



DOI: <https://doi.org/10.15688/lp.jvolsu.2024.2.13>

UDC 316.444
LBC 60.546.7



Submitted: 29.03.2024
Accepted: 15.06.2024

**MOBILITY IN THE MODERN WORLD:
APPROACHES TO UNDERSTANDING AND NEW FORMATS**

Tatyana N. Yudina

Institute for Demographic Research – Branch of the Federal Center of Theoretical and Applied Sociology
of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation

Natalia N. Semochkina

Russian State Social University, Moscow, Russian Federation

Abstract. Currently, mobility studies have begun to cover a wider range of mobility formats, including not only the social and territorial movements of individuals and groups but also their readiness for them and adaptation mechanisms to upcoming, ongoing, or already past social, economic, and cultural changes. The emergence of new and diverse formats of mobility requires their further sociological understanding. The advanced development and complications of objective reality emphasize not only the relevance but also the obvious necessity of its scientific study and description. Our research is aimed at identifying and characterizing the specifics of the new forms of mobility that have emerged, assessing their scale in society and their role in the everyday lives of individuals and social groups. Using the methods of analyzing statistical data and data from scientific works, the article critically examines the evolution of the concept of “mobility” in sociology. Particular attention is paid to modern concepts such as the “mobile turn” and “multi-dimensional mobility”. The results obtained include the identification of new formats of mobility in various spheres of society, including characteristics and prospects for their development in the future. The authors include the concepts of mobility-as-a-service, infrastructure mobility, global labor mobility, and managed migration mobility, the development of digital tourism and travel, and new forms of digital academic mobility as new formats. The article offers an integrated approach to the sociological understanding of mobility as well as an analysis of modern social processes through the prism of the mobile world. The article particularly emphasizes the individualization of sociocultural life in the context of the subjective experience of mobility and its consequences.

Key words: mobility, mobile turn, multi-dimensional mobility, multimodal mobility, forms of mobility.

Citation. Yudina T.N., Semochkina N.N. Mobility in the Modern World: Approaches to Understanding and New Formats. *Logos et Praxis*, 2024, vol. 23, no. 2, pp. 120-132. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/lp.jvolsu.2024.2.13>

МОБИЛЬНОСТЬ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ: ПОДХОДЫ К ОСМЫСЛЕНИЮ И НОВЫЕ ФОРМАТЫ

Татьяна Николаевна Юдина

Институт демографических исследований Федерального научно-исследовательского социологического центра РАН, г. Москва, Российская Федерация

Наталья Николаевна Сёмочкина

Российский государственный социальный университет, г. Москва, Российская Федерация

Аннотация. В настоящее время исследования мобильности стали охватывать более широкий спектр форматов мобильностей, включающий не только социальные и территориальные перемещения индивидов и групп, но и их готовность к ним, адаптационные механизмы к предстоящим, идущим или уже прошедшим социальным, экономическим, культурным изменениям. Порождение новых разнообразных форматов мобильности требует их дальнейшего социологического осмысления. Опережающее развитие и усложнение объективной реальности подчеркивает не только актуальность, но и очевидную необходимость ее научного изучения и описания. Наше исследование направлено на выявление и описание специфики появившихся новых форм мобильности и оценку их масштабов в обществе и роли в повседневной жизни индивидов и социальных групп. Методами анализа статистических данных и анализа данных научных работ в статье критически рассмотрена эволюция понятия «мобильность» в социологии. Особое внимание уделено современным концепциям, таким как «мобильный поворот» и «многомерная мобильность». Полученные результаты включают выделение новых форматов мобильности в различных сферах жизни общества, включающее характеристики и перспективы их развития в будущем. К новым форматам авторы относят концепцию Mobility-as-a-Service (мобильность как услуга), инфраструктурную мобильность, глобальную трудовую мобильность, управляемую миграционную мобильность, развитие цифрового туризма, тревеливинг и новые формы цифровой академической мобильности. Статья предлагает комплексный подход к социологическому пониманию мобильности, а также анализ современных социальных процессов через призму мобильного мира. В статье особо подчеркивается индивидуализация социокультурной жизни в контексте субъективного переживания мобильности и ее последствий.

Ключевые слова: мобильность, мобильный поворот, многомерная мобильность, мультиимодальная мобильность, формы мобильности.

Цитирование. Юдина Т. Н., Сёмочкина Н. Н. Мобильность в современном мире: подходы к осмыслению и новые форматы // Logos et Praxis. – 2024. – Т. 23, № 2. – С. 120–132. – DOI: <https://doi.org/10.15688/lp.jvolsu.2024.2.13>

Введение

Мобильность всегда рассматривалась социологической наукой как одно из важнейших направлений анализа. Как отмечал Э. Гидденс, мобильность один из «краеугольных» концептов классической социологии [Giddens, Sutton 2017]. Сегодня проблемы современности, такие как развитие глобализационных процессов, миграция и поиск механизмов регулирования миграционных процессов, космополитизм, нео- и постколониализм, «подвижная» городская жизнь и среда, поиск и создание новых форм контроля и сле-

жения [Шеллер 2018], порождают необходимость исследования мобильности в более широком контексте.

Мобильность, как и все социальные процессы, имеет изменяющийся характер, не стоит на месте, а развивается вслед за развитием общества, занимая важное место в жизни современного человека. Сегодня «быть современным» означает «быть мобильным». Учитывая опыт пандемии, развитие технологий, новых форм занятости, смещение ценностей в молодых поколениях с коллективизма к индивидуализму, можно утверждать, что в ближайшем будущем мобильность станет

самоценностью [Miraftabzadeh, Longo, Foidadelli 2024]. Это уже дает толчок к развитию новых форматов мобильности, которые требуют социологического осмысления, и можно с уверенностью говорить, что эти же процессы будут продолжаться в будущем.

