей. 2008 // Веб-сайт «Центр гуманитарных технологий». URL: <https://gtmarket.ru/news/culture/2008/06/07/1699> (Дата посещения: 17.12.2019).

Серто М. де. 2010. Практика повседневной жизни. Пространственные практики // Прогнозис. № 1 (20). С. 151–184.

Серто М. де. 2015. Изобретение повседневности: Искусство делать. СПб.: Изд-во ЕУСПб. 328 с.

Современная социальная философия / Под общ. ред. Т. Х. Керимова. Екатеринбург: Изд-во. Урал. ун-та, 2015. 156 с.

Статистика социальных сетей. 2019. // Веб-сайт Brand Analytics – системы мониторинга и анализа социальных медиа и СМИ. URL: https://br-analytics.ru/statistics/author/?hub_id=3&date=201911&country_id=20&period_type=month (Дата посещения: 17.12.2019).

Теория культуры / Под ред. Иконниковой С. Н., Большакова В. П. СПб.: Питер, 2008. 592 с.

Flamm M., Kaufmann V. 2006. Operationalising the concept of motility: a qualitative study // *Mobilities*. Vol. 1. Iss. 2. Pp. 167–189.

Hillier B., Hanson J. 1989. *The social logic of space*. Cambridge: Cambridge University Press. 281 p.

Kindynis T. 2018. Bomb alert: graffiti writing and urban space in London // *British journal of criminology*. № 58. Pp. 511–528.

Shareck M. 2013. *Considering daily mobility in contextual studies of social inequalities in health: conceptual and empirical insights: thesis ... the degree of PhD*. Canada: University de Montréal. 354 p.

Статья поступила 20.12.2019

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Аникиева Анна Владимировна, кандидат социологических наук, специалист, Государственное автономное образовательное учреждение дополнительного профессионального образования Свердловской области

«Институт развития образования», Екатеринбург, Россия

Швиндт Ульяна Сергеевна, аспирант 2-го года обучения, Уральский федеральный университет им. первого Президента России Б. Н. Ельцина, Екатеринбург, Россия

DOI: 10.19181/vis.2020.11.4.684

The Mobility of Ural Region Company Town Residents: Social Practices and Peculiarities of City Spaces

Anna V. Anikieva

Institute of education development, Ekaterinburg, Russia

E-mail: 79089207009@ya.ru

ORCID ID: 0000-0002-8440-8163

Uliana S. Shvindt

Ural Federal University named after the first President of Russia B. N. Yeltsin, Ekaterinburg, Russia

E-mail: uliana_s@list.ru

ORCID ID: 0000-0003-1076-1383

For citation: Anikieva A.V., Shvindt U.S. The mobility of Ural region company town residents: social practices and peculiarities of city spaces. *Vestnik Instituta sotziologii*. 2020. Vol. ... No. 4. P. 167–189. DOI: 10.19181/vis.2020.11.4.684

Abstract. The authors of this article base their reasoning on the fact that company towns are a special type of city space. In order to successfully implement programs for supporting and developing company towns, one must take into account the specific features inherent to the social-territorial community in question. Drawing attention to individual movement practices, them being activities in space, allows for identifying specifics and patterns in that particular social space where they are practiced, and the production of which they are contributing to. The study of the moving practices of industrial company town residents, which in scientific literature is represented by a very limited amount of studies, bears considerable potential for research, since it allows for tracing the entire process of space reproduction. Mobility has a systemic and routine character, being based on specific activity stereotypes and implicit “background expectations”. As a result they are rather difficult to register using classic survey methods. The authors of this article¹ base their reasoning on the assumption that studying social movement practices requires

¹ This article was prepared as part of a project titled “Mobility trajectories of the working population of small and average sized company towns of various profile”. The project is being carried out with financial support from the Russian Foundation for Basic Research (RFBR), project # 18-011-00457, 2018–20.

the examination of those situations which violate the established social order. The article takes into consideration publications from the “VK” social network as a description for such “situations”. As such, the empirical base for the study consists of messages from open-access virtual territorial communities. The authors analyze communities that publish local news from three company towns in Sverdlovsky region (Pervouralsk, Krasnoturyinsk and Revda). The main distinction of the chosen data source is that publications appear upon user initiative, which rules out any influence the researcher might have on the meaning of the message. Content-analysis results allow for drawing a conclusion on the leading role of the automobile for company town residents, as well as on their dissatisfaction with public transport services. Also, the study allows for identifying the city space peculiarities inherent to Ural region company towns, which are defined by the locals’ mobility practices and also reproduced by said practices. According to the authors, these peculiarities are as follows: regarding a company town as a closed social-territorial community, perceiving such a city in the vein of outdated, unsafe space and obsolete infrastructure, as well as a certain tension existing between the population and local authorities within the city’s social space.

