

Оглавление.

Введение.....	3
Глава 1. Понятие «мобильность» в историческом аспекте.....	10
Глава 2. Исследование мобильности различных социальных групп на примере большого города.....	10
2.1. Общая характеристика социально технической среды города	
2.2. Характеристика выборочной совокупности.....	
2.3. Признаки мобильности исследованных социальных групп.....	

Введение.

Постановка проблемы. В процессе изменения современного общества изменился и характер исследований мобильности людей. Сейчас социальная мобильность рассматривается как один из ведущих направлений исследований в современной западной социологии. Ранее мобильность рассматривалась как переход человека из одной социальной группы в другую, который мог быть движением от более низкого статуса к более высокому, и наоборот, а также движение в рамках одного социального статуса. В последнее время мобильность принято рассматривать в контексте конструирования повседневности, основанной на «вещной» составляющей жизни людей. Мобильность выступает как основополагающий фактор, современности, в пространстве и времени которой проявляют себя люди. Мобильность, как фактор развития общества, является маркером для изучения меры развития глобальной и региональной субъектности. В частности, в поле исследования социологии пока недостаточно оценено влияние различных форм социальной и социально-технической мобильности на тип социальных коммуникаций, социальных отношений, институтов и скорости развития (или замедления развития) общества, его места в системе мирового сообщества. Проблема лежит в сфере социологии управления общественными процессами. Мобильность, как сторона развития, может задаваться сверху из центра, а может развиваться снизу, из регионов. Движение возможно в обоих направлениях и навстречу друг другу. Скорость взаимодействия обеспечивает поступательный потенциал воздействия субъекта на объект и «маркирует» меру развитости субъектности (субъективного фактора).

Пермь, как мегаполис, является одним из «городов-миллионников» современной России, в котором технологии весьма динамично влияют на развитие инфраструктуры города, структуру труда и производства, влияет на миграционные процессы, привлекает глобальный финансовый капитал, способствует вертикальной и горизонтальной мобильности целых социальных

групп и отдельных личностей. Их пересечение в качественном выражении также становится проблемным полем исследования. Промышленные предприятия в условиях рыночной экономики используют программное обеспечение, государственная и муниципальная служба применяет электронный документооборот, разработанный для Пермского края, в связи с чем, их инфраструктура требует ускоренной модернизации. Данные процессы непосредственно и опосредованно влияют на общество и требуют непрерывного мониторинга мобильности социально-экономических, социально-технических и социокультурных процессов, т.е. изучения мобильности как целого.

Актуальность проблемы.

Социальная мобильность является наиболее значимой областью прикладного исследования. Современное общество не статично, на, а с большой степенью вероятности, выступает в качестве сложного динамического конгломерата перемещений социальных субъектов, а вместе с ними и предметов, связей узкопрофессиональных групп, а также социальных процессов в глобальном и региональном пространственно-временном континууме. В данном случае, социальная мобильность является одним из сложнейших и многоплановых аспектов общественных процессов. Управление социальными процессами требует особенно пристального внимания, в том числе, как на локальном (муниципалитет), так и региональном уровне. Мобильные телефоны, Интернет, транспортная система, и инфраструктура – все это оказывает влияние на жизнь современного индивида, общества, объединений государств, что позволяет определить характер включенности человека в социальные процессы общества

Степень изученности проблемы. При исследовании проблемы социальной и технико-экономической мобильности автор опирался на современные подходы западных и отечественных ученых, посвященных понятию «мобильность» в социологии.

Понятие «мобильности» и методы ее исследования нашли свое отражение в научной литературе. В работах таких авторов как Т. Парсонс[44] и М. Вебер[10,11], Р. Мертон[34,36]. Создателем базовой теории социальной мобильности является П. Сорокин. Им достаточно подробно исследованы различные аспекты мобильности и ее различные виды. В начале XXI века из числа крупнейших зарубежных исследователей к изучению вопросов социальной мобильности обращались Э. Гидденс[1], П. Бурдьё[1], М. Грановеттер[1], а также скорость циркуляции социальной информации, площади охвата ей и реформирующую роль воображения сообщества, В. Вахштейн[1], Н. Тихонова[1]. При создании Программы и Инструмента исследования в анализ основания парадигмы конкретного социологического исследования использованы работы Дж. Урри[53,54], М. Кастельса[1], М.К Горшкова[1], А.В. Тихонова[1], А. Эфендиева[1] и Е. Балабановой[1], Т.М. Дридзе[1].

Объектом исследования являются типы мобильности различных социальных групп на примере города Перми.

Предмет исследования: пространственно-временная динамика социально-технических и социально-экономических процессов – мобильности социальных групп городской общности, сформированных на инфраструктурной базе города Перми, носящая индустриальный характер.

Цель исследования: определить типы мобильности, обуславливающие динамику «протекания» социально-технических и социально-экономических процессов, обеспечивающих мобильность региона, выявление сопутствующих условий: меру стихийности и меру управляемости социально-экономическими процессами.

Исходя из поставленной цели, были сформулированы следующие задачи:

1. Разработать методологию исследования мобильных социально-технических и социально-экономических процессов в городе и регионе, в условиях меняющейся реальности и глобальности.

2. Сопоставить скорости прохождения социальных процессов и определить меру включения социальных групп в социальные сети и самоорганизации городской общности.

3. Провести выборочное оценивание процессов (mobility) Перми в сфере производства, управления и культуры.

4. В рамках типологии мобильности определить количественно-качественные социальные показатели управления темпоральностью социальных процессов: предоставления услуг социальным группам городской общности в сфере различных сетей и потоков внутригородской жизни.

5. На основе анализа социально-технических и социальных аспектов мобильности, разработать социальные технологии учета мобильностей.

6. На основе полученных результатов исследования рекомендовать показатели мониторинга социально-технических и социальных процессов городской общности.

7. Обозначить степень зависимости протекания социальных процессов в регионе и городе от степени активности социального управления и социальных движений в зависимости от мобильности федеральных институтов российского общества

Теоретические уточнения основных понятий:

Мобильность

Горизонтальная мобильность

Вертикальная мобильность

Темпоральная мобильность социальных процессов в основных сферах жизнедеятельности

Мобильность в пространстве социальных общностей

Коммуникации

«Сетевое общество»

Эмпирическая интерпретация основных понятий исследования:

1. социальные группы

- пол
- возраст

2. Образование

- ученая степень
- высшее
- неполное высшее
- среднее специальное
- среднее

3. место проживания

- Пермь

5. Профессия:

1. Специалист на производстве (промышленности, строительстве, сельском хозяйстве)

2. Специалист в сфере образования, медицинского обслуживания, науки, культуры

3. Специалист в торговле, сфере услуг, общественном питании

4. Специалист на транспорте, в коммунальном хозяйстве, связи

5. Специалист в сфере финансов, банковского дела, страхования

6. Рабочий в промышленности, строительстве, сельском хозяйстве

7. Рабочий в непроизводственной сфере

8. Руководитель на предприятии, в организации, фирме

9. Руководитель в органах власти (на уровне начальника управления, комитета, отдела)

10. Служащий-специалист в органах управления (ведущий, главный специалист, бухгалтер, юрисконсульт и т.д.)

11. Служащий (-ая) (неспециалист) (секретарь, кассир и т.п.)

12. Работник правоохранительных органов

13. Предприниматель, коммерсант

14. Заняты индивидуальной трудовой деятельностью
15. Учащийся школы, ПТУ
16. Учащийся спецшколы
17. Учащийся колледжа
18. Студент вуза
19. Домохозяйка (постоянно неработающая)
20. Находитесь в декретном отпуске или отпуске по уходу за ребенком
21. Пенсионер
22. Безработный

Гипотезы исследования:

1. Прежний статус региона и города определялся научно-технической сферой производства. На следующем 20-летнем этапе экономика региона перемещается в сферу услуг сервиса и досуга, это привело к значительному сокращению сферы занятости в индустриально-промышленном секторе. Доступность сферы услуг и потребления явилась фактором, определяющим направление мобильности и изменения структуры труда и занятости горожан. На современном этапе экономика региона идет частичное «вымывание» промышленных сфер (Чайковский, Кизел, Лысьва, Чусовой и Северо-Западный куст: Кудымкар), вместе с тем, оживает машиностроение, самолетостроение, продолжает развиваться нефтепереработка и энерго (электроэнергетика). Следовательно, «понижающий» и «повышающийся» тип социальной мобильности приобретает характер «качелей» в зависимости от запросов Федерального центра.

2. Промышленное развитие региона является решающим фактором развития и устойчивости большой внешней системы мобильности. Управленческая структура региона обладает высокой динамикой горизонтальной мобильности на примере образовательных учреждений города Перми и городов региона. Ограничению вертикальной мобильности

способствует «забитость» каналов продвижения молодежи, что влечет за собой ослабление квалификационной структуры региона молодыми кадрами.

3. Социальная инфраструктура региона в определяющей мере, а не столько качество образовательной среды (на коммерческой основе филиалов столичных гуманитарных вузов) определяет образовательную мобильность.

4. Транспортная дискретность по территории г. Перми и городов региона создает неравные условия мобильности городских групп.

5. Выбор места работы обусловлен возможностями транспортной мобильности горожан.

6. Транспортная мобильность горожанина и обесценивающая образование коммерциализированная система образовательных услуг не являются определяющими факторами удовлетворения карьерных амбиций молодежи.

Глава 1. Понятие «мобильность» в историческом аспекте.

Мобильность регулярно востребована человеком в его повседневной жизни. Люди перемещаются в поисках работы, лучших условий жизни, путешествуют. Кроме того, производит непрерывный логистический поток товаров, услуг и информации. Казалось бы, не слишком широкое поле для исследования, кроме как логистики, инфраструктуры определенного города, возможно, страны, однако за внешней инфраструктурой, которая долгое время воспринималась как проблемное поле, стоит собственно антропогенный фактор, который можно обозначить как новую социальную мобильность. К ней относятся современные средства коммуникации, новые виды транспорта, рынок труда, информация и финансы, которые востребованы человеком.

Социология заговорила о мобильности не сразу, а лишь в двадцатом веке. Первым обратил внимание на социальную мобильность, как на особый вид мобильности Питирим Сорокин[6, с. 17].. Согласно ему, социальное пространство отличается от физического, соответственно, и передвижения в социальном пространстве отчаются от физического. Передвижения в физическом пространстве Сорокин называл географической или физической мобильностью. Под социальной мобильностью понималось передвижение в социокультурном пространстве. С одной стороны, это продвижение вверх или вниз по социальной лестнице индивида и групп, а с другой – движение или смена культурных образцов, то есть, правил, норм и ценностей целых сообществ в рамках истории.