Методология

Представленное исследование ставит своей целью выявление специфики новых форматов социальной мобильности. Для достижения поставленной цели были решены следующие исследовательские задачи:

- критический анализ научного дискурса в классических и современных социологических подходах к изучению мобильности;
- изучение современных социальных процессов с точки зрения формирования новых мобильных практик;
- обоснование социальных последствий, связанных с развитием новых форматов мобильности в разных сферах жизнедеятельности.

Для выявления и осмысления существенных характеристик мобильности послужил анализ публикаций ведущих международных и российских ученых, анализирующих сущность, причины и социальные последствия мобильности. Материалами для характеристики, оценки и прогноза развития новых форматов мобильности стали открытые данные статистики, а также результаты современных исследований; отчеты компаний; данные официальных интернет-ресурсов отечественных государственных и бизнес-структур, аналитические доклады, исследования международных организаций; опубликованные материалы научно-исследовательских мероприятий (круглых столов, конференций), материалы средств массовой информации по результатам социологических и экономических исследований; прочие данные.

Результаты

Социологическая традиция изучения мобильности

Еще классики социологии обращали внимание на взаимосвязь между социальными изменениями, социальной стабильностью и

социальной мобильностью. В своем известном труде «Социальная мобильность» П.А. Сорокин указывал на то, что мобильность представляет собой изменение положения индивида или группы в системе социальной стратификации. Он также отмечал, что современные общества становятся все более «текущими» [Сорокин 2005]. Американские социологи С. Липсет и Р. Бендикс продолжили развитие идей П. Сорокина в своей работе «Социальная мобильность в индустриальном обществе». Авторы определяют мобильность в схожем с П.А. Сорокиным ключе. Эти выводы они сделали по итогам международного исследования в девяти странах, имеющих примерно одинаковые темпы роста восходящей мобильности [Lipset, Bendix 1991].

Изучение мобильности было продолжено американскими и западноевропейскими исследователями, стоящими на других теоретических позициях, что отразилось и на их подходах к анализу социальной мобильности.

В американской социологии следует упомянуть работу Блау и Данкана [Blau, Duncan 1967], которые разработали иерархию профессий и регрессионную модель для оценки позиции индивида или группы по уровню дохода и образования в социальном пространстве общества равных возможностей. Критический подход к исследованию мобильности представлен американскими социологами Д. Фетерманом и Р. Хаузером, предложившими концепцию «базовой» мобильности для определенных обществ [Featherman, Hauser 1978].

Исследования мобильности европейских социологов чаще базировались на классовых подходах.

Французский исследователь П. Бурдьё развенчивает миф о равных возможностях, предоставляемых образованием, рассматривая его как «еще один резервуар для конвертации основных капиталов». Он также предлагает «теорию трансмиссии социального статуса» и его воспроизводства [Bourdieu 1973].

Необходимо отметить, что до недавнего времени в исследованиях мобильности классовый подход оставался доминирующим. Однако, Э. Гидденс, У. Бек и З. Бауман осуществили социокультурный поворот в сторону индивидуализации, что концептуально из-

менило понимание социальной позиции в исследованиях социальной мобильности. Они возложили на индивида ответственность за формирование своей идентичности в современном мире [Giddens 2002; Beck 2007; Bauman 2013].

В современных исследованиях мобильность приобретает первостепенное, самостоятельное значение. Такой «мобильный поворот» (mobility turn) совершил Дж. Урри. Его исследование охватывает не только социальные перемещения, но и физические и материальные практики движения, коммуникативные и цифровые перемещения, а также инфраструктуру и системы управления, которые способствуют или препятствуют этим перемещениям. Он также рассматривает представления, идеологию и значения, связанные с движением и неподвижностью [Urry 2000]. Внимание сосредоточено на взаимосвязи различных форм мобильности и неподвижности (immobilities). Вот почему стали говорить о «новой парадигме мобильностей» [Sheller, Urry 2006] – «мобильном повороте».

Этот подход расширяет предыдущие рамки путем включения анализа «пространственной мобильности» людей и объектов, передвижения информации (включая изображения), денежных и технических средств, а также инфраструктуры, обеспечивающей различные виды перемещений (таких как транспорт и программные комплексы, облегчающие поездки и коммуникацию) [Шеллер 2018, 96]. Кроме того, он устанавливает связь между каждым типом мобильности и реляционной онтологией взаимодействия субъектов, пространства и смыслов в совместном конструировании.

Дальнейшим развитием концепции Дж. Урри, стал комплексный, целостный (холистический) подход, в котором современные форматы мобильности анализируются по направлениям микромобильности, услуги мобильности на базе автомобилей (car-based mobility services) и цифровые онлайн-платформы. Исследователи приходят к выводу, что эти направления имеют отличительные особенности: это городские или пригородные виды транспорта, которые обычно используются обеспеченными и образованными людьми, чаще всего молодыми, и они обязательно

учитывают экологическую повестку [Mubiru, Westerholt 2024]. В российском социологическом дискурсе разработан похожий концепт «многомерной (мультимодальной) мобильности». Концепция мобильности как широких жизненных изменений рассматривается ими в единстве объективной и субъективной мобильности [Семенова, Черныш, Сушко (ред.) 2019].

Мультимодальность в концепциях мобильности

Мобильность как услуга. Концепция Mobility-as-a-Service (MaaS) появилась порядка десяти лет назад вместе с массовым распространением смартфонов [What is MaaS? web].

Новые возможности мобильных телефонов дали толчок развитию самых разных цифровых платформ, в том числе цифровой мультимодальной транспортной сети. В основе этой идеи лежит подключение поставщиков перевозок к единой платформе, аккумулирующей данные. Пользователи в смартфоне должны иметь приложение, через которое можно будет спланировать свой маршрут, арендовать практически любой транспорт, в том числе вызвать такси, купить билет на метро или трамвай.

MaaS определяется как «бесшовная интеграция транспорта, удобных платежных платформ и улучшенного клиентского опыта» [Sachin, Rumde, Nithin 2023, 2]. Пилотные проекты MaaS в настоящее время тестируются во многих городах и регионах по всему миру с различными бизнес-моделями и архитектурой.

