

РАСШИРЕНИЕ ГРАНИЦ

Н. В. Веселкова, М. Н. Вандышев, Е. В. Прямикова, А. В. Данилова

Повседневная мобильность молодёжи в небольших уральских городах¹



ВЕСЕЛКОВА Наталья Вадимовна — кандидат социологических наук, ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина», доцент кафедры прикладной социологии. Адрес: Россия, 620002, г. Екатеринбург, ул. Мира, д. 19.

Email: vesselkova@yandex.ru

В статье рассматриваются практики повседневной мобильности молодёжи средних моногородов Свердловской области — Ревды и Краснотурьинска. Оба города входят в орбиты агломераций, одна из которых формируется вокруг Екатеринбурга, а другая — на севере области. Сходные по размерам, эти города находятся на близком (Ревда) и дальнем (Краснотурьинск) расстоянии от областного центра. Население Ревды растёт, а Краснотурьинска, наоборот, уменьшается. Практики повседневной мобильности населения этих городов зависят от существующей транспортной сети, различных дефицитов, информационных ресурсов.

Нас интересуют два выражения повседневной транспортной мобильности: внутренняя, связывающая места в рамках городского пространства, и внешняя, объединяющая различные поселения. Практики мобильности складываются в траектории и маршруты, которые становятся элементами городских пространств и заполняют собой транспортную инфраструктуру территории, придавая ей социальную значимость и своеобразный «вес» в зависимости от того, кто и как часто эти траектории актуализирует. В фокусе исследования — опыт молодых горожан, поскольку именно они, во-первых, транслируют сложившиеся в городе оценки транспортной ситуации; во-вторых, активно передвигаются по городу как с родителями и (или) родственниками, так и с друзьями или в одиночку; в-третьих, именно молодёжь, особенно после окончания школы, создаёт поток исходящей мобильности.

Проведённые в течение 2018 г. 60 индивидуальных полуформализованных интервью с экспертами и жителями изучаемых городов, 11 групповых дискуссий среди старшеклассников и студентов колледжей (224 участника) с применением рисуночных техник составляют эмпирическую базу исследования.

Привлекательность для молодёжи таких территорий, как Ревда и Краснотурьинск, во многом основана на разнообразии мест и возможности наделять часть из них новыми смыслами. Результаты исследования показывают, что пространство своего города рассматривается молодыми людьми как освоенное и известное, а это усиливает интерес к другим, менее знакомым территориям. Расширение возможностей мобильности в формате агломераций не способствует намерениям школьников вернуться

¹ Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (РФФИ), проект «Траектории мобильности трудоспособного населения малых и средних моногородов различного профиля» (№ 18-011-00457, 2018–2020 гг.).



ВАНДЫШЕВ Михаил Николаевич — кандидат социологических наук, ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина», доцент кафедры прикладной социологии. Адрес: Россия, 620002, г. Екатеринбург, ул. Мира, д. 19.

Email: m.n.vandyshhev@urfu.ru



ПРЯМИКОВА Елена Викторовна — доктор социологических наук; ФГБОУ ВО «Уральский государственный педагогический университет»; заведующая кафедрой философии, социологии и культурологии. Адрес: Россия, 620017, г. Екатеринбург, ул. Космонавтов, д. 26.

Email: Pryamikova@yandex.ru

в родной город после получения профессионального образования, что создаёт проблему в обеспечении предприятий кадрами необходимой квалификации. Таким образом, развитие повседневной мобильности молодёжи не является оппозицией территориальной укоренённости и привязанности, но способствует возникновению новых вызовов для развития локального, регионального и межрегионального рынка труда.

Ключевые слова: повседневная мобильность; транспортная сеть; агломерация; маятниковая мобильность; молодёжь; интернет-активаторы мобильности.