П. Сорокин рассматривал мобильность исключительно как элемент общества, в котором человек мог лишь перемещаться в горизонтальном или вертикальном социальном пространстве. Люди практически не перемещались в традиционном обществе, находясь в рамках системы «работа-дом», и не более. Когда социология приступила к научному изучению жизни людей, и в рамках изучения мобильности общностей людей на уровне социальной и культурной динамики, новизной подхода к изучению общества явилось появление

термина «социальная мобильность», чем социология как наука обязана Питириму Сорокину. Позиционируя точки отсчета в пространстве, он говорил, что социальное положение человека и чем он занимается на протяжении жизни, его семьи, друзей и детей, может быть представлено в виде некой точки. Если данная точка перемещается из одного района в другой, из одного города в другой – это и можно называть горизонтальной мобильностью. Если рассматривать социальное положение человека, и его сын или отец занял определенный, более высокий статус – это можно рассматривать как вертикальную мобильность. То же самое можно было отнести и, к примеру, с разорившемся бизнесменом – он перешел из одного, более высокого статуса – в другой. Социальная мобильность, по мнению Сорокина «любое перемещение в этом пространстве индивидуального или социального объекта или ценности – всего, что создано или модифицировано человеческой деятельностью, – из одного положения в другое» [6, с. 29].

В рамках двух данных понятий, социология позднее более не двигалась в течение долгого времени. Изучение преимущественно вертикальной мобильности и того, какие факторы на нее влияли, или, как говорил, Сорокин, «социальных лифтах» скоростного подъема в обществе в периоды революций, войн, иных социальных катаклизмов [6, с. 37]. Влияние образования, воспитания, прохождения военной службы, места проживания – все это исследовалось социологами. Изучение данных факторов стало довольно традиционным в рамках социологии, при этом, на горизонтальную мобильность обращалась внимание в самых редких случаях. Тот, кто особенно внимателен был к этой стороне жизни сообщества, был Георг Зиммель. В своей работе «Социология пространства» он говорил о том, что само по себе пространство никак не действует на индивида, но если человек, проживая на определенном участке территории, превращает пространство в нечто осмысленное, то он очеловечивает это пространство. Результат его собственной деятельности – это и есть то, что оказывает воздействие на самого человека, его поведение и проживание [6, с. 68].

Зиммелем исследовались разные виды пространства, среди которых он выделял несколько важных. Прежде всего - солидарность с пространством. Человек «привязывается» к пространству, поскольку он работает на определенном участке земли, он вспахивал землю, чтобы посадить овощи, в километре – могилы его предков, а вот недалеко от дома он познакомился с женой. Это, по мнению Зиммеля, и отличало одного человека от другого, который бы начал измерять это пространство лишь в квадратных километрах. Это превращает данный участок в нечто большее, в особенности, если на данной территории жил он сам, его предки, родители, дети, соседи.

Также Зиммель выделял «пустые пространства» [9, с. 134], на которых никто не живет и нем проявляет интереса. Зиммель фиксировал тот факт, что живет община на определенном участке, живет другая – и тоже на определенной территории, а между ними существует определенный участок земли, который не интересен ни той, ни другой общине. Зиммель подмечает, что данный участок земли эти общины могут использовать как средство некой коммуникации, встречаться, торговать, общаться. Немецкий социолог называет это пространство «между», между двумя или несколькими общинами.

Представьте себе людей, которые сидят в поезде и едут куда-то. Зачастую, данные люди незнакомы друг с другом. Между ними, в момент пути, образуется некая общность, в рамках данного пути. Люди, зачастую, становятся откровенны, как случайные попутчики. Ты не станешь рассказывать друзьям или родственникам, зачастую, то, что ты можешь рассказать случайным людям. Этот пример часто приводят сейчас не только социологи, но и психологи, как элемент «случайного попутчика».

В такой же мере, как к земле «между» бывает особенное отношение человека к пространствам, которые связаны с перемещениями. Георг Зиммель уделяет внимание кочевниками, как они движутся, преодолевают пространство. Его интересовало то, что у данных людей не возникает такой привязанности или близости к какой-либо территории, поскольку для кочевника перемещение является постоянным, и перекочёвки можно назвать его образом жизни.

Следующим этапом в развитии изучения социальной мобильности, можно назвать появление Чикагской школы социологии, а именно Роберта Парка и Эрнеста Бёрджесса. Общество рассматривалось как совокупность социальных групп во внутригородской среде. Группы рассматривались как факторы развития общества, так и его стагнации. Урбанизация, отношения между расами, взаимоотношения внутри семьи и вне её, а также социальные отклонения общества, такие как бродяжничество, преступность, наркомания, алкоголизм. При этом основной целью изучения стало не перемещение человека, а среда его проживания. Предметом изучения становится внутригородское пространство, а основным понятием - «резидентность», то есть постоянное проживание работающих на таком расстоянии от места работы, чтобы проезд на работу и возвращение домой, с достаточным временем для рекреации и стандартной продолжительностью рабочего дня, укладывались в одни сутки [5 с. 82]. В деревне человек от работы находится в шаговой доступности. В городах данная ситуация начинает размываться, человек пользуется не одним видом транспорта. Можно привести пример, когда человек уезжает на работу на несколько дней в другой город. Это не относится к миграции, поскольку человек не переезжает в полном смысле этого слова, но данного человека нельзя приравнять и к тому, который тратит время лишь на метро.

Продолжение идей Г. Зиммеля применительно к современности можно найти в оригинальной работе Зигмунта Баумана «От паломника к туристу» [2]. Те самые маршруты, которые в средние века были знакомы только паломникам, сейчас применимы к туристам, и масса этих туристов несопоставима с количеством паломников, цели также несопоставимы, и взгляд туриста – также отличим от освещенного внутренним смыслом движения паломника. Прикипает ли турист к тому пространству, где он побывал, как человек, о котором писал Зиммель, который привязывается к пространству проживания? Очевидно, что нет. Турист смотрит на все с любопытством, у него только могут быть некоторые любимые места. Но турист никогда не будет испытывать

чувства солидарности, ни с одним из тех мест, где он оказался. Он везде «чужой», его мобильность делает его таковым везде, где бы он ни побывал, при всем том интересе, что он испытывает.

Бауман напрямую связывает мобильность с типологией людей. Он выделяет два типа: победителей и проигравших. Мобильность для одного происходит только за счет неподвижности для другого. Это означает, что есть «проигравшие» и «победители» [6, с. 52]. Победителями являются те, кто имеет максимальную свободу выбора маршрута жизни. Проигравшие – это те, чьи свободы резко ограничены. Глобализация, утверждает Бауман, – «это очень стратифицирующая форма социальной организации, которая «разделяет столько, сколько она объединяет» [6, с. 68]. Мобильность – это ключевой принцип стратификации в этом новом глобальном порядке. Победителями являются экстерриториальные элиты, «отсутствующие помещики», которые существуют независимо от «территориально ограниченных подразделений политической и культурной власти», и которые, всегда готовые к отъезду по своему желанию, где бы они ни жили. Проигравшие – это те, кто ограничен, и чьи шансы на жизнь зависят от перемещений глобального капитала. Проигравшие – это не только те, кто вынужден оставаться на месте, но и те, кто вынужден двигаться. Бауман развивает эту мысль с идеальными типами «туриста» и «бродяги», которые он описывает как «метафоры современной жизни».

При этом важны пути, по которым люди путешествуют, и цели, ради которых они путешествуют. Дорин Масси предлагает считать, что люди составляют места, и к настоящему времени очевидно, что на примерах путешествий разных масштабов, люди также созданы путем их путешествий [10, с. 42]. Путешествия составляют жизнь людей: виды жизни, в которой они могут жить, и места, в которых они живут. Процессы, составляющие жизнь, также представляют собой субъекты, способы быть людьми в мире, и, в данном случае, люди представляются как сумма их

путешествий. Их жизнь и субъективность это то, куда они идут и почему, как они идут, и с кем они встречаются на пути.

Современный турист видел больше шедевров современного искусства, чем человек 18-19 века. Сто лет назад паломничество было доступно лишь очень богатым и состоятельным людям, а сейчас туризм доступен гораздо более широкому кругу людей. Появление поездов, самолетов – сильно упростило перемещение людей, и нужен еще один вид мобильности, который выделили в отдельный вид мобильности – автомобильность, некий гибрид технического и социального, который только при самом поверхностном анализе может показаться лишь средством перемещения. Массовое распространение автомобиля – это не роскошь, а средство передвижения, а не роскошь, как 100 лет назад. В США и развитых странах Запада у состоятельных семей 1-2 автомобиля считается нормой, и в России ситуация постепенно становится схожей. И для того количества автомобилей нужны дороги, и не такое количество, если бы автомобилями пользовались не только в личных целях, а как средство доставки товаров. Второе – появляется несколько новых отраслей: заводы, дизайнерские бюро, рекламный и PR-агентства. Все это было бы не нужно, если бы не было такого количества автомобилей. Вокруг создается новая обслуживающая сфера. Автозаправки, придорожные кафе, сети ремонтных служб, страховые службы – все вертится вокруг автомобилей, но не вокруг общественного транспорта. Вы, как автомобилист, приобретаете новые навыки – как водитель, компетенции человека, который выстраивает свою жизнь иначе, в отличие от того, кто не имеет личного автомобиля. Человек живет в среде, которую можно назвать «автомобильной». Это новая компетенция – это не рабочая компетенция, если вы только не водитель такси, но это и нельзя отнести к досугу – ведь если вы едете на машине на работу или в магазин, это не назвать отдыхом. Когда вы на дороге, у вас появляются новые компетенции, которых у вас не будет, если вы не будете находиться за рулем. Автомобиль превращается в новый феномен социальной жизни. Человек «срастается» с автомобилем, становится единым целым. Наиболее подробно это

изучил абердинский социолог Джон Урри. Перемещение людей в транспорте иногда называют социологией «автомобильности». Урри в своей работе «The city and the car» [1, с. 54]. сравнивает автомобиль с готическим собором. На первый взгляд, сравнения между данными вещами несопоставимы. Собор – это обычно центральное место в городе, памятник архитектуры. Автомобили – лишь механизм. Урри же говорит о том, что автомобиль также видят везде, нет такого другого феномена социальной жизни, который бы столь же зримо воплощал определенного рода социальные отношения, как автомобиль, как это раньше было с собором. Хотите понять средневековый город – посмотрите на собор, он виден с любой точки, сегодня же уровень благосостояния города определяет степень современных автомобилей на его дорогах. Если говорить о современном городе, то он устроен как пространство, организованное для удобного движения автотранспорта. Современный город устроен так, что люди, которые живут в городе, могли бы удобно добраться от точки А в точку Б, быстро минуя перекрёстки для пересадок.

Пробки влияют на ваше время, то, что исследуется многими специалистами-логистиками. Это некий интернациональный феномен, то есть, данная проблема существует повсеместно. При этом, что делает человек в пробке? Стоит, но это не действие, человек всегда имеет какую-то цель действия. И автомобиль превращает вас в человека, который должен перемещаться в человека, который стоит, и не движется. Это один из примеров «парадоксальной мобильности», возникающей на рубеже 20 и 21 веков.

Заметно, что социологи не сразу стали заниматься пространственной мобильностью. При этом меняются средства коммуникации, меняется общество, транспорт, но социальная наука на это реагирует не столь быстро и даже слабо. За последние три десятилетия институциональные, геополитические и технологические изменения позволили увеличить масштабы и скорость перемещения людей, объектов и информации во всем мире, хотя и с неравномерным воздействием на разные народы и окружающую среду. С 1990-х годов этот процесс сочетается с растущим вниманием к вопросам

путешествий и передвижения по целому ряду академических дисциплин, в частности по географии человека, антропологии и социологии. Джон Урри утверждает, что некоторые элементы такого растущего объема исследований представляют собой возникающую парадигму, новый способ разработки исследований в социальных науках.

