УДК 316

DOI 10.17506/articles.mobility.2018.138150

Сатыбалдина Диана Кайратовна,
аспирант кафедры социальной философии
Уральского федерального университета,
г. Екатеринбург,
E-mail: diasatru@gmail.com

Мобильности: история, развитие, трансформации

В данной работе автор пытается обозначить контуры теории мобильности – достаточно новой теории, представляющей междисциплинарные исследования общества и социального пространства. Отталкиваясь от работ самых значимых исследователей данного направления (Дж. Урри, Т. Крессвел), автор представляет, каким образом и из каких аспектов складывалось исследовательское поле теории мобильности. Также автор предпринимает попытку проанализировать, каким образом меняется теория мобильности, какие понятия и явления используют сегодняшние исследователи при анализе миграционной, транспортной и социальной мобильности. Отдавая должное классикам теории мобильности, важно отметить, что данная теория в конце XX – начале XXI века уходит от непосредственного анализа движения, перемещения и изменения как такового. Свое место в рамках мобильного дискурса получают понятия «не-место», «иммобильность», «неподвижность», что формирует особую дихотомию мобильного и иммобильного, движущегося и неподвижного, позволяющую сделать более глубокий анализ современных социальных явлений и социального пространства.

Ключевые слова:

теория мобильности, социальное пространство, город, транспортная мобильность, «поворот к мобильности».

Мобильности: истоки вопроса и проблема определения. Проблематика мобильных долгое время не выделялась в отдельное поле исследований. До XIX века специфика перемещения людей описывалась в рамках теорий социального устройства или входила в общую проблематику описания социального пространства. Например, к подобным теориям можно

отнести рассуждения Монтескье о географическом детерминизме, объясняющем особенности поведения людей в зависимости от места их проживания и разновидности образа жизни: оседлый/кочевой.

Более того, мы можем сказать, что в период зарождения гуманитарной мысли изучение мобильности как отдельного явления представляется достаточно проблематичным. Само по себе слово мобильность произошло от латинского *mobiles*, «которое является корнем слова мобильность и обозначает возможность различного существования движения или быть движимым (OED)» [Söderström, 2012].

Данный термин начинает играть концептуальную роль в ранних немецких урбанистических теориях Георга Зиммеля и Зигфрида Кракауэра, не менее важную роль в признании теории мобильности сыграли работы Питирима Сорокина, благодаря которому в социологии появилось и закрепилось понятие социальной мобильности. Однако, как отмечает А. Филиппов в «Социологии пространства», мы не можем считать понятие социальной мобильности достаточным для описания процессов, происходящих в обществе: «когда социологи трактовали социальное пространство как пространство социальных позиций, а мобильность – как движение между позициями, они уже через самый язык теории задавали то видение социального мира, которое, как обнаружилось во второй половине XX века, становится все более глобальным, то есть взаимозависимым и единым. Это значило, как казалось тогда очень и очень многим, что в прошлое уходит не просто территориальность, но, так сказать, главная территориальность человека: государство» [Филиппов, 2012, с. 11]. Однако данная соотносимость не подразумевала пространственных связей между представителями одной группы, она проявляла себя только на межгосударственном уровне и на уровне границ между ними.

Безусловно, для того чтобы вести разговор о мобильности, необходимо определиться с тем, чем мы будем наполнять данное понятие. Разнообразие и различие определений мобильности демонстрирует как разнообразие теоретических подходов, так и многоуровневый характер данного понятия. Подобная специфика мобильности не была не замечена авторами, которые ее исследовали [Söderström, 2012; Cresswell, 2010]. Например, в своей книге «Мобильности» 2007 года – работе, ставшей одной из основополагающих в теории мобильностей, Джон Урри выделяет для себя целых четыре основных зна-

чения термина «мобильность», исходя из его происхождения и употребления. В свою очередь, Тим Крессвелл пытается обосновать неслучайный характер подобного многообразия, так как мобильность проявлялась и формировалась одновременно в различных сферах социальных практик и в рамках разнообразных географических пространств. Для Т. Крессвелла различные типы и различное понимание мобильности служат основанием для анализа социальной организации в разные исторические эпохи и играют важнейшую роль в обсуждениях проблем телесности и общества. Исследователь говорит о факте формирования особой культуры, которая гибридна и динамична – это в большей степени культура направлений, а не культура укоренения. По Крессвелу, «социальное больше не рассматривается как ограниченное «обществами», а представлено как оказавшееся в комплексе множественных мобильностей двадцать первого века. <...> Мобильность имеет ряд значений, которые широко распространены в современном западном мире. Мобильность в роли прогресса, свободы, возможности и современности идет рука об руку с мобильностью в роли беспомощности, девиации и сопротивления. Мобильность, таким образом, более существенна для нашего осмысления и мира в целом как никогда прежде. И все же мобильность сама по себе, ее значение, по-прежнему не определено. Это своего рода пробел (*blank space*), выступающий в качестве альтернативы для места, ограниченности, оснований и стабильности» [Cresswell, 2006, p. 1–2].