Введение: постановка проблемы

Недавнее исследование пяти видов инфраструктуры — транспортной, энергетической, социальной, коммунальной и телекоммуникационной, — проведённое компанией InfraONE Research, подтвердило, что хуже всего в России обстоят дела с транспортом. Средний индекс транспортной инфраструктуры составляет всего 3,24 из возможных 10 баллов. Развивать её на порядок сложнее и дороже, чем другие виды инфраструктуры: транспортные сети сильно рассредоточены по территории, частных инвесторов меньше, а стоимость проектов выше, поэтому специалисты не ожидают быстрого преодоления отставания транспорта от остальных отраслей [Жундриков et al. 2018]. При этом минимальная дополнительная потребность в инвестициях, по мнению аналитиков, может быть закрыта в 2021 г., денег на рынке для этого достаточно. Предпосылки неэффективности или недостаточной эффективности создаются преимущественным инвестированием в мегапроекты на федеральном уровне и через господряд при дефиците качественных проектов на принципах государственно-частного партнёрства и отсутствии комплексного плана развития инфраструктуры страны [Яковлев, Кабир, Раков 2017; Жундриков et al. 2018: 3; Инвестиции в инфраструктуру... 2018].

В настоящей статье рассмотрена Свердловская область. Если по интегральному индексу развития инфраструктуры, согласно InfraONE Research, она занимает 10-е место (6,13), превосходя среднее значение по стране (5,7), то по транспортной инфраструктуре Свердловская область лишь на 37-м месте (3,07), уступая среднему по отрасли (3,24). Индекс транспортной инфраструктуры наряду с плотностью авто- и железнодорожной сетей и качеством дорожного полотна учитывает грузо- и пассажиронапряжённость для авто- и железных дорог, количество пассажиров, воспользовавшихся авиаинфраструктурой, по отношению к населению и площади региона, а также уровень мобильности населения — отношение количества пассажиров к населению региона [Жундриков et al. 2018]. Иными словами, важны не только количество и качество путепроводов, транспортный каркас, но и то, как люди этим пользуются. В центре исследовательского внимания — города, именуемые средними по принятой классификации (50–100 тыс. чел.). На начало 2010 г. таких городов в Российской Федерации насчитывалось 157, в них проживало 10,9 млн чел. (7,7% населения России). По сравнению с 2002 г. наблюдается отрицательная динамика, количество населения, про-



ДАНИЛОВА Анна Владимировна — кандидат социологических наук, ГАОУ ДПО СО «Институт развития образования», специалист отдела исследований состояния системы образования. Адрес: Россия, 620137, г. Екатеринбург, ул. Академическая, 16.

Email: anutadanilova@yandex.ru

живающего в средних городах, в целом по стране уменьшилось примерно на 200 тыс. чел. [Щербакова 2010]. К 1 января 2018 г. к данной категории в России относится уже только 153 поселения.

Население средних городов и раньше отличалось более высоким уровнем мобильности. По крайней мере, в них выше всего доля тех, кто выезжает за пределы своего места жительства, если считать в основном сохраняющейся ситуацию, зафиксированную ВЦИОМом в 2008 г. Тогда порядка 31% опрошенных по общероссийской выборке указали, что за последние три года не выезжали за пределы своего постоянного места жительства, тогда как в городах с численностью населения 50–100 тыс. и до 50 тыс. таких было 19–20%².

В нашем случае исследовательская оптика настраивается на «взгляд снизу», помещая в фокус внимания практики мобильности молодых жителей моногородов. В Свердловской области мы выбрали Ревду (население 62,7 тыс. чел.) и Краснотурьинск (население 57 тыс. чел.). Оба города входят в орбиты предполагаемых агломераций, центром одной из которых является Екатеринбург, а другой, вероятно, Серов (сам Краснотурьинск тоже рассматривается как потенциальный центр северного куста). Сходные по размерам, эти города имеют ряд значимых различий. Ревда находится всего в 47 км от областного центра Екатеринбурга и в течение последних 10 лет растёт, тогда как Краснотурьинск расположен в 426 км к северу и с 2005 г. теряет жителей³. Оба поселения официально стали городами в 1930–1940-е гг., хотя имеют давние традиции горнодобычи и металлургии. Ещё одной их характерной чертой является статус моногорода, однако Ревда принадлежит к категории стабильных по социально-экономической ситуации, Краснотурьинск же отличается «наиболее сложным социально-экономическим положением»⁴. Для обоих справедливы особенности, выделенные аналитиками Института комплексных стратегических исследований (ИКСИ) для Урала⁵: это довольно крупные на общероссийском фоне монопоселения с узкой специализацией. В них исторически сложилась жёсткая зависимость

² Рассчитано по данным: Экспресс ВЦИОМ 2008-25 (5-6.07.2008), всероссийская многоступенчатая стратифицированная случайная выборка среди населения от 18 лет и старше, $n = 1600$ [Единый архив...].