Данный принцип не состыкуется с основополагающим предположением социальной науки двадцатого века, что «социальное» состоит из множества интенсивных отношений между людьми в непосредственной физической близости. В новой парадигме мобильности утверждается, что путешествия и коммуникационные технологии позволили распространить связи на расстоянии и что такие отдаленные и прерывистые связи имеют решающее значение для сохранения совместной жизни.

С этой точки зрения становится проблематичным говорить об автономных обществах в том смысле, что люди говорят, например, о «японском обществе» или «американском обществе», потому что значительные общественные отношения происходят через локальные и национальные границы. Также становится проблематичным предположить, что социальные отношения затрагивают только людей (например, личный разговор), поскольку путешествия и коммуникационные технологии в значительной степени опосредуют представления людей о себе и их отношениях с другими людьми и миром. Это связано не только с тем, кто они есть, но и с их возможностями взаимодействовать с другими людьми и с окружающей средой. Разного рода перемещения – это и есть то, что отличает жизнь современного человека от того же человека, но век назад. Человек перестает рассматриваться статично и стационарно, нужно принимать во внимание и пространство, в котором он находится. Урри решил рассмотреть социологию как некий социальный феномен, а именно, не только как люди меняют свое местоположение в одном районе или городе, а некую линию, которая принизывает нашу жизнь, некий феномен, который позволяет сделать новый рывок в социологии. Он называет ее «социологией мобильностей», поскольку мобильности могут быть разными.

«Социология за пределами сообществ» помогла укрепить внимание к мобильности как ключевой концепции в формирующейся пространственной социальной науке. В «новой парадигме мобильностей», особое внимание уделялось мышлению в пространственных масштабах, стиранию границ дисциплины, статичному изучению материальных и временных факторов.

Урри утверждает, что «социальный» как объект изучения «мобильной социологии» должен охватывать те группы людей и объекты и их пересортировку во времени и пространстве. [7, с. 65]. Люди воспринимаются как неразрывно связанные с машинами. Новая парадигма мобильности настаивает на необходимости изучения системного характера этих сетей, связанных с их возникающими свойствами. Это предполагает чувствительность к процессам становления и множественным определениям в эволюции глобальных мобильных сетей.

В рамках данной теории новая парадигма «мобильностей» легитимирует новые объекты исследования и новые методы социологического исследования. Эти методы включают в себя этнографии микро-взаимодействий совместного присутствия, наблюдения за участниками и интервьюируемых людей в движении («мобильные этнографии» или «мобильные методы»), «дневники временного пространства», этнографии виртуальной и воображаемой мобильности Интернета, методы Исследовать «атмосферу» или «чувства» мест, использовать фотографии и объекты для воссоздания воспоминаний о встречах и местах, отслеживать распространение объектов («следовать за вещью») физически или через технологии отслеживания, методы исследования пространственных и временных точек перемещения, таких как аэропорты и вокзалы.

Человек может поехать на работу на автомобиле, полететь на самолете. Также он может, посредством современных коммуникации, связаться с коллегами из других городов. Это тоже мобильность, только идет перемещение не конкретного человека, а информации. Вы высылаете резюме – это информация, управление денежными потоками, если вы переводите деньги на

счет компании, чтобы вам привезли ваш заказ. Путешествуют образцы культуры, образования. Мы смотрим фильм, и видим, что люди живут иначе, не так, как мы. Для Урри же перемещение это – социальный процесс, в основе которого находится социально заданная необходимость присутствия в определенном месте и в определенное время[8, с. 42]. Брачный союз – это не только статус и совместное проживание, но и мобильные звонки, походы в магазин, совместные ужины, просмотр кино, и при этом, каждое из данных действие несет в себе какое-либо перемещение людей, информации, денег или мобильных средств.

Центральным понятием мобильности должны стать не движение человека лишь вертикально или горизонтально в обществе, не факторы, влияющие на мобильность, а связь перемещений людей, вещей, образов. Мобильность должна рассматриваться как перемещения, реальные или потенциальные, в связи с пространством и временем. Дж. Урри говорит, о том, что «Системы мобильностей включают не только собственно движущихся людей и объекты, но и всевозможные идеи, связи, неподвижные объекты инфраструктуры и все, что их обеспечивает и снабжает. Любое отдельное действие и перемещение возможно лишь как включенное в определенный комплекс систем мобильности» [7, с. 51].

Национальные государства как автономные общества по отношению друг к другу, так и географические районы как однородные пространства, оцепленные четкими границами. Короче говоря, условия, при которых происходит движение, изменились и все еще меняют мир. Эта мобильность превращается в суть глобальных изменений, действующих на все аспекты экономической, политической и общественной жизни. Практически это привело к беспрецедентному росту транспортных и телекоммуникационных потоков.

Урри выделяют 5 взаимозависимых мобильностей

- Физическое перемещение людей (на работу, досуг, семейную жизнь, удовольствие, миграция). Люди должны быть физически в одном и том же

месте, выполняя различные социальные роли, в том числе товарища по работе, коллеги по бизнесу, друга, девушки, жены или мужа.

- Физическое перемещение товаров к производителям, потребителей и розничных торговцев. Это транспортировка предметов и товаров туда, где люди живут и работают. Супермаркет, соседний ресторан, торговые центры – все это относится к данной категории.

- Воображаемое путешествие в других местах через воспоминания, тексты, изображения, телевидение и фильмы. Это путешествие часто заменяет физический транспорт, поскольку есть современные средства коммуникации, такие как Интернет и телевиденье. Телевизор позволяет людям посещать живые мероприятия, не выходя из кресла и даже не вставая. Допустим, было отмечено в исследовании, проводимой в рамках книги «Footballeconomics» Джон Годдард и Стивен Добсона, что футбольные фанаты стали меньше путешествовать, с развитием современных средств коммуникации, а бары стали принимать больше людей[7, с. 67].

- Виртуальное путешествие в режиме реального времени в Интернете

Люди могут «подключаться» к глобальным сетям информации, через которые они могут «делать» некоторые действия без их физического движения. Если люди хранят деньги на карте или на электронном кошельке, они могут получить доступ к своим деньгам во многих частях мира; Если люди хотят работать над текстами с другими, они могут сделать это из любой точки мира. Если люди хотят купить книгу, они могут заказать ее на Amazon и не тратить время на поездку в местный или специализированный книжный магазин.

- Коммуникативные поездки через личные сообщения через письма, открытки, открытки с днем рождения и Рождества, телеграммы, телефоны, факсы, электронные письма, мессенджеры, мгновенные сообщения, электронную почту и видеоконференции.

Члены социальной сети с Интернет доступом - это всего лишь электронная почта, и участники с мобильными телефонами остаются даже когда они находятся в движении. Коммуникативные путешествия также

позволяет осуществлять цифровой перенос бумаги, документов и фотографий в качестве вложения в электронную почту, таким образом, заменяя почтовую службу. Электронная почта преодолевает

большие пространства в путешествии по миру: они путешествуют на большие расстояния так же быстро, как короткие; Они путешествуют одинаково быстро и одинаково дешево на несколько адресатов («списки») как одиночные. Электронные адресные книги, списки и отправка, ответ и не в последнюю очередь пересылка электронных писем означают, что новости, сплетни, шутки, информация о работе, конференции и скандалы могут путешествовать по миру с невероятной скоростью, и поскольку электронные письма путешествуют в цифровом формате. Разработка электронной почты позволила быстро и легко распространить информацию. Письма могут быть как можно быстрее: они не задерживаются географическим расстоянием или разницей в часовых поясах; Это не требует координации между отправителем и получателем;

«Социология мобильностей» предполагает, что мир становится мобильным, поскольку горизонты размыты, и пространство перестало играть такую роль в наше время. Зиммель говорил о том, что роль денег в пространстве велика. Если у вас нет какой-то вещи, но у вас есть деньги, то вам это доставят, но физический предмет будет к вам какое-то время добираться. При этом, покупая игру в интернете, или промотор фильма онлайн – вы не приобретаете некую физическую копию, а электронную. Электронные книги заменяют бумажные, диски с играми и музыкой становятся все менее актуальными в эпоху Appstore и Google Play. Постоянный имидж глобальной корпоративной рекламы, особенно таких высокотехнологичных компаний, как Apple, Microsoft, Google – возможности для открытых горизонтов для коммуникаций, движения и обмена. Информация, люди и товары, как представляется, проходят и взаимодействуют с этими пространствами. Это пространство возможностей, не несущих, в данном случае, никаких следов границ, границ или властных отношений, где география и расстояние больше

не имеют значения, а исторические отношения сведены в некое универсальное настоящее. Это говорит о глобальном охвате технологий. Технология подразумевает приход средств массовых коммуникаций в любое место и к любому человеку, независимо от того, насколько он отдаленным, выступающим в качестве выравнивателя возможностей в формирующемся и мирном глобальном гражданском обществе. «Мобильности» дают возможность для критического изучения значения дистанции в социальных отношениях. При этом они рассматривают все: совокупность транспортных и коммуникационных инфраструктур, которые позволяют путешествовать, общаться, работать и отдыхать.

Мобильности формируют некую систему, связанную между собой. Каждая из этих пересекающихся подвижностей предполагает ряд «систем мобильности». В начале XX века, эти системы включали морские перевозки, перегонную и курьерскую почту в виде почтовых голубей и всадников на лошадях. Современные мобильные системы включают в себя железную дорогу, автомобили и летающие аппараты. Различие между современными и «предсовременными» системами мобильности является важным для Джона Урри. По его мнению, было бы трудно понять современную жизнь, не обращая внимания на изменения в опыте времени и пространства, вызванные этими системами мобильности, возникшими примерно в 1840 году в Англии и Франции. Железная дорога, телеграф, почтовая система несколько, кардинально изменили повседневную жизнь и открыли историческую фазу, где человеческая жизнь стала неразрывно связана с машинами и зависела от них.

Теория мобильности отходит от классической социальной теории отчасти потому, что она строится на более широком диапазоне философских перспектив, стремится более радикально переосмыслить отношения между людьми, временем и пространством. При этом он трактует масштаб по-другому, чем большинство социологов, потому что Дж. Урри не ограничивается микро- и макро-уровнями, а исследование мобильности вступает как бы «между» масштабами, исследуя связи во всех масштабах, и

предусматривает некую связь, в которой человек связан с окружающим миром, и которая связывает людей, объекты и окружающую среду.