Важной проблемой и спецификой мобильности является ее включенность и даже укорененность в систему экономических отношений. Такие исследователи, как Р. Сеннет, М. Дэвис показывают, что она служит инструментом включения и исключения как отдельных людей, так и целых социальных групп из сферы доступа к экономическим ресурсам разного рода. С другой стороны, мобильность как ценность и черта стиля жизни современного субъекта встроена в широкий спектр культурных установок. Так, люди, которым их экономическое положение гарантирует неограниченную мобильность, формулируют свои соображения о возможном переезде в другой город, руководствуясь не только экономическими интересами. «Во-первых, люди склонны при поиске сосредотачиваться на определенных местах. Во-вторых, имеет значение и то, где живут их друзья. В-третьих, – что, может быть, наиболее значимо, – не в любое место мы согласны переехать ради рабо-

ты» [Флорида, 2014, с. 87]. В рамках проблем подобного рода теория мобильности рассматривается в ракурсе транспортных перемещений, а время, потраченное пассажиром в пути, рассматривается как бесполезное и не заслуживающее внимания и планирования, но в более современных теориях этот ракурс меняется, и в фокус исследователей попадают проблемы более индивидуального порядка. К ним относятся «доступность (например, Ferreira and Batey: 2007; Silva et al.: 2012), социальное отчуждение (например, Cass, Shove, and Urry: 2005; Lucas: 2012; Preston and Raj: 2007), справедливость (например, Martens: 2012) или выбросы углерода (Givoni and Banister: 2013)» [Флорида, 2014, с. 3].

Мобильность давно стала повседневной рутинной практикой, разные классы вагонов и самолетов, длина и даже красота ежедневных маршрутов влияют на степень отчуждения людей, формируют эмоциональную и психологическую усталость, прокладывает дистанции между людьми и социальными группами, однако в это же самое время «благодаря ежедневной мобильности мы социально активны или стремимся к одиночеству, реализуем нашу идентичность и выполняем целый ряд социальных ролей; через мобильность мы можем оспаривать отношения между властями и утверждать наши права на участие в жизни общества, или можем быть исключены и проигнорированы. Воплощение природы мобильных и их сенсорных и эмоциональных измерений имеет центральное значение для «мобильного» выбора и опыта людей» [Флорида, 2014, с. 3]. Не случайно одними из самых заметных и ощутимых являются забастовки сотрудников транспорта или авиадиспетчеров, их действия несут прямой ущерб работодателям, а из-за непосредственной связи с обычными людьми-пассажирами налаживается канал коммуникации – эти люди, пусть и ненадолго, становятся «видимыми» в потоке постоянных перемещений.

Подобные изменения теории мобильности нельзя не учитывать при формировании инструментов описания и исследования социальных явлений, который носят периодический и временный характер. Для одних подобным инструментом становится акторно-сетевая теория, для других географическое структурирование пространства. Более того, сложилось несколько традиций рассмотрения мобильности, в основе которых находятся различные отправные точки анализа, к таковым относятся седентаристская и номадическая традиции, «каждая из которых вращается вокруг осмысления мобильности, про-

странственного порядка (*spatial order*) и места» [Cresswell, 2006, p. 26].