³ Стратегия развития Ревды первым среди конкурентных преимуществ называет «выгодное территориальное положение, интенсивное транспортное сообщение» [Стратегия... 2016: 24–25], но и в Краснотурьинске считают своё положение выгодным, а транспортную сеть «довольно развитой» [Стратегия... 2018: 42]. Тенденция уменьшения численности населения явно зависит от отдалённости города от областного центра. По данным на 1 января 2018 г., население Краснотурьинска уменьшилось на 2 625 чел., Серова — на 2 007 чел.; население Ревды, наоборот, выросло на 800 чел.

⁴ Одна из трёх утверждённых правительством РФ категорий моногородов, см.: [О критериях... 2014].

⁵ Уральские моногорода крупнее, чем в других регионах страны, и отличаются узкой отраслевой специализацией (металлургия, машиностроение и оборонная отрасль). Уральский федеральный округ (УФО) не лидирует по количеству моногородов, однако доля проживающего в них населения (20%) здесь самая высокая по стране; в Свердловской области эта цифра достигает 29% [Обзор... 2017].

всех составляющих городской жизни от работы одного или нескольких градообразующих предприятий. Можно сказать, что такая связь прямо противоположна текущей современности с её множественными и множащимися мобильностями.

Всё это вместе — проблемность транспортной инфраструктуры в целом и особое положение моногородов с их ролью в Уральском регионе и Свердловской области в частности — обуславливает актуальность темы и выбор конкретных случаев. Проблемная ситуация конкретизируется через воспринимаемую близость — дальность территории извне и изнутри. Так, во времена своего взрывного роста в 1950–1960-е гг. Краснотурьинск позиционировался на карте страны (что само по себе было очень почётно!) как далёкий таёжный город. Его связывала с миром железная дорога, а в самом городе, вопреки заключению внешних экспертов об экономической нецелесообразности, пустили трамвай; сначала — одну ветку, потом — вторую. Тем не менее даже сотрудничавшие с Краснотурьинском специалисты из ленинградского проектного института «Гипроалюминий» не стремились сюда приезжать [Веселкова, Прямикова, Вандышев 2016]. Принципиально ли изменилась ситуация сегодня?

Из Екатеринбурга удалённая на 2000 км Москва оказывается более доступной, чем в пять раз более близкий Краснотурьинск, потому что в столицу можно слетать «одним днём», а вот с Краснотурьинском такой номер не пройдёт, если вы не готовы потратить утомительные 5–6 часов в один конец и столько же в обратный. О беспилотных автомобилях, чьи преимущества так вдохновенно описывает Джон Урри [Урри 2018], пока речь не идёт, также как во внутригородском сообщении даже не обсуждается отказ от личного автотранспорта в пользу общественного, как это делается в городах-миллионниках [Личное авто... 2018]⁶.

Структуры, заинтересованные в развитии бизнеса, интеграции североуральского куста в бизнес-поток (например, такие как «Корпорация развития Среднего Урала»), считают транспортную недоступность Краснотурьинска серьёзной проблемой и в качестве радикального решения рассматривают малую авиацию. Вместе с тем местные жители вовсе не ощущают себя оторванными от каких-либо центров, будь то Екатеринбург, Москва или, скажем, земли Германии. Четыре сотни километров от Краснотурьинска до Екатеринбурга воспринимаются как «абсолютно недалеко» и мужчиной-таксистом, и молодой безработной женщиной, которая рассказывает о регулярных, раза два-три в месяц, поездках в областной центр на выходные, куда отправляются с детьми на нескольких машинах, снимая на ночь жильё. Для жителей Ревды областной центр и вовсе не является отдалённой территорией, и его посещение сопоставимо по временным затратам с перемещением собственно по Екатеринбургу.

Очевидно, что попытки управлять внешней транспортной (не)доступностью территории тесно взаимосвязаны с укоренёнными внутри практиками мобильности; при этом внешние и внутренние импульсы способны входить в резонанс и усиливать друг друга, но могут действовать и вразнобой, и даже враждебно друг другу.