Трансформации городских и сельских пространств, а также повседневной жизни в результате мобильности были также проанализированы во многих социальных и технических, а также организационных дисциплинах. Распространение коммуникационных технологий привело к уменьшению уровня физического передвижения в некоторых отношениях. Его можно заменить коммуникативным или виртуальным путешествием. Напротив, мобильные технологии также могут вызывать физическую мобильность. «Физические путешествия продолжают расти, поскольку эти устройства связи стали гораздо более распространенными» и мобильными устройствами. Кроме того, «путешествие легче управляется, поскольку отдаленные места кажутся менее странными и менее опасными, и поскольку контакты с этими «домами» (или где угодно) могут поддерживаться там, где мы бродим» В статье, в которой М. Левицки рассмотрел несколько сотен эмпирических и теоретических статей и глав, посвященных взаимосвязи между мобильностью и привязанностью к месту [10, с. 5]. Она сделала вывод о том, что в «дестабилизирующей мобильности и процессах глобализации место по-прежнему остается объектом сильной привязанности» [10, с. 8]. Следовательно, привязанность, привязанность и связь с местами и чувство принадлежности всегда существуют независимо от того, насколько мобильны наша повседневная жизнь и социальные взаимодействия. Кроме того, как было сказано в работе, мобильность также является «способом найти смысл и способы определения «места и принадлежности».

Динамику нового качества общества сквозь призму мобильности представил Мануэль Кастельс в своей работе «Информационная эпоха: Экономика, общество и культура». Акцент в его исследовании делался на роли информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) в современном обществе, и что что способы связи неотъемлемо связаны с любыми социальными процессами. Общий аргумент является транстисторическим. Если

вы хотите понять любое общество, вы должны посмотреть, как его члены общаются друг с другом. Кастельс говорит о том, что общество - это сложная, расширяющаяся сеть. Данный принцип характеризует компьютерные оповещения [3, с. 62]. Сложная сеть также характеризует социальные отношения в эпоху информации. Это означало, что изменение социальных отношений были следствием технологических изменений.

Кастельс утверждает, что мы переходим от индустриальной эпохи к информационной эре. Это историческое изменение вызвано появлением новых информационных технологий, особенно технологий связи и биологических технологий. Общество остается капиталистическим, но основа технологических средств, с помощью которых он действует, изменилась с энергетики на информацию. Эта информация имеет решающее значение для определения экономической производительности. Коммуникационные технологии позволяют уничтожить пространство и глобализацию. Потенциал быстрой и асинхронной связи также меняет отношение к времени. И, хотя он объясняет, что сети не являются новой формой социальной организации, они стали «ключевой чертой социальной морфологии» [3 с. 112]. Это связано с тем, что коммуникационные технологии, такие как Интернет, позволяют осуществлять децентрализацию операций и фокусировку управления, повышая эффективность сетей по отношению к иерархическим структурам. Он отвечает: «Главный сдвиг можно охарактеризовать как переход от вертикальной бюрократии к горизонтальной корпорации» [3, с. 125].

Что же изменилось с введением новых средств связи? Человек стал более мобильным, его делают мобильным его гаджеты. Гаджеты, в свою очередь, тоже мобильны, поскольку путешествуют вместе с человеком. Парадокс же заключается в том, что человек может вообще никуда не уезжать. Человек может посмотреть дома футбол по кабельному телевидению, а не идти на стадион. Это еще один из примеров парадоксальной мобильности, большое внимание которой уделяет А. Филиппов, говоря о том, что современные средства коммуникации как делают нас более мобильным, так и тратят наше

время. Вы решили не ехать на поезде и полететь на самолете, чтобы получилось быстрее. Приехав в аэропорт – вы узнали, что ваш рейс отложили или отменили, и вам придется ждать. Это и есть «парадоксальная мобильность».

Изменение отношения к феномену мобильности, которое стало причиной перехода от изучения вертикальной мобильности общества к изучению пространственной мобильности. Этот переход стал причиной изменения взглядов исследователей на конструирование повседневной жизни общества: если раньше социологи делали упор на изучение способов организации индивидами социальной жизни, не рассматривая при этом технологические объекты с точки зрения социального контекста и их роли в конструировании повседневности, то на современном этапе в социологии произошел «поворот к материальному» т.е. акцент стал делаться именно на «вещной» составляющей повседневной жизни. В этой связи, следует обратиться к изучению различных теоретических подходов современной конструктивистской социологии, а именно: на «исследования науки и технологии» (STS), имеющие для нас наибольшее значение в данном контексте, и дать объяснение изменению социальной жизни как последствию развития транспортных систем именно с позиции данных подходов.

Описание современной пространственной мобильности с точки зрения конструктивистского подхода показало значимость материальных объектов в конструировании и организации повседневности. Было продемонстрировано, что развитие транспортных систем явило собой многочисленные преобразования как в городском пространстве, так и в повседневных практиках взаимодействия индивидов. В этой связи, для более полноценного изучения феномена автомобильности, а именно, наиболее интересующих нас в данной работе способов конструирования практик передвижения в общественном транспорте, следует рассмотреть способы согласования акторами своих действий с другими пользователями различных типов транспортных средств и выявить значимость координации действий для формирования различных способов современной пространственной мобильности.

Как показывает анализ, феномен мобильность эволюционирует. Исходя из территориального понимания мобильность постепенно обретает антропологическую обусловленность. Предметом рефлексии становятся, темпы мобильности, ресурсы, доступность к которым становится запросом человека, качество инфраструктуры. Полное отсутствие инфраструктуры, на сегодняшний день, пожалуй, нонсенс. Поэтому, вопрос об инфраструктуре как основном факторе мобильности – есть вопрос конкуренции инфраструктур, обеспечивающих человеку доступную и интересную среду для самореализации. Именно на этом делается акцент большинства современных социологических исследований.

Глава 2. Исследование мобильности различных социальных групп на примере большого города

2.1. Общая характеристика социально технической среды города

Городская среда как общность статичных объектов и динамичных изменений мобильности включает процессы, опосредованно формирующие технико-технологическую и социальную мобильность. Овладение человеком города пространственно-временной средой описывается двумя факторами: первый – социально-технической мобильностью, детерминирующей темп жизни большого города и второй фактор – социокультурная среда, позволяющая самореализации личности. Проблему поставил на основе акторно-сетевых подходов, как теоретическую, и обосновал как глобальную Джон Урри. Этому предшествовала масса его эмпирических исследований. Исследования транспортных проблем абердинского социолога заинтересовали расширенное сообщество руководителей транспортных систем. Дж. Урри отмечал, что мир преобразился в целом благодаря развитию средств мобильности: от железнодорожного, автомобильного транспорта до самолетостроения.

Обращаясь к анализу проблем мобильности конкретного региона, представленных в данном исследовании, можно отметить, что транспортная дискретность по территории города создает неравные условия пространственно-временной мобильности. От этого зависит скорость и регулярность социальных процессов: работы институтов труда, образования, здравоохранения, ремонтных работ и других систем. Для этого в той же методологии в исследовании на институциональном уровне выявлены два типа мобильностей: технико-технологическая (транспортная) и социальная мобильность. Первый тип социальной мобильности связан с технико-технологической инфраструктурой города и зависящих от неё социальных проблем – проблемы изменений в сфере труда, экологической безопасности, социокультурных условий жизни, и, как следствие, стабильность или латентная

мобильность населения города, т.е. благоприятным или неблагоприятным для реализации жизненных стратегий личности социальным процессом большого города.

Для того чтобы измерять позитивные или негативные стороны социального процесса в городе, необходимо ввести понятие социальной ситуации. Понятие «социальная ситуация» означает субъективно-объективные отношения. В эти отношения входит и «субъект-субъектная» ситуация. По размышлению американского методолога Грегори Бейтсона, если человек пнёт камень, только он ощутит боль от удара, но если он пнёт собаку, то получит ответную реакцию. В случае с мобильностью, следует заметить, что человек также входит во взаимодействия с другими людьми и опосредуется это транспортными и информационными средствами. Субъект-субъектные отношения институционализируются в конструировании социальной реальности.

Если говорить об автомобиле и водителе, то Урри этот симбиоз называет «кентавром», техническим телом, снабженным, электроникой, аудиовизуальными средствами, как передвигающаяся ракушка-дом. Автомобиль наиболее эффективное средство, предоставляющее свободу человеку.

Первый аспект социальной ситуации города связан с ориентацией населения города на стабильность в связи с позитивно функционирующей системы транспортной мобильности и устойчивой структурой сложившихся социальных отношений, в целом, функционально отлаженных институциональных систем города. Вполне удовлетворенных городской социотехнической средой большого города жителей можно обозначить «стабильные». Такой слой, отнесенных в исследовании к данному таксону, можно считать «островом благополучия» и им определять меру благоприятных условий большого города.

Второй аспект социальной ситуации города обусловлен экономической ситуацией, которая в большой степени зависит от экономической ситуации в

стране. Поиск каналов повышения уровня жизни неудовлетворяющих личность горожанина условий заставляет его искать оптимальные условия существования. Формируется латентная мобильность. Это подводный камень социальных настроений в складывающейся социальной ситуации, который следует, учитывать при социальном проектировании социальных процессов города, изучая субъективные установки личности. Этот таксон в социальной структуре города следует обозначить как «латентно-мобильные». Наконец, ситуация может выразиться и в конфликтной стороне субъектно-объектных отношений и вызвать неуправляемую картину повышенной внутрирегиональной и межрегиональной мобильности. На такую, протестную против застойной ситуации среды города, и ориентацию на смену собственной жизненной ситуации отваживаются (или отчаиваются) уверенные в своем потенциале личности. Мы склонны отнести эти группы (этот таксон) к прогрессивно-мобильным.

Процесс глобальной мобильности неостановим был во все времена. Он имеет собственные макропроцессы. В настоящем времени в связи с порожденными Западом законами идет стихийная мобильность, от которой Запад сам огораживается от Востока заборами и законами (брекситом). В то же время как прежде, так и теперь задачей Запада является контроль над Востоком. Однако следует заметить, что двигатели мобильности и в глобальном масштабе и на примере большого города – одни: поиск условий самореализации, оптимальных отлаженных институциональных условий городской среды – условий труда и быта, экологической и социальной безопасности.

Статус региона и города в определенной мере характеризуется социально-географическим расположением, научно-технической базой производства, предоставляющие основные сферы занятости людей. Пермь индустриальный регион, с крупным научно-промышленным потенциалом, «защитный край державы». Однако на современном этапе сделана перегруппировка акцентов индустрии производства с опорного «щита

державы» на добывающие, перерабатывающие, торгово-финансовые и обслуживающие отрасли.

Экономика региона перемещается в сферу сервиса, культуры и досуга. Доступность сферы услуг (образования, здравоохранения, потребления) и доступность рынка труда, а также транспортная инфраструктура – вот то, что формирует современную мобильность и ее влияние на социальный процесс.

Пермь – современный культурный город, третий в России по протяженности: растянута вдоль Камы (около 70 км.). Среди окружающих городов Пермь выглядит современным и развитым городом. В городе сосредоточены промышленные, образовательные, досуговые комплексы. Город с множеством стадионов, очень удобной квартальной системой. Разнообразие ландшафтов в разных районах. Черняевский и Андроновский леса. Город – «миллионник» (зачастую, за счет присоединения близлежащих деревень), и его численность, по данным на 2016 год, равна 1048005 [12]. Город с развитой нефтегазоперерабатывающей промышленностью представлен предприятиями «Лукойла».