Исследователи MaaS говорят, что такой «подход позволит разгрузить городские дороги, избавиться от пробок, снизить объемы выхлопов. А в перспективе, за счет анализа получаемых от пользователей данных, – оптимально развивать транспортную и не только инфраструктуру городов» [Коробченко 2021, 28].

У данной цифровой платформы появилось и название – «мобилити». Реализация концепции многокомпонентной мобилити позволит отказаться от частного автотранспорта. Можно сказать, что MaaS бросает вызов как решению экологических проблем, так и

проблем с заторами и бесперебойному функционированию пассажирской мобильности.

Инфраструктурная мобильность.

По мере роста населения городов критической проблемой становится мобильность граждан в них. Согласно прогнозу ежегодной программы ООН по содействию устойчивому развитию населенных пунктов UN-Habitat, к 2050 г. количество пассажиро-километров увеличится в 3–4 раза по сравнению с 2000 г. [Программа ООН web]. Соответственно цель развития – создание более удобного, эффективного и экологичного способа передвижения людей и перевозки грузов. Необходимы транспортные системы с высокой пропускной способностью, являющихся сочетанием метро, трамваев и скоростных автобусов.

Обновленная транспортная инфраструктура должна отвечать следующим требованиям: скорость; комфортабельность; интермодальность; интеллектуальность; экологичность.

Как отмечают исследователи, главными трендами развития инфраструктурной мобильности будут: переход на электротранспорт; появление новых транспортных мобилити-хабов; использование больших данных для выстраивания эффективной транспортной системы; продвинутое гостеприимство; автоматизация и самообслуживание по оплате всевозможных услуг [Дмитриенко web; Пищикова 2021].

Ярким примером формирования инфраструктурной мобильности сегодня служит Москва. В 2010 г. среди мегаполисов по уровню развития транспортной инфраструктуры Москва занимала 8-е место. К 2018 г. Москва уже уступала лишь Токио, а с Лондоном находилась на одном уровне (рис. 1).

Однако после того как в 2018 г. был дан старт проекту «Цифровой городской транспорт» в рамках концепции «Умный город», столица взяла курс на мультимодальную инфраструктурную мобильность, то есть создание такой транспортной интеграционной системы в мегаполисе, которая позволяет строить маршруты с использованием нескольких видов транспорта и цифровых сервисов оплаты и информирования. В 2022 г. эта система получила премию Международного союза общественного транспорта (МСОТ) UITP Awards 2022. В этом же году Москва заняла первое место в Индексе городского процветания программы UN-Habitat сразу по двум показателям: «Качество жизни» и «Развитие городской инфраструктуры».

Опыт Москвы может быть транслирован и в другие крупные города России, а повышение инфраструктурной мобильности между городами позволит решить проблемы российского рынка труда, для которого характерна низкая трудовая мобильность населения.

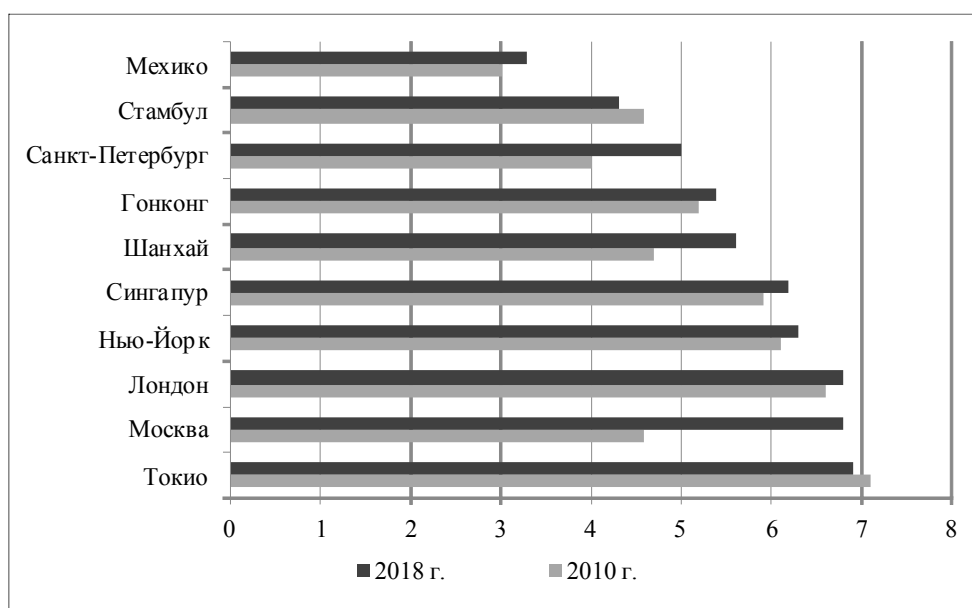


Рис. 1. Динамика Индекса развития транспортного комплекса ведущих мегаполисов мира 2010–2018 годов

Примечание. Составлено авторами по данным МГУ им. М.В. Ломоносова [Федянин и др. 2020, 32].

Исследования показывают [Мкртчян 2018], что в субъектах страны уже много лет существует дисбаланс трудовых ресурсов по тем или иным специальностям и потребностям в них, выровнять который можно за счет внутренней миграции. Если будет высокоскоростная транспортировка кадров между регионами, дисбаланс постепенно будет сглажен. Кроме этого, повышение инфраструктурной мобильности поможет снизить концентрацию населения в крупных агломерациях. Важную роль в развитии внутренней инфраструктурной мобильности играет развитие телекоммуникационной инфраструктуры и повышение скорости передачи данных в регионах [Камари 2023].

Глобальная трудовая мобильность.

Глобальная мобильность персонала как явление перерастает в масштабную тенденцию. По данным компании PwC, в мире еще до пандемии существовала тенденция роста числа специалистов, работающих за границей [Talent Mobility... web]. В 2021 г. в мире насчитывалось 169 млн иностранных работников, среди них 99 млн – мужчин и 670 млн женщин. Чаще всего они были заняты в сфере услуг, промышленности и сельском хозяйстве, но постепенно этот тренд начинает меняться [ILO Global Estimates... web].