Как мы понимаем, в XX–XXI веке «мобильный» капитал становится весьма и весьма значимым: с его помощью можно «оплачивать» социальный статус, становиться обладателем ценностей. Однако этот капитал не так просто приобрести, нужно либо тратить значительные экономические и социальные ресурсы, либо обретать его путем лишения социального статуса в обществе. Мобильность становится как репрезентацией, так и полем действия капиталистических рынков и играет важнейшую роль в возможностях формирования индивидуального и социального пространств. В данном аспекте особое место занимают миграционные процессы. По мнению Р. Сеннета, такой процесс находит отражение в следующих капиталистических феноменах: «...Первый – глобализация потоков капитала и рабочей силы. Вторым являются трансформации в производстве, то есть изменения в институтах и бюрократии, создающие более гибкие формы трудовой деятельности. Слово «новый» вызывает подозрения, потому что оно принадлежит к области рекламы. Миграция рабочей силы и многонациональные финансы не новость для капиталистической экономики, но в последнее время в них произошли изменения. Банки больше не работают в национальных границах; трудовые мигранты находят новые международные пути» [Сеннет, 2008, с. 98]. Новая экономика сказывается на масштабах и качестве географической мобильности рабочей силы. Если для М. Кастельса Интернет становится поводом для появления большого количества людей, работающих дома и не проводящих часы в пробках на работу, то для Дж. Урри временные работники демонстрируют больший, по сравнению с традиционными, уровень мобильности. «Вероятность смены места жительства для медсестры, имеющей краткосрочный контракт, в восемь раз выше, чем для медсестры с постоянным контрактом; а для специалиста сервисной компании в одиннадцать раз выше, чем для того, кто работает только на свою компанию. Отсутствие постоянной работы означает меньшую привязанность к месту» [Урри, 2012, с. 101].

Как мы видим, теория мобильности проделала большой путь от простого описания перемещения между разными социальными группами, освоив социальное пространство, включив в свою оптику все больше аспектов социального бытия индивидов.

Теории мобильности сегодня: особенности дискурса.

Множество работ посвящено анализу различных типов миграции, сравнению кочевых и оседлых культур. На этом фоне становится интересной попытка соединить положение человека в пространстве, его способность и возможность перемещаться с существовавшими в науке и культуре представлениями об устройстве физического и духовного мира. Попытку объединения результатов подобных исследований предпринимает Тим Крессвелл в своей работе «В движении» («*On the Move*»).

В начале своего исследования он выделяет три интересующих его исторических периода – Средневековье, Новое время и общество Модерна. Обрисовывая контуры первых двух, особое внимание автор уделяет современному нам обществу, наследующему и продолжающему специфику, сложившуюся в период ранней модерности.

В европейском феодальном обществе мобильность была привилегией знатных слоев общества, основная же часть населения не меняла место своего пребывания на протяжении всей жизни. Причиной этого было слабое развитие транспорта и сельскохозяйственный характер экономической жизни, а путешествия по дорогам Средневековья были делом весьма небезопасным. «В Средневековой Европе люди и вещи имели свое место в огромной цепи» [Cresswell, 2006, p. 10]. Вследствие чего быть мобильным в Средневековой Европе означало постоянное пограничное существование: на границах городов, государств, владений, что служило источником особого рода свободы, поскольку человек, не принадлежащий месту, не попадал под действие существовавших законов и норм. «Быть подвижным значило существовать на границах. Странствующие менестрели, трубадуры, крестоносцы, пилигримы, а также некоторые странствующие монахи существовали вне обязательств места и дорог. Так называемые «вечные жиды» жили вне сетей обязательств и налогов, представлявших экономику феодализма. <...> Для совсем небольшой группы людей быть мобильным в Средние века значило быть без места как социально, так и географически» [Cresswell, 2006, p. 11]. Имел место двухсторонний процесс, когда быть мобильным означало быть маргиналом или находиться у подножия социальной лестницы. И наоборот: обладать низким социальным статусом – значит иметь возможность быть мобильным.

Ситуация существенно меняется в эпоху Нового времени, озаглавленного абсолютно новым масштабом мобильности