В машиностроении традиционно значительную долю составляют предприятия военно-промышленного комплекса. Основная продукция: артиллерийские системы, авиационные двигатели и газоперекачивающие установки, нефтепромысловое и горно-шахтное оборудование, электрические и бензомоторные пилы, аппаратура связи, дорожно-строительная техника, речные суда, электроинструменты.

Транспортная система представлена РЖД (станция «Пермь-2» и Пермь-1), аэропорт «Большое Савино», речным транспортом («Пермь-1»). Общественный транспорт представлен трамваями, троллейбусами и автобусами. Метро отсутствует.

2.2. Характеристика выборочной совокупности

В рамках исследования было проведено пилотажное исследование, анкетный опрос включал различные слои города, $N = 200$. Респонденты,

горожане Перми, которые по социально-демографическим признакам разделились следующим образом.

По возрасту: 37,0 процента составили люди от 18 до 30 лет, от 30 до 55 – 39,0 процентов, старше 60 - 24,0 процента.

По полу: среди опрошенных 62,0 процента составили женщины и 38,0 процентов – мужчины.

По уровню образования: 21,0 процент обозначили уровень образования как высшее; 23,5 процента имеют среднее специальное, 25,0 процентов – неполное высшее, 18,5 процентов – среднее специальное, 12,0 процентов – полное среднее.

По семейному положению можно выделить следующие группы: 74,0 процента отметили, что не состоят в браке, 21,0 процент опрошенных отнесли себя к гражданам, состоящим в браке, 5,0 процентов – группа «вдовец/вдова».

По занятости выборка состоит из студентов (18%), специалистов на производстве (19%), бюджетников (15.5%), индивидуальных предпринимателей (3.5%), пенсионеров (20%), безработных (2.5 %), работников правоохранительных органов (1%), специалистов в сфере торговли и услуг (10.5%), рабочих в сельском хозяйстве (4.5%), специалистов в сфере финансов,

Выборка несколько перекошена в сторону преобладания женщин, представлены молодая и трудоспособная зрелая часть города в выборке представлены студенты, специалисты и занятые обслуживающим трудом. В определенной мере выборка представляет наиболее образованной части генеральной совокупности города.

2.3. Признаки мобильности исследованных социальных групп

Респондентам были заданы вопросы относительно оценки ими комфортности городской среды (доступность, удобства, качества). В частности было предложено оценить: социально-технологические и технические условия, социально-экономические, организационные (мобилизация и дезорганизация), политическую сферу, развитость социальной инфраструктуры, рынок труда.

Кроме того в исследовании прослеживалась зависимость, как от этих факторов зависят предпочтения респондентами культурных норм и ценностей.

Следует вновь напомнить, что обозначенные сферы городской среды являются факторами социальной статики и социальной динамики населения. Так, материально-техническая база занятости и квалификационная несоразмерность недостаточной занятости являются следствием снижения благосостояния групп респондентов и возникновением новых отношений неравенства.

В исследовании базовыми факторами городской структуры и обслуживающей инфраструктуры, отражающей ее материально-техническое состояние, являются: транспортная логистика и проблемы, с ней связанные. Были рассмотрены предпочтения горожан в хорошо работающем общественном транспорте и без пробок или свободе передвижения, обеспечиваемом личным автомобилем.

Еще одним фактором, обуславливающим социальную мобильность индивида является социально-экономическая сфера.

Материальная обеспеченность семьи была проведена в рамках модели изучения материальной обеспеченности семьи, предлагающей перечень вопросов, через которые можно вывести ее материальное положение. Данным вопросом в рамках исследования стал вопрос про траты на питание. Больше половины (54%) тратит на питание половину от ежемесячного среднего дохода, четвертую часть и третью от доходов – 12 и 7.5 % соответственно. Также в выборке присутствуют люди, которых можно отнести к черте бедности – две трети от доходов тратит 14.5 % респондентов и три четверти – 12% процентов опрошенных. Данные позволяют сделать вывод о том, что в Перми средний класс составляет лишь около 20 процентов, остальные – черта бедности или близко к ней[12] .

И, наконец, к факторам социальной мобильности можно отнести потребности, интересы и ценности – символы характеризующие направление личности.

Культурный аспект представлен выделением респондентами символов, наиболее значимых для них в городе. Среди культурных символов идентичности мнения жителей, в большинстве, совпали. 72 процента отметили памятник

медведю у гостиницы «Урал», 40 процентов – эспланаду, 33.5 – «Счастье не за горами», 24.5 – «Театр-театр». Через данные символы человек ассоциирует себя с городом, в котором он живет, и готов их показать туристам.

Транспорт в современном городе – один из наиболее значимых факторов мобильности жителя. Наиболее часто используемым видом транспорта в повседневной жизни горожане выделили автомобиль (23.5 процента), общественный транспорт – автобус (50.5 процента), трамвай (30,0 процентов), троллейбус (21,5 процент). Также 31,0% респондентов отметил, что пользуется такси. Соответственно, можно предположить, что для людей более значим общественный транспорт, а не личный, и на развитие именно общественного транспорта нужно делать акцент.

Причины пользования транспортом также разделились. Чаще всего люди пользуются им для поездок на работу (46%) и учебу (38%).

Наиболее частым видом транспорта на отдыхе люди назвали автомобиль (33 процента), велосипед (25.5. процента), такси (19,5 процента). На отдыхе люди используют транспорт для встреч с родственниками (32%), поездок на дачу (32%), путешествий (30.5%). Приоритет личного транспорта в свободное время связан с путешествиями и поездками семьей за город – тут важно не расписание, а способность человека уехать туда, куда он считает нужным (за город), а не в конкретное место в городе (будь то работа или учеба).

Большинство горожан отметило, что в работе транспорта ключевыми характеристиками являются развитая система общественного транспорта (48%), надежность транспорта (46 %) и развития автомобильная логистика (34%).

Удовлетворенность транспортом высказало лишь 28 процента респондентов (отлично – 10.5 процента, хорошо – 8.5 процентов, удовлетворительно – 9 процентов), большая часть – 57.5 процента, считает, что городской транспорт работает неудовлетворительно, затруднились ответить – 5.5 процента, а не задумывались об этом – 9 % опрошенных. В данном случае, работа транспорта не устраивает большую часть опрошенных, и говорит о низком уровне транспортной логистики общественного транспорта в городе.

Основными проблемами города, по мнению респондентов, стали проблемы здравоохранения (недостаточная обеспеченность медицинскими кадрами – 45 процентов, неудовлетворенное состояние материально-технической базы - 41 процент), сфера ЖКХ в целом – более 70 процентов опрошенных.

Субъектная составляющая является основополагающим элементом социальной мобильности. Деятельная сущность человека (занятость, связанная либо не связанная с мобильностью); социальная сущность (экономический и политический блок мотивов, обуславливающих мобильность) ценности и нормы (ориентация на высшее благо, обуславливающие на тот или иной тип мобильности) выступают как определяющие факторы, позволяющие классифицировать типологию субъекта социальной мобильности.

Равномерность мобильности групп городского сообщества, темпы устойчивости личности и динамичную перенастройку на различные инновационные виды деятельности, позволяют нам выделить три укрупненных типа социально-процессуальных группы по признаку мобильности:

Первый тип: прогрессивно-мобильные. К данной категории относятся люди, заинтересованные в самореализации себя как личности, желающие изменить свою жизнь. Они ищут возможности для самореализации как в Перми, но готовы к переменам и переезду в другой город, если это необходимо. В данную категорию входят люди с наиболее высоким образовательным потенциалом (высшее или незаконченное высшее образование), среднего трудоспособного возраста – интеллигенция и специалисты технических специальностей. Данный тип можно охарактеризовать как людей, готовых уехать, интеллектуально развитых, с высокими навыками в сфере профессиональной деятельности. Они оценивают свое положение в городском пространстве и оценивают перспективы в городе, и искать возможности для переезда туда, где выше уровень жизни, развитая транспортная логистика и внутригородская среда, присутствуют перспективы профессионального развития.

При этом, наиболее мобильны люди, которые переехали из сельской местности или менее крупных городов в большой город, поскольку у них имеется опыт переезда. Тут главным выступает фактор, что человеку из периферии,

который не укрепился здесь, не смог адаптироваться к условиям жизни в крупном городе, но ищет возможностей для дальнейшего роста и развития.

Представители данного типа готовы реализовывать себя в рамках новых открывающихся возможностей, в рамках современной ситуации в стране. Данный тип выражает неудовлетворенность внешними факторами проживания: внутригородской средой, транспортной логистикой. Зачастую критически относится к властям разного уровня, и положительно оценивая лишь деятельность президента. По данным исследования «прогрессивно-мобильные» составили 22.5 процента.

Второй тип – потенциально-мобильные, желающие уехать из города. Данная цифра составила 32.5 процента. К данному типу относятся люди с высшим и незаконченным высшим образованием, неудовлетворенных жизнью в городе и желающие его покинуть, а также люди, которые готовы уехать, но по некоторым объективным обстоятельствам не могут этого себе позволить. К таковым можно отнести семейные обстоятельства (80 процентов) , возраст (40 процентов), отсутствие уверенности, что в другом месте будет лучше (32.3 процентов). Среди людей, относящимися к данному типу, выделялись проблемы с низкой заработной платой (68 процентов), неразвитостью сферы здравоохранения (54.6 процента), отсутствиями перспектив в карьере (38,7 процента), влияющими на их желание уехать из города.

Третий тип – «статичные». В данном случае, это жители города, которые удовлетворены или в основном удовлетворены условиями проживания в городе. В рамках города они обрели свое место (на работе, в кругу семьи и друзей), и не склонны его менять. Стабильные» составили самую большую группу - 45 процентов. В рамках внутригородской жизни имеют символические ценности, ассоциируя себя с территорией, посещают культурно-массовые мероприятия.

Данное исследование позволило охватить более точно существующие социальные реальности внутригородской среды. Город не должен рассматриваться только через социальные проблемы, архитектуру или рынок труда. Люди должны рассматриваться как часть города, быть в связи с городским пространством

Вместе с тем, если теория социологии города претендует на научность, то она должна представлять определенный аспект реальности. Большой город вытягивает людей из населенных пунктов, принимает мигрантов, так и его покидают люди, стремящиеся к лучшей жизни. Вместе с тем динамика движения из городов определяется социальными факторами, влияющие на миграционные процессы, такие, как политика, рынок занятости, транспортная инфраструктура, культурный досуг.

Дифференциация групп городского сообщества, принятая в исследовании «Жизнь в движении» в собранной информации определила динамику потенциальной мобильности пермской городской общности. Типы прогрессивно-мобильных, латентно-мобильных, и стабильных групп представили следующее соотношение (22,5: 32,5: 45). Если соединить настроение первых двух групп, то отношения людей к жизни в городе нельзя назвать идеальным. Большинство или хочет уехать или просто не может, в силу каких-то объективных причин. Соответственно, город сложно назвать идеальным для проживания.

Выработка рекомендаций по устранению, внесению изменений в стратегию реализации государственных программ, ее содержание – задача оперативной системы управления, направленная на устранение отклонений от поставленных целей. Результаты исследования помогают управляющим структурам в принятии решений о будущей политике учета настроений, как молодежи, так и людей более старшего поколения, учитывать те проблемы, которые отмечают респонденты.