Трудовая мобильность прогрессирует не только за счет переезда в другую страну ради трудоустройства. Уже в 2020 г. 17,4 % работников имели удаленный формат работы и соответственно возможность работать из любой точки планеты. В период пандемии это количество выросло до 95 % в некоторых компаниях, в первую очередь сферы ИКТ и дизайна. Таким образом, тренд на удаленную работу, с одной стороны, значительно повысил долю удаленных и гибридных вакансий, с другой стороны, тренд глобализации привел к укреплению ориентаций работников на международную карьеру [From Potential to Practice... web].

Вместе с тем, развитие глобальной мобильности персонала сопряжено с целым рядом барьеров, таких как усложнение трудового и миграционного законодательства, визовые ограничения, а также развитие целого ряда вооруженных и политических конфликтов в 2022–2024 годах.

Несмотря на ограничения, молодое поколение на рынке труда в качестве приоритетов ставит свободу, пространство, личные предпочтения, значит, и будущий тип организации трудовых отношений для молодых сотрудников видится ими в свободном графике, частичной занятости и возможности удаленной работы. Поэтому глобализация трудовой мобильности будет только возрастать.

Управляемая миграционная мобильность. Как отмечается в докладе МОМ, за 2023 г. миграционные потоки достигли рекордного уровня. Количество международных мигрантов в мире составляет порядка 281 млн человек. Меняется и характер миграции. Если раньше мигрант – это чаще мужчина, который едет на заработки или учебу, чтобы поддерживать семью и затем вернуться на родину, то в последние годы активно развивается и семейная мобильность [International Migration Outlook web].

В настоящее время большинство развитых стран мира развивают методы управления миграцией. Признается, что экономики многих стран нуждаются в привлечении новых работников из-за рубежа, так как своих у них попросту нет или их недостаточно для покрытия потребностей рынка труда. Местная молодежь часто имеет завышенные карьерные ожидания и предпочитает не работать вообще, что приводит государство к необходимости замещения вакансий более конформно настроенной рабочей силой. Для этого используются разные методы, например, программы привлечения талантов, оплачиваемых стажировок, визовая поддержка молодежи из развивающихся стран. Например, США и Великобритания выдают специальные визы Global Talent.

В докладе МОМ сказано, что успешность привлечения мигрантов в значительной степени определит экономические и социальные траектории стран и их успешность в будущем [Migrants... web, 41]. Поэтому управляемая миграционная мобильность развивается повсеместно. Разные страны имеют разные приоритеты, но заметно, что образованная молодежь является наиболее предпочитаемым объектом. Обеспечение поддержки членов семьи мигранта – важное конкурентное преимущество страны-реципиента.

В то же время стоит отметить, что пандемия COVID-19, начавшаяся в 2019 г., самым серьезным образом повлияла на территориальную мобильность населения между государствами в сторону снижения. Следует отметить, что управление миграцией тесно связано как с нынешними событиями, характеризующимися усилением мировой напряженности (включая пандемию, политические и экономические кризисы), так и с долгосрочными тенденциями (например, демографическими изменениями, экономическим развитием, прогрессом в области коммуникационных технологий и доступностью средств передвижения).

Цифровой туризм. Еще в начале века З. Бауман писал о «конце географии» (по аналогии с концом истории Ф. Фукуямы): «Расстояния уже не имеют значения, а идею геофизической границы в реальном современном мире становится все труднее поддерживать» [Бауман 2004, 25]. По его мнению, цифровизация является важнейшим техническим фактором мобильности, поскольку позволяет избегать перемещения физического тела и достигать ту точку в пространстве, которая кажется пользователю необходимой здесь и сейчас. «Появление компьютерной «всемирной паутины» положило конец... самому понятию «перемещения» (и «расстояния», которое необходимо преодолеть)» [Бауман 2004, 27].

Виртуальная реальность как способ посетить город мечты уже никого не удивит. И если совсем недавно виртуальное путешествие представляло собой просмотр заранее подготовленного видео на профильной онлайн-платформе, то уже сегодня проводятся онлайн-экскурсии в режиме реального времени с использованием различных стриминговых платформ. Появились и новые формы – цифровые двойники известных личностей в качестве гидов, исторические реконструкции, дополненная реальность. Подобные сервисы требуют проведения соответствующей переподготовки гидов, модерации туристической программы, а также постоянной работы над совершенствованием качества изображения с целью достижения эффекта виртуальной реальности.

Кроме того, возможности интернета привели к созданию и цифровой инфраструктуры

туристической мобильности. Уже достаточно долгое время существуют сервисы по поиску вариантов размещения. Но в настоящее время эти сервисы становятся и информационно-коммуникационными платформами, где можно общаться, оставлять отзывы, связываться с людьми, то есть имеют и функции социальных сетей.

Сетевой характер цифровой инфраструктуры туризма выражается и в создании новых платформ взаимодействия пользователей, например, виртуальные гостевые сети [Махова 2023]. Ярким примером проявления глобального интернет-сообщества может служить международная сеть гостеприимства CouchSurfing.com. Это онлайн-платформа и мобильное приложение, где пользователи со всего мира могут зарегистрироваться и предлагать взаимопомощь во время путешествий, включая бесплатное предоставление жилья.

Цифровая инфраструктура туристической отрасли развивается настолько быстро и эффективно, что упрощает самостоятельные путешествия. Теперь для них самое важное – это наличие устройства с доступом в интернет. Роль же туристического агентства становится незначительной.

Тревеливинг: мобильность как образ жизни. Этот новый вид мобильности в сфере автономных путешествий представляет собой уникальный образ жизни, где передвижение становится главным аспектом. Термин «тревеливинг» обрел популярность недавно, происходя от сочетания английских слов travel (путешествие) и living (жизнь).

Тревеливинг как образ жизни в постоянном движении привлекает все больше последователей из различных социокультурных сфер.