Keywords: sociology, movement, social practices, social order, single-industry cities, city space

References

Abushenko V.L. Sociological dictionary. Available at: https://gufo.me/dict/social_dict/%D0%9F%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%B5%D0%B4%D0%BD%D0%B5%D0%B2%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C (accessed: 17.12. 19) (In Russ.).

Beyer E. Mobility. Implications of a global urban planning paradigm for state socialist urbanism in the 1960th. Materials of the Second international forum of design and architecture NEW CITY, 2010. Available at: <http://edu.tltsu.ru/sites/site.php?s=236&m=29766&y=2009> (accessed: 17.12. 19) (In Russ.).

Burgess E. The Growth of the City: An Introduction to a Research Project. Lichnost'. Kul'tura. Obschestvo = Personality. Culture. Society, 2002: vol. 4: 1–2 (11–12): 168–181 (In Russ.).

Certeau M. de. Everyday invention: the Art of Making. St.Petersburg, European University publ., 2015: 328 (In Russ.).

Certeau M. de. The Practice of Everyday Life. Prognosis = Prognosis, 2010: 1 (20): 151–184 (In Russ.).

Drobyshevskaja T.V. Dramaturgy of the city. Web-site Ridero, 2016. Available at: https://ridero.ru/books/dramaturgiya_goroda/read/#textpreview (accessed: 17.12. 19) (In Russ.).

Dukin R.A. World Cup: Preparation of the Host Cities for the Media Coverage. Monitoring obschestvennogo mnenija: ekonomicheskie i sotsialnye peremeny = Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes, 2016: 4: 116–128 (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.14515/monitoring.2016.4.08>.

Flamm M., Kaufmann V. Operationalising the concept of motility: a qualitative study. Mobilities, 2006: Vol. 1: 2: 167–189.

Garfinkel H. Studies in Ethnomethodology. St.Petersburg, Piter, 2007: 335 (In Russ.)

Goffman E. Frame Analysis. An Essay on the Organization of Experience. Moscow, ISRAS publ., 2003: 752 (In Russ.).

Hillier B., Hanson J. The Social Logic of Space. Cambridge (UK), Cambridge University Press, 1989: 281.

Karlson J.V. Methodological peculiarities of the everyday life studies. Izvestija Tulskogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Tula State University, 2010: 1: 37–44 (In Russ.)

Kindynis T. Bomb alert: graffiti writing and urban space in London. British journal of criminology, 2018: 58: 511–528.

Luniova E.E., Efremov A.A., Banokin P.I. Automated sentiment analysis evaluation of social network users based on fuzzy logic. Ekonomika, statistika i informatika. Vestnik UMO = Economics, Statistics and Informatics. UMO Bulletin, 2015: 3: 249–254 (In Russ.).

Petrov N.V. Spatio-temporal analysis in social geography: main achievements and research directions of the Swedish school. Moscow, Institute of Geography of the AS USSR publ., 1986: 56 (In Russ.).

Shareck M. Considering daily mobility in contextual studies of social inequalities in health: conceptual and empirical insights: thesis ... the degree of PhD. Canada, Universit  de Montréal, 2013: 354.

Sigov A.S., Akimov D.A., Zhukov D.O., Andrianova E.G., Sachkov V.E., Raev V.K. Psycholinguistic analysis of text messages in Russian based on their phonosemantic statistical characteristics. *Informatika i eyo primeneniye = Informatics and Its Applications*, 2017: Vol. 11: 3: 80–89 (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.14357/19922264170309>

Modern social philosophy. Ed. by T.H. Kerimov. Ekaterinburg, Ural Federal University publ., 2015: 156 (In Russ.).

Theory of culture. Ed. by S.N. Ikonnikova, V.P. Bol'shakova. St. Petersburg, Piter, 2008: 592 (In Russ.).

Vandyshchev M.N., Veselkova N.V., Priamikova E.V. Memorial Places and Symbolic Capital of Territories in Mental Maps of Town-Dwellers. *Zhurnal sociologii i socialnoy antropologii = The Journal of Sociology and Social Anthropology*, 2013: vol. 16: 3: 101–111 (In Russ.).

Volkov V.V., Kharhordin O.V. Theory of Practices. St. Petersburg, European University publ., 2008: 298 (In Russ.).

Voronina I.E., Goncharov V.A. Sentiment analysis of messages in social media (on example of "Vkontakte"). *Vestnik VGU = Bulletin of Voronezh State University*, 2015: 4: 151–158 (In Russ.).

Waksman S.A. Towards Conceptual Balance Between Mobility and Motility Terms in Transportation Studies, 2004. Available at: <http://www.waksman.ru/Russian/Systems/Waksm2.htm> (accessed: 17.12. 19) (In Russ.)

The article was submitted on: December 20.2019

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Anikieva Anna Vladimirovna, Candidate of Sociological Sciences, expert,
Institute of education development, Ekaterinburg, Russia

Shvindt Uliana Sergeevna, Second year PhD student,
Ural Federal University named after the first President of Russia B.N. Eltsin,
Ekaterinburg, Russia