Жители малых городов региона выезжают в областной центр, чтобы закрепиться даже на любой работе. Деревенские жители отправляются в ближайшие районные центры, из-за отсутствия работы едут в город на любую работу, встают на биржи труда. Человека могут не устраивать старые городские коммуникации, низкие заработные платы, плохая работа здравоохранения или органов местной власти, и он или мирится с этим, или покидает город. Стихийность и её преодоление в городах – задача, требующая научного исследования. Перемещения человека и с чем они связаны в рамках города, региона, страны. В связи с этим, на эмпирическом уровне анализа современная исследовательская практика однозначно свидетельствует о необходимости

фиксировать все существенные стороны организации производственного и научно-образовательного комплекса, проблем современного города. Необходим анализ причин и проблем, заставляющих людей покидать город, в котором они родились, и работать над тем, чтобы люди чувствовали себя комфортно.

Заключение.

В результате выполнения данной научной квалификационной работы в целом, реализованы цели и задачи исследования. Для анализа форм мобильности, была разработана анкета для оценки социальной динамики в сфере политики, логистики транспорта, проблем конкретного города, комфортности проживания. В ходе исследования был применен инструмент анкетирования (для анализа вышеперечисленных направлений и оценка граждан ключевых направлений исследования), метод структурно-функционального анализа (как связь живого человека и неживого транспорта и взаимное влияние друг на друга). Использование данного метода, на взгляд автора, может способствовать более детальному изучению факторов социальной мобильности в рамках современного исследования комфортности проживания в городе.

В рамках данного подхода был определен ряд категорий, которые были адаптированы под исследования современной мобильности, была разработан инструмент – анкета и проведено пилотное исследование, в результате которого выявлены формы мобильности в современном городе, факторы и причины, которые ее вызывают, во внутригородской среде и ее влиянии на мобильные процессы в городе.

На основании анализа изложенного материала, можно сделать следующие выводы:

Во-первых, глобальная смена подхода к изучению социальной мобильности, произошедшая благодаря Джону Урри, трансформирует смыслы категории современной социологии. Благодаря социально-техническим изменениям (переходу индустриального общества к постиндустриальному), необходимо описание социальных процессов с точки зрения взаимосвязи акторов, как человека, так и окружающих средств коммуникации и транспорта в постоянном симбиозе и адаптации в рамках современного общества. В исследовании, на основании данного подхода, были определены типы

мобильности современного человека, которые свидетельствуют о запросе субъекта на качественный переход в новую социальную общность.

Новыми формами социальной мобильности, свидетельствующими об этом процессе, можно рассматривать «прогрессивно-мобильных», «потенциально мобильных» и «статичных».

Во-вторых, можно констатировать, что по-прежнему, мобильность граждан связана с факторами развитости внутригородской среды и ее проблемами. Желание уехать связано как с отсутствием определенных функционально отлаженных институциональных систем города, так и с поиском места, в котором его проживание будет комфортно.

В-третьих, опрос респондентов подтвердил, что недостаточно развитая транспортная логистика города влияет на перемещения человека во внутригородском пространстве и не дает возможности для реализации некоторых возможностей.

В-четвертых, следует отметить, что, политическое управление влияет на оценку субъекта внутригородской территории. Отсюда оценка работы органов власти может быть обусловлена типологией мобильностей жителей города. Так, люди, которые относятся к категории «прогрессивно-мобильные» отмечают низкий уровень работы региональных и местных органов власти, а люди, удовлетворенные проживанием в городе, «статичных», зачастую, менее критичны.

Таким образом, цель работы – определение типов мобильности, обуславливающие динамику «протекания» социально-технических и социально-экономических процессов, была достигнута. Также был представлен анализ наиболее значимых аспектов и проблем области транспортной логистики, политики, общегородских проблем. Теоретическая и практическая значимость исследования заключается в использовании данных наработок местными и региональными органами власти для изучения проблем, волнующих граждан, которые могут нести за собой переезд из города.

Тем не менее, проблематика работы может быть разработана более детально. Социальная мобильность является динамично развивающимся аспектом современного общества, ее категории требуют постоянной актуализации. Представленное исследование может послужить началом к более детальному изучению проблем города. Более детальная разработка системы категории мобильных процессов может стать основой для более детального взаимодействия власти и общества.

Библиографический список.

1. Sheller M., Urry J. The city and the car // International Journal of Urban and Regional Research. 2000. Vol. 24.4.
2. Александер, Дж. Культурная травма и коллективная идентичность // Социологический журнал. 2012. №3, С. 40.
Ашин Г.К., Кравченко С.А., Лозанский Э.Д. Социология политики.
3. Баньковская С.П. Бэрджесс Э. Инвайронментальная социология. Коллективного поведения теории. Кули Чарльз. Локк Джон. Парк Роберт. Томас Уильям. Чикагская школа социологии. Экологического комплекса теория // Современная западная социология. Словарь. М.: Политиздат, 1991.
4. Баньковская С.П. Чикагская школа в американской социологической теории. Гл. 3. Ведущие теоретики Чикагской школы. Гл. 4. // История теоретической социологии / Под ред. Ю.Н.Давыдова. Т. 3. - М.: Канон, 1998
5. Басаргин В.Ф., Баскакова Ю.М., Боков М.Б. Как управлять Россией. Социология одного города. - М.: Алгоритм, 2009 - 192 с.
6. Бауман З. "От паломника к туристу". / «Социологический журнал», №4, 1995 г. – М., 1995.
7. Бергер П.Л., Бергер Б., Коллинз Р. Личностно-ориентированная социология. – М.: Академический проект, 2004. – 602 с.
8. Быченков, В. М. Институты. Сверхколлективные образования и безличные формы социальной субъектности / В. М. Быченков.- М., Рос. акад. соц. наук, 1996.– 975 с.
9. Вагин В.В. Городская социология. Учебное пособие для муниципальных управляющих. М.: Московский общественный научный фонд, 2000. - 96с.
10. Вебер М. Избранное. Образ общества.: Пер. с нем. – М.: Юрист, 1994 - 704 с.

11. Вебер М. История хозяйства. Город - М., Канон-Пресс-Ц. Кучково поле, 2001 - 576 с.
12. Гоулднер А. Наступающий кризис западной социологии. - СПб.: Наука, 2003. — 575 с.
13. Давыдов Ю. Н., Гайденоко П. П. История и рациональность: Социология Макса Вебера и веберовский ренессанс. Изд.3-е. — М.:КомКнига, 2010
14. Девятко И.Ф. Р. Мертон и его теория «среднего уровня». – В кн.: История
15. Джекобс Д. Смерть и жизнь больших американских городов. The Death and Life of Great American Cities / пер. Леонид Мотылев. - М.: Новое издательство, 2011. - 460 с. Вильковский "Социология архитектуры"
16. Джекобс. Д. Закат Америки. Впереди Средневековье. - Изд. "Европа", 2006 - 264 с.
17. Дридзе Т.М. Градоустройство: от социальной диагностики к конструктивному диалогу заинтересованных сторон / Отв. ред. д. психол. н., проф. Т. М. Дридзе; В 2-х кн.» (1998);
18. Зеленов Л. А. Социология города. М., 2000 - 140 с.
19. Кастельс М. Информационная эпоха: экономика, общество и культура: Пер. с англ. Под научн. ред. О.И. Шкаратана. М.: ГУ-ВШЭ, 2000. М.Castells. – 608 с.
20. Классики теоретической социологии XX века: Рабочая тетрадь по истории социологии. М.: ГУ ВШЭ, 2001/ Култыгин В.П. Классическая социология. М.: Наука, 2000. – Раздел пятый?254
21. Кравченко А.И. «Социологическое воображение» Р. Миллса // Социол. исслед. 1994. № 1. С.314
22. Купер С., Шимански С. Футболономика М: «Альпина Паблишер», 2017 – 633с.
23. Латур Б. Пересборка социального. Введение в акторно-сетевую теорию. [Текст] /пер. с англ. И. Полонской М.: ВШЭ, 2014. – С. 30.

24. Латур, Б. Пересборка социального: введение в акторно-сетевую теорию / пер. с англ. И. Полонской; под ред. С. Гавриленко; Нац. исслед. ун-т "Высшая школа экономики". - М. : Изд. дом Высшей школы экономики, 2014. - 384 с.
25. Луке Г.А. Социальное инновационное проектирование в региональной молодежной политике / Г.А.Лукс Самара: Изд-во "Самарский университет", 2003 - 277 с.
26. Луман Н. Дифференциация: пер. с нем. – М.: Логос, 2001. – 320 с.
27. Луман, Н. Власть / Пер. с нем. А. Ю. Антоновского. — М.: Праксис, 2001. - 256 с.
28. Луман, Н. Общество общества. Часть I. Общество как социальная система. — М.: Логос, 2004.
29. Луман, Н. Общество общества. Часть II. Медиа коммуникации. — М.: Логос, 2005. — 280 с.
30. Луман, Н. Общество общества. Часть III. Эволюция. — М.: Логос, 2005.
31. Луман, Н. Общество общества. Часть IV. Дифференциация. — М.: Логос, 2006. — 320 с. ISBN 5-8163-0061-X
32. Луман, Н. Общество общества. Часть V. Самоописания. — М.: Логос/Гнозис, 2009. Иванов В.Н., Патрушев В.И. Социальные технологии Курс лекций. - М.: Изд-во МГСУ "Союз", 1999г. - 432с.
http://www.studmed.ru/ivanov-vn-patrushev-vi-socialnye-tehnologii_43f01b4130e.html
33. Луман. Различение системы и окружающего мира //Общество общества. IV. – М.: Логос, 2006. – С. 216.
34. Мертон Р. Социальная теория и социальная структура // Социс, 1992,
35. Мертон Р. Явные и латентные функции //Американская социологическая мысль: Тексты / Под ред. В.И. Добренькова. – М.: Международный Университет Бизнеса и Управления, 1996

36. Мертон Р. Явные и латентные функции. В кн.: Американская социологическая мысль. Тексты. М.: МГУ, 1994
37. Мертон Р.К. Наука и социальный порядок. – Личность, Культура.
38. Миллс, Ч. Р. Властвующая элита / Пер. с англ. — М.: Иностранная литература, 1959.
39. Неусыхин А.И. Социологическое исследование Макса Вебера о городе //Макс Вебер. Избранное. Образ общества. -М.: Юрист, 1994. С.658-692. Общество. 2000. Т. II. Вып. 2
40. Оценка численности постоянного населения Пермского края по муниципальным образованиям на 1 января 2017 года. Официальный сайт «Пермстата». URL http://permstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/permstat/ru/statistics/
41. Парамонова С.П. Симбиоз лидера и фаворита в структуре социальной группы // Дискуссия. – (25) июль 2012. – № 7. – С. 75–81.
42. Парамонова С.П. Современный мир. Молодежь, образование, труд. – Пермь: изд-во ПГТУ, 2011. – 250 с.
43. Парк Р. Избранные очерки: Сб. переводов. / РАН ИНИОН. Центр социал. науч.-информ. исслед. Отд. социологии и социал. психологии; Сост. и пер. с англ. В. Г. Николаев; Отв. ред. Ефременко Д. В. — М., 2011. — 320 с. — Сер. «Теория и история социологии».
44. Парсонс Т. Понятие общества. Компоненты и их взаимодействие. Prentice-Hall, 1966, p.5–29.
45. Покровский Н.Е. Одиннадцать заповедей функционализма Р. Мертона.– Социс, 1992, № 2
46. Покровский Н.Е. Проблема аномии в современном обществе. М.: МГИМО, 1995 -пособие. – Белгород: Обл. типография, 2008. – 160 с. пособие. – Белгород: Обл. типография, 2008. – 160 с
47. Расчеты по инфляции. Официальный сайт «Российской газеты». URL: <https://rg.ru/2016/05/17/sociologi-bednye-tratiat-na-edu-bolee-44-procentov-dohoda.htm>