Тревеливинг как жизнь в путешествии становится все более актуальным в наше время, привлекая своих последователей из различных социокультурных групп. Изначально ассоциировавшийся с бродячими музыкантами и актерами, тревеливинг завоевывает популярность среди тех людей, которые выбирают путь постоянных путешествий в одиночку или с семьей. Это понятие возникает как запрос на замедление жизни, развитие осознанности, когда туристическая поездка превращается в детальное изучение местных особенностей – не столько достопримеча-

тельностью, сколько локальной культуры и образа жизни [Pileri, Moscarelli 2021]. В отличие от традиционного туризма, тревеливинг не ограничен временными рамками, и перемещения осуществляются внутри финансово-бытовой модели. Несмотря на существующие ограничения, связанные с концепцией тревеливинга, такие как необходимость пересечения границ, визовой поддержки, трудности адаптации к новым культурным контекстам в каждой локации, такой образ жизни привлекает своей необычностью, возможностью получения глубоких впечатлений вне стандартных сценариев и привычных географических координат.

Развитию тревеливинга также служит и развитие инфраструктурной и транспортной мобильности, доступность удаленной работы, возможности онлайн-заработка, популярность ведения блогов и каналов [Назаренко, Тихонова 2022]. И конечно популярность идей свободы, путешествий по миру и ценность мобильности. С этой точки зрения тревеливинг также может рассматриваться как поворот к индивидуализации жизненных практик.

Цифровая академическая мобильность. Цифровая академическая мобильность получила небывалое развитие в период пандемии и сохранила свои позиции после нее. Это понятие охватывает не только удаленные формы обучения, онлайн-курсы, которые позволяют студентам обретать образовательный опыт в глобальном контексте, не выходя из своих домов. Новые формы – это виртуальные обмены преподавателями, проведение онлайн-защит диссертаций, дистанционные заседания советов. Это открывает новые перспективы для сотрудничества между учебными учреждениями по всему миру. Рабочее время академиков высоко ценится, поэтому его сокращение за счет дороги дает множество возможностей для участия лучших кадров в образовательном процессе разных вузов, особенно если у ученого узкая специализация. В масштабах глобального образовательного сообщества, цифровая академическая мобильность становится неотъемлемым компонентом обучения, предоставляя студентам уникальные возможности для интеграции в мировое образовательное пространство [Певзнер, Петряков, Смертин 2023].

Конечно, в российской академической среде произошли масштабные перемены в 2022 году. С одной стороны, санкции, закрытие программ обмена с недружественными странами, отсутствие доступа к платформам видеоконференцсвязи привели к существенным изменениям. С другой стороны, переориентация образовательной и научной политики сделала эти изменения позитивными и дала старт новым направлениям сотрудничества в евразийском, южноазиатском, латиноамериканском регионах. Приоритетное импортозамещение привело к разработке отечественного ПО и в будущем будет способствовать укреплению лидерских позиций России в сфере цифровой мобильности с заинтересованными партнерами.

Обсуждение

Современный мир с его технологиями и многочисленными сервисами как будто создан для мобильной жизни. Разнообразие новых форм этой мобильности столь велико, что ученые, просто не успевают не только прогнозировать будущие тенденции, но и даже отслеживать то, что происходит в реальности. И тем более охват новых форм мобильности в рамках одной статьи оказывается проблематичным.

Изучение мобильностей уже не ограничивается перемещениями людей. Оно охватывает также перемещения различного рода объектов, информации и изображений, капитала, самих средств передвижения, мобильную связь на нескольких уровнях одновременно. Кроме этого, исследование включает в себя не только реальные, но и потенциальные перемещения, а также различные формы неподвижности, «жительства» и обустройства территории.

Необходимо рассматривать и другую сторону развития разнообразных форм мобильности, которая отражается не только в высокой степени социальной одобряемости и желательности, а иногда и принуждения к мобильности. По мысли бельгийского исследователя К. Минке, «вездесущность и предприимчивый характер превращают мобильность в современную тотальную идеологию» [Mincke 2016].

Современные социотехнические и культурные трансформации мобильности побуждают исследователей к выработке новых теоретических и методологических подходов. Так в своих работах Шеллер и Урри отмечают развитие систем «умной» среды и создание новых видов мобильных устройств, которые способствуют формированию новых форм мобильной связи, таких как, передача человеком с мобильного устройства задачи для ее выполнения техническим устройством. И как следствие новые форматы мобильной коммуникации, порождают новые толчки физической мобильности как людей, а также транспорта и вещей [Sheller, Urry 2003].

Специализированные исследования в области транспортной мобильности набирают обороты. Сегодня внимание ученых сосредоточено не только на средствах передвижения, но и на значимости инфраструктуры в формировании социальных мобильностей. Современная инфраструктура включает не только дороги и системы канализации, но и телекоммуникационные сети, радиовещание, аэропорты, передовые спутниковые технологии и мобильные коммуникации. Эти компоненты «орkestрируют паттерны социального взаимодействия людей и обеспечивают социальную адаптацию в повседневной жизни» [Урри 2012].

Сегодня исследования мобильности ориентированы на индивидуализацию социокультурной жизни, так как мобильность уже не только объективно наблюдаемая, но и субъективно проживаемая, а значит ее исследования будут все более актуальны и популярны.

Безусловно, в одной статье анализ всех новых видов мобильности может носить скорее описательный характер, выявляющий тренды и проблемы в социологическом понимании социальной мобильности. Однако именно такой вид анализ актуализирует дальнейшие исследования и способствует углублению научного дискурса.

Заключение

Социологическое изучение миграции имеет достаточно длинную историю. Она рассматривалась как перемещение человека или группы людей по горизонтальной или верти-

кальной оси. Однако в век миграции мы видим изменение ее смыслов, значения и соответствующее формирование ее новых видов в условиях «текучести» и изменчивости общества, хрупкости социальной структуры и индивидуализации социальных практик. Это приводит к смещению научного дискурса с пространственного понимания перемещений к комплексному мультимодальному подходу, учитывающему множество факторов.

