

Секция «Социологическое исследование современности: теории, методы, результаты»

## Сетевой капитал эко-мобильности в структуре социальной жизни города

Научный руководитель – Щекотуров Александр Вячеславович

*Воробей Анастасия Вадимовна*

*Студент (бакалавр)*

Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта, Институт гуманитарных наук, Калининград, Россия

*E-mail: n.vorobey@inbox.ru*

Социальная жизнь города строится на основе интеграции ряда общественных составляющих: пространственных, архитектурно-планировочных, культурно-рекреационных и образовательных возможностей [2]. Особым элементом социального структурирования городского пространства является создание специальных маршрутов передвижения для разных социальных групп: пешеходов, автомобилистов, велосипедистов и т.д. Специфичность подобного социального структурирования заключается в том, что, с одной стороны, это приводит к необходимости выработки социальных правил, обеспечивающих безопасность сосуществования различных социальных групп, с другой стороны, социальная жизнь становится тем активнее и разнообразнее, чем теснее она связана с главными городскими магистралями. Более того, мы предполагаем, что удачно спланированная инфраструктура городской среды способствует социально-культурному обогащению и появлению новых форм социального взаимодействия.

Развивая наше предположение, мы провели пилотное исследование, целью которого стало выявление предпосылок для создания сетевого капитала участников велосипедного движения в структуре социальной жизни города Калининграда.

Методологическим подходом стала теория Джона Урри о мобилизации социальной жизни [1]. Соответственно, категоризация понятий происходила в соответствии с его концепцией. Так, велосипедное движение мы рассматриваем в качестве одной из форм мобильностей (в нашем случае - эко-мобильности), под которыми Дж. Урри в общем смысле понимает «реальные и потенциальные перемещения в их связи с социальными отношениями в пространстве и времени» [1]. Эко-мобильность также встраивается в систему мобильностей, понимаемую как «комплекс социальных отношений и материальной инфраструктуры, который делает определённый вид перемещения возможным, повторяемым, предсказуемым, доступным широкому кругу людей и объектов. 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» [1]. Термин «сетевой капитал», по мнению Урри, указывает на реальные и потенциальные социальные отношения, существование которых делает возможным мобильности. С точки зрения Урри, сетевой капитал — это способность порождать и поддерживать социальные отношения с людьми, не обязательно находящимися в географическом соседстве, получая от этих отношений эмоциональные, финансовые или практические выгоды (хотя также часто они заключаются в различных объектах и технологиях или же средствах нетворкинга) [1].

Пилотное исследование проведено методом стандартизированного анкетирования велосипедистов (N=161) по принципу снежного кома. Помимо анкетирования на данном этапе была проанализирована карта велодорог города, а также был проведен анализ виртуального пространства на предмет выявления сообществ, посвященных эко-мобильности г. Калининграда.

### Результаты

Был составлен социальный портрет участника велосипедного движения в Калининграде: им оказался мужчина в возрасте 20 или 30 лет, студент или наемный работник, соответственно. Опрос показал, что 46,3% респондентов готовы отказаться от автомобиля в случае развития удобной и комфортной сети пешеходных и велосипедных маршрутов.

Социальная жизнь Калининграда, как и многих других российских городов, связана с расположением основных общественных парков и учреждений культуры. Однако анализ схем специально обустроенных велодорожек показывает, что единой и понятной инфраструктуры в городе нет: велодорожки разбросаны по всему городу, их протяженность варьирует от 0,25 км до 13 км. Тем не менее, в Калининграде образовалось устойчивое движение велосипедистов, которые свой сетевой капитал развивают через популярные социальные сети. В социальной сети «ВКонтакте» было обнаружено три активно действующих велообщества общей численностью около 7 тысяч человек. Все сообщества имеют перекрестные ссылки друг с другом и с мероприятиями, приуроченными к велопробегам. В социальной сети «Фейсбук» было найдено два сообщества общей численностью полторы тысячи человек. Сетевой капитал калининградской эко-мобильности подкрепляется развитием собственной «эко-системы мобильности»: сообщество велосипедистов «Night Shift» при оптимальных погодных условиях устраивает ночные велоаезды для всех желающих не только по городу, но и к памятным местам, расположенным в области.

Таким образом, можно констатировать, что существуют предпосылки для развития сетевого капитала эко-мобильности: функционирует устойчивая группа активных велосипедистов, которая благодаря тематическим мероприятиям как фронтир вовлекает в свои ряды новых поклонников экологического транспорта. Важным ресурсом развития реальных и потенциальных социальных отношений, существование которых делает возможным эко-мобильности, является виртуальное пространство. Оно выполняет роль интегративной коммуникационной площадки, позволяющей не только спланировать мероприятие, но и создать новые формы взаимодействия участников (например, обмен деталями велосипедов или их купля/продажа).

Следующим исследовательским шагом станет установление связи между эко-мобильностью и популяризацией объектов социально-культурной жизни города. Это станет возможным благодаря массовому опросу населения с последующим однофакторным анализом данных.

Продолжение данного исследования так же видится и в развитии мысли Дж. Урри о том, что любая мобильность человека в социальном пространстве неразрывно связана со сменой в соответствующей констелляции других типов мобильностей. В связи с этим планируется серия глубинных интервью и фокус-групп с представителями велодвижения г. Калининграда.

Другим направлением для дальнейшего исследования может стать изучение смысла символов, которые так же как и материальные объекты находятся в состоянии мобильности [1]. В данном случае необходимо провести анализ брендов и лозунгов, которые используют спонсоры и организаторы веломероприятий.

В целом, хочется верить, что эко-мобильность получит свое дальнейшее развитие не только в научных социологических трудах, но и в популяризации экологического транспорта.

### ***Примечание***

Выражаем благодарность научному руководителю доценту Института гуманитарных наук БФУ им. И. Канта, к.с.н. Щекотурову Александру Вячеславовичу.

### Источники и литература

- 1) Урри Дж. Мобильности. М.: Праксис. 2012
- 2) Социальная жизнь средних и малых городов: общегосударственный или региональный интерес? <https://www.rae.ru/forum2012/316/3068>