между странами и континентами, Новым и Старым светом; меняются города и транспортные связи, и жизнь «к 16 веку бесповоротно столкнулась с невиданными ранее уровнями мобильности к новым землям, которые безоговорочно ассоциировались с торговлей» [Cresswell, 2006, p. 12]. Торговые сети преодолевали границы быстрее социальных изменений, «коммерческая мобильность постепенно ослабляла и укреплялась в феодальном обществе в виде гильдий, возникших для защиты коммерческих интересов, в первое время существования которых проводились параллели между свободой, мобильностью и городской жизнью» [Cresswell, 2006, p. 12]. Новые вызовы породили новые принципы социального разделения. На смену средневековым «мобильным» маргиналам приходят новые люди, не вписывающиеся в систему социальных отношений, эти «люди были бездомными и экономически маргинальными. <...> Они не возникали в рамках хоть какого-нибудь существующего порядка. Их мобильность делала их «несчитываемыми» частями общества» [Cresswell, 2006, p. 12]. Бродяги без земли, без работы уже не были такими безобидными, как странствующие певцы и евреи, которые были источниками дополнительных доходов государства, которое начинает предпринимать попытки контроля над подобной мобильностью: «...Для достижения этой цели были использованы всевозможные методы. Бродяг помечали как овец, чтобы сделать их заметными/видимыми. Работные дома и тюрьмы разрастались, чтобы справиться с жертвами новых законов о бродяжничестве. <...> Контроль над мобильностью был национализирован и попал в частные руки государства» [Cresswell, 2006, p. 13]. Можно говорить о том, что одной из черт национального государства становится контроль над мобильностью людей. Мобильность начинает становиться ценностью, которой можно лишиться, которой можно манипулировать. Подобные идеи не были присущи Средневековью, где действительно мобильных людей считали то сумасшедшими, то больными, или относили к творческим. В свою очередь, «в ранние периоды Нового времени, когда города росли, а люди были оторваны от земли, практика и идеология мобильности была изменена. <...> Право на мобильность связано с возвышением фигуры современного гражданина, который получает возможность передвигаться в границах национального государства» [Cresswell, 2006]. Тем временем, увеличение количества дорог и морских путей, связей между территориями предоставили возможность осуществления длительных поездок, более

того, путешествие, по словам Крессвелла, становится весьма популярным среди отпрысков состоятельных семейств [Cresswell, 2006, p. 15]. Все это породило новый тип мобильного человека, существующего до сих пор и с завидным постоянством вызывающего интерес академического сообщества, – туриста.

Все это приводит нас завершающему этапу, описанному Тимом Крессвелом – этапу модерности, который, по его мнению, включает последние 200 лет развития Западного общества. Эти 200 лет можно считать прорывными для мобильности, потому что не заметить ее уже невозможно, не учитывать – значит, упустить серьезный пласт социальных отношений, упустить важные элементы формирования социального пространства. «Действительно, слово мобильность вызывает изображения технологической мобильности – машина, самолет, космический корабль. Также отмечается мировой рост передвижения людей на глобальном уровне» [Cresswell, 2006, p. 15–16]. По Крессвеллу, складывается новая метафизика мобильности, формирующая особый способ современного мышления, и более того, первые поколения американских социологов Чикагской школы отводили мобильности центральную роль в понимании мира. Например, «...Это изучалось Р. Парком с Г. Зиммелем в Гейдельберге. Он унаследовал многие идеи о мобильной природе городского пространства. Н. Андерсон, студент Парка, использовал мобильность для различения города и сельских территорий. Город, писал Андерсон, «более мобилен, мобильность является характерной чертой его жизни так же, как стабильность характеризует сельскую жизнь». Андерсон приступает к сравнению «главной улицы» (в деревне) и «бродвей» (в городе), рассуждая, что «главная улица» отмечена повторами и естественным ритмом существования, в то время как «бродвей» – это нечто культурное, сделанное человеком, и механизированное; будучи же механизированной, городская среда мобильна сама по себе и совершенно отлична от передвижения людей» [Cresswell, 2006, p. 18]. Подобный строгий подход не мог не остаться без критики, но уже невозможно было отрицать роль мобильности в формировании современного мира. Возникают предположения о наступлении «века мобильности», «мобильной эпохи», появляются различные методологии и подходы к изучению вездесущей мобильности, начиная от детального описания отдельных форм, групп людей и заканчивая составлением количественной картины современной мобильности.

Как мы видим, к XX веку мобильность людей начинает переходить границы традиционных институтов, государств, географических препятствий, норм и ценностей. Более того, современное социальное пространство перешагнуло границы привычного материального мира, не только переформируясь, но и устанавливаясь в новых формах и масштабах, например, в архитектуре, о чем писал А. Лефевр [Лефевр, 2015], но и открыв для себя дополнительный источник расширения и распространения (и что вполне логично – источник новых ограничений) – медиа, а затем Интернет.

Однако не менее важны для нас противоречия и проблемы, которые порождаются развитием мобильного общества. С одной стороны, мировое пространство находится на разных этапах развития как общества, так и мобильности внутри него, с другой, в силу глобальных процессов, постоянно ускоряемых технологиями и Интернетом, происходит вторжение, взаимопроникновение, интервенция и слияние различных форм мобильности в разных обществах, причем эти общества могут находиться на территории одного государства и даже города. Человек в наше время становится буквально опутанным сетями мобильностей. Какие-то из этих мобильностей являются вынужденными и неподдающимися контролю, а какие-то нет. Может сложиться впечатление, что мобильность становится механической привычкой. Возникает образ человека-робота, раба дорог, который вынужден вечно плыть по стремительному движению жизни, бежать в парке, ехать на работу, заполнять своим телом ленты бесконечных эскалаторов и супермаркетов. В таком мире остановка непременно связана с разнообразными последствиями, отставаниями. Но так ли это на самом деле?