Статья разделена на две части. В первой части речь идёт о традиционной мобильности с релевантными способами передвижения, рассматриваются виды транспорта и их функциональная нагрузка, в том числе общественный и личный транспорт, велосипеды и т. п. Во второй части статьи речь идёт об изменении практик мобильности под тотальным давлением интернетизации и движения «умных городов». В заключении делаются выводы о взаимосвязи повседневной мобильности с развитием локальных рынков труда, образованием агломераций и наступлением цифровой эпохи в небольших моногородах.

⁶ Исследование готовности владельцев автомобилей отказаться от их использования, проведённое ВЦИОМом совместно с Яндекс.Такси в 2018 г., охватывало только города-миллионники, что кажется оправданным для данной тематики, но в то же время усугубляет недоизучённость ситуации в небольших поселениях, подобных Ревде и Краснотурьинску.

Методология исследования

Рассмотрим подробнее, как устроена повседневная мобильность молодых жителей выбранных городов. *Эмпирической базой* наших рассуждений являются документы, представленные на официальных сайтах изучаемых территорий, данные Росстата и общенациональных опросов, а также собственные полевые материалы, собранные в июне — октябре 2018 г. Методический дизайн текущего исследования объединяет индивидуальные интервью, как стационарные, так и мобильные, групповые дискуссии (ГД) и целый ряд рисуночных техник. В настоящее время проведены порядка 60 интервью и 11 групповых дискуссий (с общей численностью участников ГД 224 чел.).

Полуформализованные интервью проводились с различными категориями населения, среди которых есть как «обычные» горожане различного возраста и статуса (выборка максимальной вариации, снежный ком), так и представители городской администрации, руководства градообразующих предприятий и ряда других учреждений, малого бизнеса. Метод групповой дискуссии использовался в учебных заведениях, для обсуждения установок и практик мобильности со школьниками выпускных 9-го и 11-го классов⁷ и со студентами колледжей последнего курса. Интервью записывались на диктофон, групповые дискуссии — на видеокамеру и диктофон. Эти разговорные жанры дополнялись визуализацией по принципу ментальных карт: мы просили информантов нарисовать свой город (на групповых дискуссиях — также отметить свой типичный маршрут, затем маршрут в свободное время). Дополнительно часть ГД включала таблицу транспорта (участников просили перечислить основные виды транспорта, которыми они пользуются, и указать, для каких целей и куда ездят), «линию жизни» (нарисовать произвольно, отметить по нескольку событий в прошлом, настоящем и будущем) и «город мечты» (изобразить то место, где хотели бы жить).

Мы анализируем прежде всего опыт молодых горожан, используя данные обсуждения и визуализации на групповых дискуссиях в школах и колледжах. Интервью со «старшими» информантами привлекаются для «рамочной» характеристики местных условий. Аргументами в пользу именно такой фокусировки служит то, что молодые люди (1) транслируют сложившиеся в городе оценки транспортной ситуации, (2) в их практиках совмещаются траектории передвижения как с родителями и (или) родственниками, так и с друзьями или в одиночку, (3) именно молодёжь, особенно после окончания школы, создаёт поток исходящей мобильности и способствует изменению численности города.

В статье проанализирован только опыт молодых горожан, использованы прежде всего данные обсуждения и визуализации на групповых дискуссиях. Документы и интервью с более старшими информантами присутствуют ограниченно, только в случае необходимости для характеристики местных условий. Объектом анализа в статье стали данные только первого года реализации проекта. В дальнейшем мы планируем сопоставить представления молодёжи и более старшего поколения.

Маленький город — пешая доступность? Виды транспорта

Нас интересуют два выражения повседневной транспортной мобильности — внутренняя, связывающая места в рамках городского пространства, и внешняя, межпоселенческая, объединяющая различные поселения. Практики мобильности складываются в траектории и маршруты, которые становятся элементами городских пространств и заполняют собой транспортную инфраструктуру территории, придавая ей социальную значимость и своеобразный «вес» в зависимости от того, кто и как часто эти траектории актуализирует. Несмотря на пешую доступность, во время групповых дискуссий и интер-

⁷ Для участия несовершеннолетних было получено информированное согласие родителей или других законных представителей. Благодарим сотрудников школ и органов управления образованием за содействие в организации исследования.