Мультимодальность – это не только сочетание разных условий и факторов, но и развитие разных форм мобильности, которые находятся во взаимосвязи и взаимозависимости. К таким формам относятся Mobility-as-a-Service, которая представляет собой интегрированную платформу для поставщиков и пользователей транспортных услуг и других услуг по передвижению. На ее основе развивается и инфраструктурная мобильность, которая понимается не просто как развитие транспорта, а соответствие этого развития принципам современной жизни и ценностям общества: сочетание скорости, комфорта, технологий умного города и экологичности. Инфраструктурная мобильность становится основой для развития межрегиональной мобильности и, как следствие, создает условия для кадрового равновесия в регионах.

В целом тренд на глобализацию трудовой мобильности заметен уже длительное время. Но этот тренд сталкивается с развитием удаленных форм занятости, который в сочетании с последствиями геополитических потрясений ведет к вынужденной оседлости трудовых мигрантов в «спокойных» регионах планеты.

В свою очередь, это формирует и кадровый голод во многих странах, проходящих процесс старения населения. Борьба за работников формирует стратегии управляемой миграционной мобильности, предусматривающие создание привлекательных условий не только для самих трудовых мигрантов, но и для их семей. Отсюда и рост семейной миграции, когда работающая молодежь увозит за собой не только своих детей, и но и пожилых родителей.

Новые формы мобильности возникли и в сфере туризма, где активное использование цифровых технологий формирует пространство для онлайн-путешествий и взаимодействий.

Это способствует развитию индивидуально-го туризма, его замедлению с целью погружения в местную культуру. Ценность мобильности формирует устойчивый долговременный характер путешествий, когда они длятся в течение года или нескольких лет, а иногда и в течение всей жизни (тревелвинг).

Еще одной новой формой мобильности стоит назвать академические обмены, которые получили серьезное развитие благодаря пандемии. Удаленная занятость преподавателей, чтение лекций, работа над исследованиями – это не только экономия ресурсов на пространственных перемещениях, но и значимый фактор развития современной науки и научной коммуникации.

Таким образом, специфика новых форматов социальной мобильности обусловлена глобализацией и научно-техническим прогрессом, которые формируют новые социальные практики. Многовекторное развитие мобильностей в свою очередь требует развития междисциплинарного подхода в современных социологических исследованиях.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Бауман 2004 – *Бауман З.* Глобализация. Последствия для человека и общества. М.: Весь Мир, 2004.
- Дмитриенко web – *Дмитриенко И.* Мобильность как услуга: что скрывается за новой концепцией городского транспорта [Деловой журнал «Профиль». 16.12.2020] // <https://profile.ru/scitech/mobilnost-kak-usluga-chto-skyvaetsya-za-novoj-koncepciej-gorodskogo-transporta-440429/>
- Камари 2023 – *Камари Д.М.* К вопросу о мобильности и имобильности рабочей силы в России и в мире // Социально-трудовые исследования. 2023. № 4 (53). С. 171–178. DOI: 10.34022/2658-3712-2023-53-4-171-178
- Коробченко 2021 – *Коробченко А.* Мобильность как сервис // Сибирская нефть. 2021. № 1 (178). С. 28–33.
- Махова 2023 – *Махова К.Б.* Цифровой туризм в России // Российское общество сегодня: ценности, институты, процессы. СПб.: Сциентиа, 2023. С. 678–679.
- Мкртчян 2018 – *Мкртчян Н.В.* Возрастной профиль внутрироссийской трудовой миграции и иных форм пространственной мобильности населения // Региональные исследования. 2018. № 1. С. 72–81.
- Назаренко, Тихонова 2022 – *Назаренко А.С., Тихонова О.В.* Тревел-блогинг в Instagram и YouTube: влияние пандемии // Меди@льманах. 2022. № 1 (108). С. 68–76. DOI: 10.30547/mediaalmanah.1.2022.6876
- Певзнер, Петряков, Смертин 2023 – *Певзнер М.Н., Петряков П.А., Смертин И.В.* Стратегии интернационализации регионального университета в контексте вызовов современности // Модели и стратегии развития интернационализации регионального вуза в реальном и виртуальном пространстве. Ульяновск: Зебра, 2023. С. 79–113.
- Пищикова 2021 – *Пищикова О.В.* Анализ моделей реализации концепции «Мобильность как услуга» в управлении городским транспортом // Экономика, предпринимательство и право. 2021. Т. 11, № 3. С. 555–564. DOI: 10.18334/epp.11.3.111742
- Программа ООН web – Программа ООН по населенным пунктам и проект бюджета Фонда ООН для Хабитат // <https://unhabitat.org/sites/default/files/2024/02/russian.pdf>
- Семенова, Черныш, Сушко (ред.) 2019 – *Семенова В.В., Черныш М.Ф., Сушко П.Е. (ред.)*. Социальная мобильность в усложняющемся обществе: объективные и субъективные аспекты. М.: ФНИСЦРАН, 2019.
- Сорокин 2005 – *Сорокин П.А.* Социальная мобильность. М.: Академия, 2005.
- Урри 2012 – *Урри Дж.* Мобильности. М.: Праксис, 2012.
- Федянин и др. 2020 – *Федянин А.А., Грунин А.А., Карасев О.И., Кривцова А.О., Михайленко Д.А., Петрова Т.А.* Индекс развития транспортного комплекса. Аналитический доклад. М.: МГУ им. М.В. Ломоносова, 2020.
- Шеллер 2018 – *Шеллер М.* Новая парадигма мобильности для «подвижной» социологии // Социология: 4М. 2018. № 47. С. 93–143.
- Bauman 2013 – *Bauman Z.* Liquid Modernity. N. Y.: Wiley, 2013.
- Beck 2007 – *Beck U.* Beyond Class and Nation: Reframing Social Inequalities in a Globalizing World // The British Journal of Sociology. 2007. № 58 (2). С. 679–705.
- Blau, Duncan 1967 – *Blau P., Duncan O.* The American Occupational Structure. N. Y.: Wiley, 1967.
- Bourdieu 1973 – *Bourdieu P.* Cultural Reproduction and Social Reproduction. London: Tavistock, 1973.
- Featherman, Hauser 1978 – *Featherman D.L., Hauser R.M.* Opportunity and Change. N. Y.: Academic Press, 1978.
- From Potential to Practice... web – From Potential to Practice: Preliminary Findings on the Numbers