Иммобильность, так же как и мобильность, может стать и привилегией, и наказанием, и частью повседневного ритуала. Возникает проблема репрезентаций и индивидуальных практик формирования мобильностей. Что помогает мне быть мобильным? Какие мобильности существуют и реализуются в реальных практиках и системах?

А.А. Филиппов настоятельно подчеркивает следующее положение вещей: «...Фундаментальная подвижность может в наши дни самым необходимым образом проявлять себя как видимая стабильность, и ее парадоксальный характер должен быть рассмотрен специально. <...> Мобильность превращается в свою противоположность. В век подвижности мы часто

не нуждаемся в движении. В нашем распоряжении находится много мобильных устройств, которые сконструированы именно так, чтобы их было легко перемещать, как и наши тела, которые, как можно было бы подумать, находятся в движении. <...> А это значит, что они позволяют нам оставаться там, где мы находимся «здесь и сейчас», чтобы достичь того и сделать то, что мы должны были бы сделать, не приводя в движение наши тела» [Филиппов, 2012, с. 18]. Здесь хотелось бы отметить, что такая «мобильная» функция вещей (как и людей, выступающих в форме вещи) не является чистым порождением модерности. Гонцы, повозки, царские носилки, водопроводы служили для достижения подобных целей еще сотни лет назад, даже бюрократический аппарат какого-нибудь бюро или министерства, можно считать подобным инструментом мобильного перемещения указаний без непосредственного участия их инициатора.

Также А.А. Филиппов вслед за З. Бауманом считает необходимым отметить появление «немест», в которых человек только проводит время в ожидании чего-то другого, целесообразного, он говорит о невозможности целесообразной деятельности в таких «неместах», как пробки, транспорт, остановки. В итоге, находясь в наполненном, а порой и перегруженном мобильностью мире, где растет количество «немест», человек ищет пространство, где можно остановиться и понять, где он и кто он. Место уединения, укоренности и стабильности, место собственного *рас-положения*. Для такого места исследователи мобильности используют понятие гавани – своеобразной тихой пристани, где человек может восстановить силы, провести время в кругу близких людей, не затрачивая дополнительные силы на поддержание социальных связей и коммуникаций.

Одной из сторон изучения пространств мобильности является изучение неподвижности/спокойствия. Этот аспект появился в теории мобильности не сразу, но «в некоторых случаях, разумеется, поворот к мобильностям является результатом неудовлетворенности в отношении валоризации форм неподвижности-укоренности и оседлого образа жизни» [Cresswell, 2012, p. 648]. Неподвижность «часто рассматривается как потраченный впустую момент или как пустота и бездействие – все закодировано отрицательно» [Cresswell, 2012, p. 648], но у людей бывают разные «оболочки неподвижности»: вынужденные, приобретаемые вместе со статусом и, на наш взгляд, конструируемые. В настоящее время суще-

ствуует целый ряд практик, позволяющий формировать неподвижность/спокойствие, либо комплекс ощущений, свойственный состоянию неподвижности, не пребывая в нем, например, с помощью музыки, книг, гаджетов, различного рода «огороживаний», не случайно «место, где случаются такие неподвижности/спокойствие, больше чем для других, – явлено в границах. Границы являются одним из ключевых размышлений в изучении вопроса о мобильностях» [Cresswell, 2012, p. 649].