вью информанты с одобрением указывали на активизацию дорожного строительства и ремонтов в своих городах.

Пешком или на автомобиле

Формально Ревда и Краснотурьинск относятся к средним городам, поскольку их численность превышает 50 тыс. чел., однако для самих жителей их поселение «скорее всё-таки маленький городок», «обычный советский <...> послесоветский городок» (ИКрМ17)⁸. В той же логике Ревду называют большой деревней, а расположенный в 25 км г. Дегтярск, откуда ездят в ревдинские колледжи некоторые студенты, и вовсе селом (РК1).

В таких поселениях говорят, что всё можно обойти пешком за час-другой. Как призналась участница одной дискуссии, когда она приехала в Ревду учиться и живущая здесь сестра провела ей экскурсию по городу, завершив минут через 20–30 словами: «Вот это весь город», — девушка «позвонила маме и сказала, что хочу обратно, и в принципе, что я здесь жить не хочу», но тут же замечает с высоты уже своего выпускного курса: «Город, в принципе, уютный в том плане, что он маленький» (РК2).

Действительно, таблицы транспорта, заполненные участниками групповых дискуссий, даже если содержат 4–5 способов передвижения, обычно первым пунктом включают «пешком». Наши материалы показывают, что важной отличительной особенностью пеших передвижений является всеохватность, своего рода тотальность, которая более других работает на представление о городе как о целом, причём субъектно освоенном. Одиннадцатиклассники в Краснотурьинске ходят пешком «везде», «почти всегда и хоть куда по городу» «повсеместно», «в целом, по всему городу» (Кр1/11). «У нас тут все в шаговой доступности в принципе, — говорят студенты ревдинского колледжа, — поэтому примерно знаешь, сколько куда идти» (РК1), не возникает проблем с расчётом времени.

Нередко «пешком» — это один из всего лишь двух указанных в таблицах способов перемещения. У 11-классников Краснотурьинска находим такие пояснения: «Пешком — 90% добираться в любые места города»; «Пешком — школа; личные дела и встречи; прогулки. Всё, что связано с передвижением в черте города» (Кр1/11). В целом очень удобно, что можно добраться пешком для большинства мест, но для молодёжи проблема заключается в том, что добираться особо некуда. Вторым способом передвижения в приведённых примерах в одном случае выступает общественный транспорт («В отдалённые места города (пригород)»), в другом — автомобиль («Поездки в близлежащие города или населённые пункты»).

Ментальные карты в Ревде и Краснотурьинске поражают редкостью машин. Как известно из целого ряда исследований, подобные изображения, особенно выполненные подростками и в пикториальном ключе, довольно часто включают автомобили и связанную с ними инфраструктуру. Так, рисунки американских подростков, которые приводит Флоренс Лэдд [Ladd 1970], убедительно населены машинами. Школьники Берлина и Парижа в исследовании Ольги Никитиной-ден-Бестен также рисовали заполненные машинами дороги [Nikitina-den-Besten 2008]. Во всех этих примерах, однако, в фокусе внимания были крупные города. Напрашивается вывод о том, что машины более «зримы» в больших городах, однако здесь требуются корректные сравнения (одновременное обследование одних и тех же социальных групп в больших и небольших поселениях). Наши данные показывают, что ситуация в небольших городах неоднозначна⁹.

⁸ Все пояснения о кодировке цитат и рисунков даны в приложении.

⁹ Согласно опубликованным в конце октября 2018 г. данным, на самых оживлённых перекрестках Краснотурьинска интенсивность автомобильного движения составляет 762–1132 машины в час утром и 1126–1388 вечером (см.: [В Краснотурьинске определены перекрёстки... 2018]).

Только каждый десятый рисунок школьников содержит машины (4 из 81 в Красноурьинске и 8 из 82 в Ревде); у студентов колледжей машины есть на четверти рисунков Красноурьинска (8 из 30) и пятой части рисунков Ревды (6 из 31).

При этом город возможного будущего Екатеринбург молодые люди могут изображать в виде перекрёстков, улицы которых заполнены транспортом. На рисунке девушки, студентки колледжа (РК2), мы видим город с большими домами, где на переднем плане — дорога с автомобилем и пешеходным переходом; при этом свет фонарей и очертания машины делают картинку очень уютной (см. рис. 1, верхний левый фрагмент).