48. С.Парамонова, В.Стегний, В.Разинская, Ю.Денисов. Потенциальная мобильность горожан. Вестник ПГНИУ
49. Современная американская социология. М.: МГУ, 1994. – Раздел «Роберт Мертон: динамический функционализм» Социальная психология [Текст] : перевод с английского / Т. Шибутани. - Москва ; Ростов-на-Дону : АСТ : Феникс, 1999. - 539 с.
50. Сорокин П. Социальная мобильность. – М.: Academia; LVS, 2005. – 588 с.
51. Сравнительный анализ российских и американских политических реалий. М.: Экзамен, 2001. – Тема 2 «Современный структурный функционализм: социальный порядок, политическая инновация и адаптация к ней» теоретической социологии. – Т. 3. – М.: Канон, 1998
52. Тихонова Н. Е. Социальная стратификация в современной России: опыт эмпирического анализа. М., 2007.
53. Урри Д. Мобильности. – М.: Праксис, 2012. – 576 с.
54. Урри Д. Социология за пределами обществ. Виды мобильности для XXI столетия. – М.: Высш. шк. экономики, 2012. – 336 с
55. Файнбург З.И. Коллективизм и индивидуализм: проблема взаимоотношения в реальном экономическом процессе, экономическом поведении индивида // Коллективность, экономическое поведение работника и закон о трудовых коллективах: Тез. науч.-практ. конф. / Перм. политехн. ин-т; Перм. Дом техники НТО. – Пермь, 1984. – С. 11-14.
56. Файнбург З.И. Коллективность в современном обществе // Коллективность в современном обществе: Тез. докл. науч.-практ. конф. / Перм. политехн. ин-т; Перм. Дом науки и техн. Союза НИО СССР. – Пермь, 1990. – С. 3-6 Барулин "Социальная философия"
57. Файнбург З.И. Коллективность и экономическое поведение: постановка исследовательской проблемы: (Вводные замечания к дискуссии) // Коллективность, экономическое поведение работника и закон о трудовых

коллективах: Тез. науч.-практ. конф. / Перм. политехн. ин-т; Перм. Дом техники НТО. – Пермь, 1984. – С. 3-5.

58. Файнбург З.И. Коллективность как проблема актуальной практики социализма // Отношения коллективности, типы коллективов и проблемы управления развитием коллективности: Тез. докл. науч.-практ. конф., 18-19 окт 1988 г. / Перм. филиал Урал. отд-я Сов. социол. ассоц.; Перм. политехн. ин-т; Перм. Дом науки и техн. – Пермь, 1988. – С. 3-5.

59. Файнбург З.И. Коллективность как тип общественного отношения. Свойства производственного коллектива // Социология социалистического производственного коллектива. – М., 1982. – С. 6-11.

60. Файнбург З.И. Нравственные проблемы коллективизма: некоторые подходы // Современная цивилизация и моральные ценности: (Сб. статей) / АН СССР; Ин-т философии. – М., 1982. – С. 94-101.

61. Файнбург З.И. Социалистическое соревнование как выражение отношений коллективности / З.И. Файнбург, А.М. Баландин // Социология социалистического производственного коллектива. – М., 1982. – С. 21-24.

62. Филиппов А. Ф. Социология пространства . – «Владимир Даль», 2008 – 290 с.

63. Флориди Л. Большие данные и их эпистемологический вызов. Floridi L. Big data and their epistemological chalenge //Philosophy and technology/ - Berlin, 2012. – N. 25 (4). – S. 345–437. Цит. По обзору Г.В. Хлебников. Реферативный журнал Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Серия 3. 2016. – №1. – С. 13–17.

64. Харламов Н.А. Социальная конструкция повседневности в современном метрополисе. - М.: Высшая школа экономики (ВШЭ), 2007. — 49 с

65. Харченко К.В. Социология управления: от теории к технологии: Учебное

66. Шибутани, Тамотсу. «Социальное управление и социальная коммуникация на рубеже XXI: к преодолению парадигмального кризиса в

социологии // В контексте конфликтологии: проблемы коммуникации и управленческого консультирования / Отв. ред. Т. М. Дридзе и Л. Н. Цой; 1999. — № 2. — С. 8-17;

67. Эфендиев А.Г. Балабанова Е.С., Сорокин П.С. Идентичность и профессиональная культура отечественной социологии: Опыт библиометрического анализа //Социологические исследования. – 2016. - № 3. – С. 45 –54.

Приложение № 1

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Пермский государственный гуманитарно-педагогический университет»

АНКЕТА

ЖИЗНЬ В ДВИЖЕНИИ

**Уважаемый респондент, просим Вас ответить на вопросы анкеты
о жизни в Вашем городе**

Пермь 2016

1. Каким видом транспорта Вы наиболее часто пользуетесь?

Виды транспорта	В повседневной жизни	Во время отпуска
Автомобиль		
Автобус		
Велосипед		
Катер		
Теплоход		
Поезд		
Самолет		
Трамвай		
Троллейбус		
Электричка		
Такси		
Другое		

2. По какому поводу чаще всего приходится пользоваться транспортом?

Пользование транспортом:	В повседневной жизни	Во время отпуска
Работа в городе		
Учеба		
Занятия спортом		
В связи с научными исследованиями		
Встречи с родственниками		
Поездки на рыбалку, охоту		
Поездки на дачу		
Путешествия		
Вахтовые поездки		
В загородный дом		
На базу отдыха		
В медучреждения		
На свидания к заключенным		
Использую авто для приработка		

Другое	2.15	2.30
--------	------	------

3. Что для Вас важно в работе транспорта? (Можно выбрать несколько ответов)

1. развитая система общественного транспорта
2. развитая автомобильная логистика
3. надежность транспорта, избегание поломок в дороге
4. надежность транспорта, недопустимость катастроф
5. бесперебойность, регулярность по времени городского транспорта
6. нарастание ситуаций пробок на дорогах
7. медленная модернизация транспорта: старые автобусы, отсутствие наземного метро, того, что делает города России провинциальными
8. плохой температурный режим в автобусах, либо духота, либо сквозняки
9. другое _____

4. Дайте оценку работе общественный транспорт Вашего города?

1. Отлично
2. Хорошо
3. Удовлетворительно
4. Неудовлетворительно
5. Затрудняюсь ответить

5. Гостю города Вы бы показали следующие достопримечательности...

5.1. _____ 5.2

5.3. _____

5.4. _____

5.5. _____

5.6. _____

5.7. _____

6. Как бы Вы оценили жизнь в городе, микрорайоне?

Оценка	Город	Микрорайон
Отлично		
Хорошо		
Удовлетворительно		
Неудовлетворительно		

7. В какой мере устраивает Вас:

	Условия существования в городе	Да	Не совсем	Нет
1	Благоустройство			

	территории: дороги, детские площадки, тротуары, дороги			
2	ЖКХ			
3	Обеспеченность детскими садами			
4	Обеспеченность школами			
5	Качество здравоохранения			
6	Условия для досуга			
7	Транспортная инфраструктура			

8. Как бы Вы оценили свое материальное положение в сравнении в настоящее время, и пять лет назад?

	Оценка жизненной ситуации	Стало лучше	Осталось прежним	Стало хуже
1	По материальному достатку, уровню жизни семьи			
2	По размеру заработка, дохода			
3	По условиям труда			
4	По возможностям для профессионального роста, карьеры			
5	Удовлетворен ности личной жизнью			
6	По условиям для проведения отпуска, свободного времени			

**9. В каком виде социальной помощи нуждаетесь Вы и Ваша семья?
(Можно выбрать несколько ответов)**

1. Помощь в трудоустройстве взрослых членов семьи
 2. Трудоустройство подростков (в период каникул)
 3. Возможность взять долгосрочный кредит на льготных условиях для строительства или приобретения жилья
 4. Устройство детей в дошкольные учреждения при умеренной плате
 5. Переподготовка или обучение другой профессии, необходимой городу
 6. Помощь в организации малого бизнеса
 7. Льготы при оплате жилья, коммунальных услуг
 8. Увеличение размера пенсий, пособий, стипендий
 9. Организация летнего отдыха для детей при доступной для родителей стоимости путевок
 10. Льготы на медицинское обслуживание, приобретение лекарств
 11. Социальная защита работника при сокращении, увольнении
 12. Организация общения, культурных мероприятий для пенсионеров
 13. Возможность получить надомную работу
 14. Льготы в общественном транспорте
 15. Другое
-
-

10. Какая часть доходов Вашей семьи ежемесячно уходит на питание?

1. Четвертая часть (25%)
2. Третья часть (33%)
3. Половина (50%)
4. Две трети (66%)
5. Три четверти (75%)

11. Какая разница в доходах людей является, на ваш взгляд, наиболее справедливой?

1. В Два-три раза
2. Не более, чем в 10 раз
3. Более, чем в 10 раз
4. Ограничений вообще не должно быть, если это соответствует закону
5. Заметной существенной разницы вообще не должно быть

12. В чем, в последнее время, Вы себе отказываете в тратах из-за кризиса?

1. От некоторых продуктов питания
2. От некоторой одежды
3. От своевременной оплаты коммунальных услуг
4. От возможности хорошо провести отдых
5. От покупки книг, подписки на журналы или газеты
6. От получения платных медицинских услуг, нужных, но дорогих лекарств

7. От покупки бытовой техники взамен старой, вышедшей из строя
8. От возможности дать детям образование/дополнительное образование
9. От похода на праздник (свадьба, день рождения)
10. Ни от чего из вышеперечисленного

13.Как Вы думаете, изменятся ли условия Вашей жизни и работы в ближайшие год-два?

- 1.Нет
- 2.Вряд ли
- 3.Да (в худшую/лучшую сторону)
- 4.Затрудняюсь ответить

14.Как вы думаете, можно ли достичь успеха в жизни, не нарушая законов нравственных норм:

- 1.Нет
- 2.Вряд ли
- 3.Да
- 4.Затрудняюсь ответить

15. Есть ли у Вас желание уехать из Перми?