Из всего вышесказанного становится очевидной двойственная природа мобильности: в ее описании и анализе всегда есть место иммобильности, остановке, паузе, «неподвижности» и «неместу». Причем как мобильность, так и иммобильность в одни и те же периоды истории могут выступать и как привилегия/достижение, и как явление маргинального порядка или невысокого социального статуса. На заре Нового времени путешествовать в другие города и страны могли лишь состоятельные люди, и в это же самое время имеет место миграция работающего населения. В Средневековой Европе крестьянин был прикреплен к земле, на которой работал, и одновременно с этим король находился в своих покоях в столице, ожидая своих вассалов, которые ехали к нему из разных частей страны для подтверждения своей верности. В городе же XXI века мы наблюдаем, как старая машина стоит в одной пробке рядом с элитным новым автомобилем, а «подъем по социальной лестнице все чаще означает не повышение шансов на мобильность, но принуждение к мобильности» [Филиппов, 2012, с. 21]. Формируется своеобразный мобильный дискурс, поддерживаемый в культуре: «Будь в движении!», «Никогда и ни перед чем не останавливайся!», «Движение – это жизнь!» – типичные языковые конструкции в рамках такого дискурса. В то же самое время появляется целый комплекс практик и вещей, позволяющий избегать участия в подобной мобильной гонке. Это делает теорию мобильности и ее достижения неисключимыми из современной социальной картины мира, поскольку она показала новые горизонты и формы существования не только различных групп людей, но и одного отдельно взятого человека в его повседневном существовании.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Лефевр А. 2015. Производство пространства: пер. с фр. М.: Strelka Press. 432 с.

Сеннет Р. 2008. Капитализм в большом городе: глобализация, гибкость и безразличие // Логос. № 3 (66). С. 95–107.

Урри Дж. 2012. Мобильности / пер. с англ. А.В. Лазарева; вступ. ст. Н.А. Харламова. М.: Практикс. 576 с.

Филиппов А.А. 2012. Парадоксальная мобильность // Отечествен. записки. № 5 (50). С. 8–23.

Флорида Р. 2014. Кто твой город? Креативная экономика и выбор места жительства: пер. с англ. М.: Strelka press. 368 с.

Cresswell T. 2006. On the move. New York: Taylor & Francis Group, LLC. 329 p.

Cresswell T. 2010. Mobilities I: Catching up // Progress in Human Geography. № 35 (4). P. 550–558.

Cresswell T. 2012. Mobilities II: Still // Progress in Human Geography. № 36 (5). P. 645–653.

Söderström O. 2012. Dynamics of globalization: Mobility, space and regulation // Geographica Helvetica. Vol. 67, № 1–2. P. 43–54.

References

Cresswell T. Mobilities I: Catching up, Progress in Human Geography, 2010, no. 35 (4), pp. 550–558.

Cresswell T. Mobilities II: Still, Progress in Human Geography, 2012, no. 36 (5), pp. 645–653.

Cresswell T. On the move, New York, Taylor & Francis Group, LLC, 2006, 329 p.

Filippov A.A. Paradoksal'naya mobil'nost' [Paradoxical mobility], Otechestvennye zapiski, 2012, no. 5 (50), pp. 8–23. (in Russ.).

Florida R. Kto tvoy gorod? Kreativnaya ekonomika i vybor mesta zhitel'stva [Who's your city?], Moscow, Strelka press, 2014, 368 p. (in Russ.).

Lefebvre H. Proizvodstvo prostranstva [The Production of Space], Moscow, Strelka Press, 2015, 432 p. (in Russ.).

Sennett R. Kapitalizm v bol'shom gorode: globalizatsiya, gibkost' i bezrazlichie [Capitalism and the City], Logos, 2008, no. 3 (66), pp. 95–107. (in Russ.).

Söderström O. Dynamics of globalization: Mobility, space and regulation, Geographica Helvetica, 2012, vol. 67, no. 1–2, pp. 43–54.

Urry J. Mobil'nosti [Mobilities], Moscow, Praxis, 2012, 576 p. (in Russ.).

Diana K. Satybaldina,
Post-graduate student,
Social Philosophy Chair, Department of Philosophy,
Ural Federal University,
Ekaterinburg,
E-mail: diasatru@gmail.com

Mobilities: History, Development, Transformations

Abstract

In this article the author tries to find borders of Mobility theory – quite a new theory which represents interdisciplinary researches of society and social space. Adverting to the most profound researches in this field (J. Urry, T. Cresswell) the author presents how the research field of Mobility theory was historically constructed. Moreover, the author tries to analyze modern changes of Mobility theory, which terms and phenomena are used for describing migration, transport and social mobilities. Giving classic mobility theorists their due it is important to mention for the author that this theory in the end of XX and beginning XXI century turned away from analyses of move, movement and changes themselves. “Non-places”, “immobility”, “stillness” take their places in mobility discourse what form specific dichotomy of mobile and immobile, moving and still which help to deeply analyze modern social occurrences and social space.

Keywords:

Mobility studies, social space, city, transport mobility, “mobility turn”.