Рис. 1. Автомобиль в городе возможного будущего

Машины, как бы спорадически они ни изображались на рисунках, очень важны для юношей и девушек. Собственное авто, где ты за рулём, или семейный автомобиль, машина друга, такси, попутка или Блаблакар (BlaBlaCar) упоминаются в групповых дискуссиях с большим воодушевлением. В некоторых случаях эти опции не вполне разделяются, соединяя различные модусы в одну расширенную версию автомобильности. Формулировка из транспортной таблицы: «Личное авто — Екатеринбург и любая часть России» (Р2/11М), — звучит как гимн мобильности, символизируя ценность передвижения по своему усмотрению.

Среди немногих событий на линии жизни отмечают следующие: «2016 г. (машина)» (КрК/М); «2016. Сбор 1-го мотоцикла. Получение прав» (КрК/М); «Выучился на права» (КрК/М); «Учёба на права — последний курс колледжа» (РК1/Ж); «Получение прав» (РК1/Ж); «Колледж, машина» (РК1/Ж). У счастливого обладателя авто (молодые люди в колледже) оно может быть единственным пунктом в транспортной таблице. В этом случае город на ментальной карте предстаёт с машиной на переднем плане, оснащённый транспортной инфраструктурой в виде светофора, АЗС и т. п. Прорисовка деталей указывает на степень важности изображаемого: на одном из рисунков мы видим в машине радостного водителя и пассажира с сигаретой; факт движения отражён мощным облаком выхлопных газов (см. рис. 2).



Рис. 2. Автомобильные практики студентов (КрК/М)

Автомобиль входит в «джентльменский набор» наряду с магазином алкогольных напитков, что хорошо демонстрирует рисунок 3. Город здесь представлен очень скупо: дом, место учёбы, торговый центр (как распространённое место встреч — это частый объект на ментальных картах в Краснотурьинске), а на оставшейся части рисунка мы видим тот самый набор: авто, гараж, АЗС и магазин «Красное и белое» (КБ). В транспортной таблице у этого молодого человека только одна запись: «Машина — все цели» (КрК/М).

Даже если в таблице автомобилиста появляются несколько пунктов, они всё равно призваны подчеркнуть приоритет машины, тогда как пешие прогулки уходят на последнее место:

Личный автомобиль (в основном передвигаюсь на нём). Автобус маршрута № 14 (пользовался до появления автомобиля). Такси (по выходным дням). Пешком (прогулки, сходить в магазин) (КрК/М).

Следует отметить, что автомобиль — не сугубо мужской атрибут; девушки тоже активно его используют: в ревдинские колледжи студентки из близлежащих городов приезжают на своих машинах, а к услугам автобуса юные автоледи прибегают только в тех случаях, когда нет возможности использовать авто, ибо перемещение на автобусе гораздо менее привлекательно. Из Ревды на своей машине студентка педагогического колледжа ездит в «Екатеринбург и более дальние поездки с целью проведения досуга» (РК2/Ж). Молодой человек из этого же города с упоением рассказывал о приключении, когда они с напарником перегоняли машину в Саратов (РК1/М). Но более распространённой практикой, думается, остаются относительно короткие передвижения в черте города и близлежащих населённых пунктов (Ревда — Первоуральск, Дегтярск; Краснотурьинск — посёлки, Карпинск)¹⁰.

¹⁰ Частотные и другие количественные характеристики основаны на ограниченном материале, который подвергается качественно-количественному контент-анализу, но не предназначен для экстраполяции на более широкую совокупность, поэтому подобные тезисы носят характер предположений, обоснованных общей логикой исследования.