- of Workers Working from Home During the COVID-19 Pandemic. ILO, 2021 // https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/—ed_protect/—protrav/—travail/documents/briefingnote/wcms_777896.pdf
- Giddens 2002 – *Giddens A.* Runaway World: How Globalization is Reshaping Our Lives. N. Y.: Routledge, 2002.
- Giddens, Sutton 2017 – *Giddens A., Sutton Ph.* Essential Concepts in Sociology. N. Y.: Wiley, 2017.
- ILO Global Estimates... web – ILO Global Estimates on International Migrant Workers. GENEVA: ILO, 2021 // https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/—dgreports/—dcomm/—publ/documents/publication/wcms_808935.pdf
- International Migration Outlook web – International Migration Outlook. OECD. 2023 // <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/b0f40584-en/index.html?itemId=/content/publication/b0f40584-en>
- Lipset, Bendix 1991 – *Lipset S.M., Bendix R.* Social Mobility and Industrial Society. N. Y.: Transaction Publishers, 1991.
- Migrants... web – Migrants, Refugees, & Societies. A World Bank Group Flagship Report. World Development Report. 2023 // <https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2023>
- Mincke 2016 – *Mincke Ch.* From Mobility to its Ideology. When Mobility Becomes an Imperative // *The Mobilities Paradigm*. London: Routledge, 2016. P. 11–33. DOI: 10.4324/9781315555515
- Miraftabzadeh, Longo, Foadelli 2024 – *Miraftabzadeh S.M., Longo M., Foadelli F.* Mobility and Future Trends // *Emerging Battery Technologies to Boost the Clean Energy Transition Cost, Sustainability, and Performance Analysis*. Cham: Springer-Nature, 2024. P. 3–12. DOI: 10.1007/978-3-031-48359-2_1
- Mubiru, Westerholt 2024 – *Mubiru I., Westerholt R.* A Scoping Review on the Conceptualisation and Impacts of New Mobility Services // *European Transport Research Review*. 2024. № 16 (1). P. 1–12. DOI: 10.1186/s12544-024-00633-5
- Pileri, Moscarelli 2021 – *Pileri P., Moscarelli R.* From Slow Tourism to Slow Travel // *Cycling & Walking for Regional Development*. Cham: Springer Nature, 2021. P. 3–16. DOI: 10.1007/978-3-030-44003-9_1
- Sachin, Rumde, Nithin 2023 – *Sachin S., Rumde S., Nithin R.* Mobility as a Service: Good Practices and Challenges. Preprint. July 2023. P. 1–15. DOI: 10.13140/RG.2.2.23247.46242
- Sheller, Urry 2003 – *Sheller M., Urry J.* Mobile Transformations of ‘Public’ and ‘Private’ Life // *Theory, Culture and Society*. 2003. № 20 (3). P. 107–125.
- Sheller, Urry 2006 – *Sheller M., Urry J.* The New Mobilities Paradigm // *Environment and Planning A*. 2006. № 38 (2). P. 207–226. DOI: 10.1068/a37268
- Talent Mobility... web – Talent Mobility: The Next Generation of International Assignments. PWC, 2020 // <https://www.pwc.com/gx/en/managing-tomorrows-people/future-of-work/pdf/talent-mobility-2020.pdf>
- Urry 2000 – *Urry J.* Sociology Beyond Societies. Mobilities for the Twenty-First Century. London; N. Y.: Routledge, 2000.
- What is MaaS? web [Maas-Alliance] // <https://maas-alliance.eu/homepage/what-is-maas/>

REFERENCES

- Bauman Z., 2004. *Globalization: The Human Consequences*. Moscow, Ves Mir Publ.
- Dmitrienko I., 2020. *Mobility as a Service: What Is Behind the New Concept of Urban Transport (Delovoj zhurnal «Profil». 16.12.2020)*. URL: <https://profile.ru/scitech/mobilnost-kak-uslugachto-skryvaetsya-za-novoj-koncepciej-gorodskogo-transporta-440429/>
- Kamari D.M., 2023. To the Question of Mobility and Immobility of Labour Force in Russia and in the World. *Socialno-trudovye issledovaniya*, no. 4 (53), pp. 171-178. DOI: 10.34022/2658-3712-2023-53-4-171-178
- Korobchenko A., 2021. Mobility as a Service. *Sibirskaya neft*, no. 1 (178), pp. 28-33.
- Mahova K.B., 2023. Digital Tourism in Russia. *Rossijskoe obshchestvo segodnya: cennosti, instituty, processy*. Saint Petersburg, Scientia Publ., pp. 678-679.
- Mkrtychyan N.V., 2018. Age Profile of Intra-Russian Labour Migration and Other Forms of Spatial Mobility of the Population. *Regionalnye issledovaniya*, no. 1, pp. 72-81.
- Nazarenko A.S., Tihonova O.V., 2022. Travelling-Blogging in Instagram and YouTube: The Impact of the Pandemic. *Medi@lmanah*, no. 1 (108), pp. 68-76. DOI: 10.30547/mediaalmanah.1.2022.6876
- Pevzner M.N., Petryakov P.A., Smertin I.V., 2023. Strategies of Internationalisation of a Regional University in the Context of Challenges of Modernity. *Modeli i strategii razvitiya internacionalizacii regionalnogo vuz a v realnom i virtualnom prostranstve*. Ulyanovsk, Zebra Publ., pp. 79-113.
- Pishchikova O.V., 2021. Analysis of Models for Implementing the Concept of “Mobility as a Service” in Urban Transport Management. *Ekonomika, predprinimatelstvo i pravo*, vol. 11, no. 3, pp. 555-564. DOI: 10.18334/epp.11.3.111742