- 1.Да
2. В принципе да, но это трудноосуществимо
- 3.Нет
- 4.Затрудняюсь ответить

16.С чем могло бы быть связано Ваше желание уехать из Перми (выберете подходящие ответы):

- 1.Невозможность получить достойное образование для Вас или Ваших детей
- 2.Отсутствие подходящей работы
- 3.Трудности с устройством на работу других членов Вашей семьи
- 4.Отсутствие перспектив в плане карьерного роста
- 5.Недостаточные условия для культурного досуга
- 6.Низкая заработная плата, мало возможностей для дополнительных заработков
- 7.Трудности с устройством личной жизни
- 8.Желание жить в сельской местности, вдали от города
- 9.Ограниченные возможности для предпринимательства
- 10.Неблагополучная обстановка в городе (пьянство, наркомания, преступность)
11. Неразвитость сферы здравоохранения
12. Плохая городская инфраструктура (дороги, внешний облик города)
13. Посредственная работа органов местной власти
14. Неразвитая система ЖКХ

17. Что Вас удерживает от переезда (выберете подходящие ответы)?

- 1.Возраст
 - 2.Семейные обстоятельства
 - 3.Состояние здоровья
 - 4.Достойная работа
 - 5.Достойные условия для проживания в городе
 - 6.Трудно найти работу в другом месте
 - 7.Отсутствие материальных возможностей для переезда
 - 8.Нет уверенности, что в другом месте будет лучше
 - 9.Привычка, нежелание менять кардинально свою жизнь
 - 10.Положительные перемены в городе в последнее время
 - 11.Отсутствие родственников, знакомых в других городах, регионах
 - 12.Надежда на изменение ситуации в городе к лучшему в ближайшем будущем
 - 13.Другое_____
-

18. Хотели бы Вы, чтобы Ваши дети (внуки) жили в Перми?

- 1.Да
- 2.Нет
- 3.Затрудняюсь ответить

19. Что из перечисленного Вы считаете необходимым для современной семьи? (выберете подходящие ответы)

1. Автомобиль
2. Гараж
3. Катер
4. Телевизор
5. Несколько телевизоров
6. Видеоплеер (в том числе Blu-ray)
7. Компьютер
8. Видеокамера
9. Мобильный телефон
10. Смартфон
11. Произведения живописи, прикладного искусства
12. Стереосистема
13. Другое_____

20.Оцените работу по пятибалльной системе (один-неудовлетворительно, пять- отлично):

№	Организация работы	Оценка
1	Президента РФ	
2	Правительства РФ	

3	Государственной Думы РФ	
4	Губернатора Пермского края	
5	Правительства Пермского края Законодательного собрания Пермского края	
6	Мэра г. Перми	
7	Администрации г. Перми	
8	Городской Думы	
9	Городских правоохранительных органов	
10	Политических партий	
11	Церкви	
12	Полиции	

21. Является ли для Вас общественно-политический и экономический курс краевой власти основанием для переезда?

1. Да
2. Нет
3. Затрудняюсь ответить

22. В свободное время Вы... (дайте ответ по каждой строчке):

№		Часто	Иногда	Практически никогда
1	ходите в кино?			
2	ходите в театр, музей?			
3	ходите в гости, видите с друзьями?			
4	занимаетесь подсобным хозяйством, огородом?			
5	читаете газеты, книги, журналы?			
6	смотрите телевизор?			
7	шьете, вяжете?			
8	посещаете			

	развлекательные мероприятия (дискотеки, бары, рестораны)?			
9	занимаетесь физкультурой, спортом?			
10	подрабатываете на другой работе?			
11	занимаетесь творчеством (музыка, рисование, лепка)?			
12	Сидите за компьютером, в социальных сетях?			
13	Просто отдыхаете, ничего не делая?			

23. Оцените степень социальных проблем города (дайте ответ по каждой строчке)

	Острая проблема	Не острая проблема	Проблемы нет вообще	Затрудняюсь ответить
Работа, занятость				
Безработица				
Трудности с устройством на работу отдельных групп населения				
Неполная занятость				
Низкий уровень оплаты труда				
Различия в уровнях оплаты труда в разных секторах экономики				

Отток квалифицированны х кадров				
Сложности с повышением квалификации, переподготовкой				
Низкий уровень трудовой дисциплины				
Слабая социальная защищенность работников				
Большие различия в оплате труда управленческого аппарата и рядовых работников				
Неумение руководителей правильно организовать работу				
Семья				
Низкая рождаемость				
Плохое здоровье матерей				
Отток молодежи из города				
Старение населения				
Низкая обеспеченность детскими дошкольными учреждениями				
Низкое качество работы дошкольных учреждений				
Большое количество разводов				

Проблемы неполных семей				
Недостаточная социальная поддержка малообеспеченных семей				
ЖКХ				
Преобладание ветхого и неблагоустроенного жилья				
Большая дифференциация между жителями разных районов				
Недостаточное строительство нового жилья, его дороговизна				
Рост тарифов на коммунальные услуги				
Управление городом				
Ограниченные финансовые ресурсы				
Разногласия между региональной и муниципальной властью				
Разногласия внутри управленческого аппарата муниципального уровня				
Нерациональное расходование бюджетных средств				
Нехватка квалифицированных управленческих кадров				

Недостаточное информирование населения о ситуации в городе				
Недостаточное развитие территориально-общественного управления				
Низкий уровень доверия рядовых граждан к органам власти				
Низкая политическая активность населения				
Транспорт				
Недостаток и изношенность общественного транспорта				
Неритмичная работа транспорта				
Плохое состояние дорог				
Высокая стоимость проезда				
Нерациональное расположение транспортных маршрутов				
Нехватка автостоянок				
Экология				
Загрязненность воздуха				
Загрязненность воды и рек				
Загрязненность почвы				
Ухудшение здоровья людей из-за плохой экологии				

Недостаток очистных сооружений				
«Мягкое» законодательство против нарушителей экологической обстановки				
Медицинское обслуживание				
Недостаточное количество медицинских учреждений				
Недостаток машин скорой помощи				
Неудовлетворительное состояние материально-технической базы				
Недостаточная обеспеченность медицинскими кадрами				
Недостаточная работа по профилактике заболеваний				
Низкая заработная плата работников здравоохранения				
Образование				
Недостаточная обеспеченность школами				
Недостаточная обеспеченность ПТУ, техникумами				
Недостаточное количество ВУЗов				
Ограниченные возможности получить образование по				

желаемой специальности в регионе проживания				
Ограниченный выбор профессий				
Неудовлетворительное состояние материально-технической базы				
Низкое качество профессионального образования в школах				
Низкое качество профессионального образования в ПТУ, техникумах				
Низкое качество профессионального образования в ВУЗах				
Низкая заработная плата работников				
Культура, спорт и досуг				
Недостаточная обеспеченность города социально-культурными и спортивными учреждениям				
Неудовлетворительное материальное состояние объектов досуга, культуры и спорта				
Высокие цены на билеты, секции				
Низкая посещаемость				
Низкая заработная плата работников				
Общественный порядок, безопасность				

Распространение наркомании, токсикомании				
Алкоголизм				
Безнадзорность детей				
Большое количество бомжей				
Проституция				
Высокий уровень преступности в городе				
Неудовлетворительная работа правоохранительных органов				
Нехватка квалифицированных кадров				
Нехватка кадров				
Нарушение законности в правоохранительных органах				
Низкий уровень правовой грамотности населения				

Просим указать Вас:

24. Пол

25.Возраст

26.Уровень образования

27.Обеспеченность жильем _____

28.Семейное положение

29.Регион

30. Город

31 Район, микрорайон

32..Укажите ваше основное занятие в настоящее время:

1. Специалист на производстве (промышленности, строительстве, сельском хозяйстве)
2. Специалист в сфере образования, медицинского обслуживания, науки, культуры
3. Специалист в торговле, сфере услуг, общественном питании

4. Специалист на транспорте, в коммунальном хозяйстве, связи
5. Специалист в сфере финансов, банковского дела, страхования
6. Рабочий в промышленности, строительстве, сельском хозяйстве
7. Рабочий в непроизводственной сфере
8. Руководитель на предприятии, в организации, фирме
9. Руководитель в органах власти (на уровне начальника управления, комитета, отдела)
10. Служащий-специалист в органах управления (ведущий, главный специалист, бухгалтер, юрисконсульт и т.д.)
11. Служащий (-ая) (неспециалист) (секретарь, кассир и т.п.)
12. Работник правоохранительных органов
13. Предприниматель, коммерсант
14. Заняты индивидуальной трудовой деятельностью
15. Учащийся школы, ПТУ
16. Учащийся спецшколы
17. Учащийся колледжа
18. Студент вуза
19. Домохозяйка (постоянно неработающая)
20. Находитесь в декретном отпуске или отпуске по уходу за ребенком
21. Пенсионер
22. Безработный
23. Заняты чем-то другим, напишите, чем _____

Анкета составлена на основе инструмента Лаборатории социологии ПНИПУ

Приложение № 2

Пол	Возраст	Образование	Жилье	Семейное положение	Регион	Город	Район	Работа	1.1.1.
ж	19	неполное высшее	+	1	Пермский край	Город	Мотовилихинский	18	
ж	20	неполное высшее	-	1	Пермский край	Город	Свердловский	18	
ж	19	неполное высшее	+	1	Пермский край	Город	Мотовилихинский	18	
ж	19	неполное высшее	-	1	Пермский край	Город	Дзержинский	18	1
м	20	неполное высшее	-	1	Пермский край	Город	Дзержинский	18	
м	19	неполное высшее	-	1	Пермский край	Город	Свердловский	18	
ж	19	неполное высшее	-	1	Пермский край	Город	Индустриальный	18	1
м	19	неполное высшее	-	1	Пермский край	Город	Индустриальный	18	1
ж	23	неполное высшее	+	1	Пермский край	Город	Ленинский	18	1
м	20	неполное высшее	-	1	Пермский край	Город	Дзержинский	18	
ж	20	неполное высшее	-	1	Пермский край	Город	Свердловский	18	
м	20	неполное высшее	-	1	Пермский край	Город	Свердловский	18	
ж	20	неполное высшее	-	1	Пермский край	Город	Свердловский	18	
ж	19	неполное высшее	+	1	Пермский край	Город	Индустриальный	18	1
ж	20	неполное высшее		1	Пермский край	Город	Свердловский	18	
ж	19	неполное высшее		1	Пермский край	Город	Свердловский	18	
ж	20	неполное высшее		1	Пермский край	Город	Дзержинский	18	1

ж	21	неполное высшее	1	Пермский край	Город	Мотовилихинский	18	
м	20	неполное высшее	1	Пермский край	Город	Индустриальный	18	
м	22	неполное высшее	1	Пермский край	Город	Свердловский	18	
ж	18	неполное высшее	1	Пермский край	Город	Мотовилихинский	18	
ж	19	неполное высшее	1	Пермский край	Город	Свердловский	18	
ж	18	неполное высшее	1	Пермский край	Город	Свердловский	18	1
ж	19	неполное высшее	1	Пермский край	Город	Ленинский	18	
м	19	неполное высшее	1	Пермский край	Город	Индустриальный	18	
ж	18	неполное высшее	1	Пермский край	Город	Ленинский	18	
ж	19	неполное высшее	1	Пермский край	Город	Свердловский	18	
ж	20	неполное высшее	1	Пермский край	Город	Дзержинский	18	