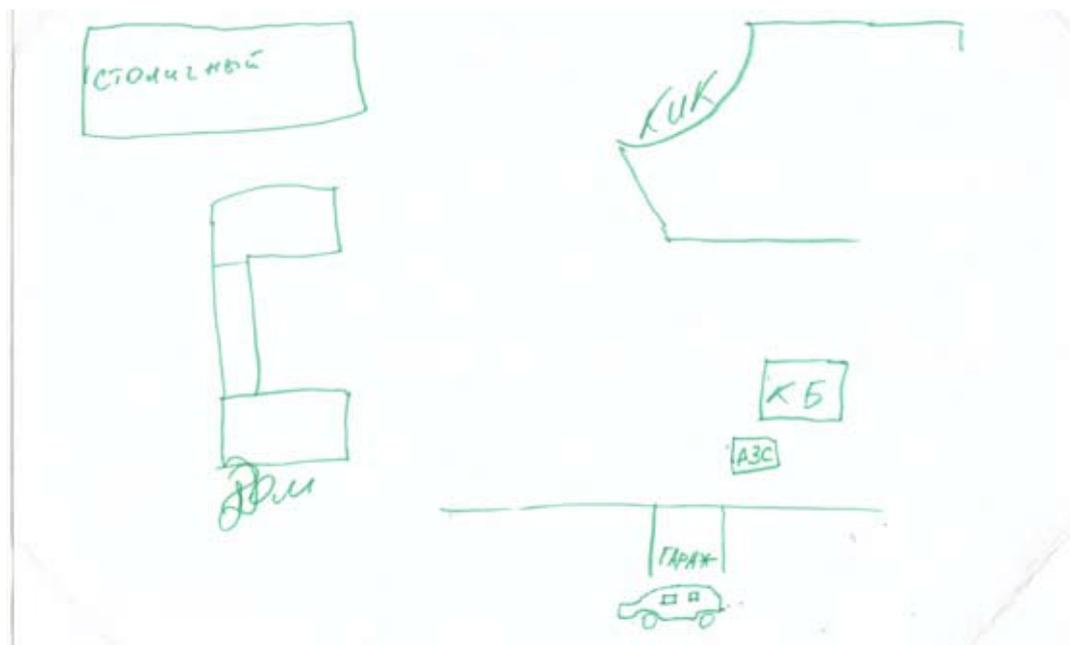


Рис. 3. «Джентльменский набор»: авто и магазин «Красное и белое» (КБ) (КрК/М)

Школьники почти поголовно планируют учиться на права. На данный же момент использование автомобиля ассоциируется не только с индивидуальными и дружескими практиками: «Друзья на машине — если куда-то срочно надо» (P2/11Ж), — но и семейными. К примеру, «когда родители свободны, тогда вечером забирают» дочку после занятий дополнительным образованием (P2/9Ж), «по магазинам с родителями» (P1/11М). Характерно, что в рисунке девятиклассницы машина появляется на «краю» Ревды для связи с Екатеринбург (см. рис. 4).



Рис. 4. Автомобиль для поездок в Екатеринбург (P1/9Ж)

Общероссийские опросы фиксируют внушительный рост автомобилизации. Если в 2015 г. 48% участников исследования ВЦИОМа сообщили, что имеют один автомобиль в семье или более, то спустя три года доля таких ответов возросла — его дали $\frac{2}{3}$ участников опроса [День без автомобиля... 2018]. Левада-Центр проследил динамику использования различных способов передвижения для повседневных нужд: в августе 2017 г. личный автомобиль назвали 29% опрошенных по сравнению с 8% в 2003 г. [Транспорт... 2017]. Опираясь на эти данные, можно предположить, что в приязни к автомобилю среди молодёжи Красноурьяинска и Ревды мы наблюдаем не только символизацию взросления, но и общий рост автомобилизации как общенациональной характеристики мобильности на текущем этапе.

Рост числа личных авто выглядит тенденцией, противоположной транспортной стратегии повышения роли общественного транспорта и сокращения использования личного [День без автомобиля... 2018; Покотило 2018]. Правда, эта задача декларируется только для мегаполисов и крупных городов, как если бы более мелкие поселения находились на другой планете.

Программные документы изучаемых городов констатируют наличие автобусов, не соответствующих экологическим нормам (Ревда [Стратегия... 2016]), вклад транспорта в загрязнение атмосферного воздуха и повышенный уровень шума для 6–7% горожан. Одной из главных проблем признана «автостоянка на сформированном газоне внутридворовой территории» (Красноурьяинск [Стратегия... 2018: 27, 32]).