- UN Human Settlements Programme and the Draft 2024 Budget of the UN Habitat and Human Settlements Foundation. URL: <https://unhabitat.org/sites/default/files/2024/02/russian.pdf>
- Semenova V.V., Chernysh M.F., Sushko P.E. (eds.), 2019. *Social Mobility in an Increasingly Complex Society: Objective and Subjective Aspects*. Moscow, FNISCRAN.
- Sorokin P.A., 2005. *Social Mobility*. Moscow, Akademiya Publ.
- Urry J. *Mobilities*, 2012. Moscow, Praxis Publ.
- Fedyanin A.A., Grunin A.A., Karasev O.I., Krivcova A.O., Mihajlenko D.A., Petrova T.A., 2020. *Transport Complex Development Index. Analytical Report*. Moscow, MGU im. M.V. Lomonosova.
- Sheller M., 2018. A New Mobility Paradigm for “Mobile” Sociology. *Sociologiya: 4M*, no. 47, pp. 93-143.
- Bauman Z., 2013. *Liquid Modernity*. New York, Wiley.
- Beck U., 2007. Beyond Class and Nation: Reframing Social Inequalities in a Globalizing World. *The British Journal of Sociology*, no. 58 (2), pp. 679-705.
- Blau P., Duncan O., 1967. *The American Occupational Structure*. New York, Wiley.
- Bourdieu P., 1973. *Cultural Reproduction and Social Reproduction*. London, Tavistock.
- Featherman D.L., Hauser R.M., 1978. *Opportunity and Change*. New York, Academic Press.
- From Potential to Practice: Preliminary Findings on the Numbers of Workers Working from Home During the COVID-19 Pandemic*. ILO, 2021. URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/—ed_protect/—protrav/—travail/documents/briefingnote/wcms_777896.pdf
- Giddens A., 2002. *Runaway World: How Globalization is Reshaping Our Lives*. New York, Routledge.
- Giddens A., Sutton Ph., 2017. *Essential Concepts in Sociology*. New York, Wiley.
- ILO *Global Estimates on International Migrant Workers*, 2021. GENEVA, ILO. URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/—dgreports/—dcomm/—publ/documents/publication/wcms_808935.pdf
- International Migration Outlook*. OECD, 2023. URL: <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/b0f40584-en/index.html?itemId=/content/publication/b0f40584-en>
- Lipset S.M., Bendix R., 1991. *Social Mobility and Industrial Society*. New York, Transaction Publishers.
- Migrants, Refugees, & Societies. A World Bank Group Flagship Report. World Development Report*, 2023. URL: <https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2023>
- Mincke Ch., 2016 From Mobility to Its Ideology. When Mobility Becomes an Imperative. *The Mobilities Paradigm*. London, Routledge, 2016, pp. 11-33. DOI: 10.4324/9781315555515
- Miraftebzadeh S.M., Longo M., Foadelli F., 2024. Mobility and Future Trends. *Emerging Battery Technologies to Boost the Clean Energy Transition Cost, Sustainability, and Performance Analysis*. Cham, Springer-Nature, pp. 3-12. DOI: 10.1007/978-3-031-48359-2_1
- Mubiru I., Westerholt R. A Scoping Review on the Conceptualisation and Impacts of New Mobility Services. *European Transport Research Review*, 2024, no. 16 (1), pp. 1-12. DOI: 10.1186/s12544-024-00633-5
- Pileri P., Moscarelli R., 2021. From Slow Tourism to Slow Travel. *Cycling & Walking for Regional Development*. Cham: Springer Nature, pp. 3-16. DOI: 10.1007/978-3-030-44003-9_1
- Sachin S., Rumde S., Nithin R., 2023. *Mobility as a Service: Good Practices and Challenges*. Preprint, July, pp. 1-15. DOI: 10.13140/RG.2.2.23247.46242
- Sheller M., Urry J., 2003. Mobile Transformations of ‘Public’ and ‘Private’ Life. *Theory, Culture and Society*, no. 20 (3), pp. 107-125.
- Sheller M., Urry J., 2006. The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A*, no. 38 (2), pp. 207-226. DOI: 10.1068/A37268
- Talent Mobility: The Next Generation of International Assignments*. PWC, 2020. URL: <https://www.pwc.com/gx/en/managing-tomorrows-people/future-of-work/pdf/talent-mobility-2020.pdf>
- Urry J., 2000. *Sociology Beyond Societies. Mobilities for the Twenty-First Century*. London, New York, Routledge.
- What is MaaS? web (Maas-Alliance)*. URL: <https://maas-alliance.eu/homepage/what-is-maas/>

Information About the Authors

Tatyana N. Yudina, Doctor of Sciences (Sociology), Professor, Chief Researcher, Institute for Demographic Research – Branch of the Federal Center of Theoretical and Applied Sociology of the Russian Academy of Sciences, Fotievoy St, 6, Bld. 1, 119333 Moscow, Russian Federation, ioudinatn@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-7785-8601>

Natalia N. Semochkina, Candidate of Sciences (Sociology), Associate Professor, Department of Sociology, Ethnography, and Sociometry, Russian State Social University, V. Pika St, 4/1, 129226 Moscow, Russian Federation, odinokova@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9872-8339>

Информация об авторах

Татьяна Николаевна Юдина, доктор социологических наук, профессор, главный научный сотрудник, Институт демографических исследований Федерального научно-исследовательского социологического центра РАН, ул. Фотиевой, 6, к. 1, 119333 г. Москва, Российская Федерация, ioudinatn@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-7785-8601>

Наталья Николаевна Семочкина, кандидат социологических наук, доцент кафедры социологии, этнографии и социометрии, Российский государственный социальный университет, ул. В. Пика, 4/1, 129226 г. Москва, Российская Федерация, odinokova@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9872-8339>