Развитие такси и автошерингов в небольших городах также весьма заметно. В целом по России использование такси за последние годы существенно увеличилось: если в 2005 г. такси, по данным Росстата, перевезло 6 млн чел., в 2010–2015 гг. годовой показатель колебался между 22 млн и 31 млн чел., то в 2016 г. он вырос до 45 млн чел. [Россия... 2017]. Тенденция подтверждается опросами Левада-Центра: выбор такси для повседневных нужд вырос с 3% в 2003 г. до 12% в 2017 г. [Транспорт... 2017]. В Ревде одна из частных служб такси присутствует на рынке в течение 15 лет. В Красноурьяинске, по словам горожан, подобные сервисы также работают более 10 лет, наибольшей популярностью пользуется одна местная компания, однако в последнее время на рынок небольших городов выходят игроки совсем другого — федерального — масштаба. Приход в Ревду сервиса «Яндекс.Такси» юная участница нашего исследования относит к числу важных инноваций, свидетельствующих о развитии города. Если другим службам такси, по её оценкам, присущи небыстрая подача машин и невежливость диспетчеров, то тут *«абсолютно новый уровень <...> это другое отношение. Они: “Добрый день!”, там, “Добрый вечер!”, “Хорошего дня!”, “А хотите анекдот расскажу?” <...> И это не так навязчиво»* (ИРЖ17). Девушка даже предполагает, что водители проходят специальную подготовку по курсу психологии клиента.

Федеральный сервис «Яндекс.Такси» начал действовать в Красноурьяинске, по сообщению местных СМИ, 4 апреля 2018 г. (летом 2017 г. его запуск провалился) (см.: [В Красноурьяинске открылась... 2018]). Группа «Яндекс.Такси. Серов — Красноурьяинск — Карпинск» ВКонтакте (офис в Серове) на начало октября (7 октября 2018 г.) включала 611 участников, последняя запись относилась к 13 сентября 2018 г. Реклама «Яндекс.Такси» расположена на страничке «Транспортное обслуживание» официального сайта Красноурьяинска. Недавно, как с неудовольствием рассказал один таксист, в городе появилась служба «Максим» (в группе ВК «Максим — Красноурьяинск» 34 подписчика; офис — в Красноурьяинске, последняя запись — 5 октября 2018 г., однако в основном это перепосты общей группы «Максим» ВК).

Происходящее напоминает экспансию федеральных торговых сетей, которые несколько лет назад вытеснили с рынка местных предпринимателей¹¹. В отношении такси особенность текущего момента за-

¹¹ Мы наблюдали этот процесс в небольших уральских городах в 2013–2014 гг., отмечая эффект некоторого усиления внутригрупповой солидарности, локальной идентичности на фоне воспринимаемой чуждости «пришельцев» [Веселкова, Прямикова, Вандышев 2016]. Вероятно, о подобном эффекте можно говорить и в связи с экспансией федеральных такси, но ситуация динамична и нуждается в дальнейшем изучении.

ключается в том, что федеральные компании вступают в конкуренцию уже не с ригидными стационарными таксопарками, как это было в период становления «Максима» [Черникова 2015], а с сервисами, устроенными по такой же гибкой схеме, как и они, но проигрывающими в масштабе. Работа в службах такси стала важным подспорьем, а для кого-то и единственным заработком, как в случае нашего информанта в Красноурьинске, потерявшего работу после закрытия электролизного производства на градообразующем Богословском алюминиевом заводе (БАЗ) (ИКрМ26).

При «консервации», как говорили в 2012–2013 гг., ведущего производства на БАЗе компания-владелец предложила, по оценке нашего эксперта, беспрецедентные для России меры поддержки, включавшие релокацию — переезд работников в пос. Таёжный, где строился Богучанский алюминиевый завод. Несмотря на то что «компания давала квартиры, они были полностью меблированные <...> там были созданы прекрасные условия»¹², уехать из Красноурьинска, по словам эксперта, пожелали менее 30 человек из более чем тысячи, попавших под сокращение. Замены заводу-гиганту в моногородах не видят, причём ситуация рассматривается именно в категориях *замены* одного гиганта другим. Похоже, транспортные компании нового типа (основанные на IT и без дорогого стационарного автопарка) вполне могут составить альтернативу. Не случайно успешный такси-сервис сопоставляют с ведущим заводом в родном городе основателя этой службы: «У “Максима” столько же сотрудников, сколько у градообразующего предприятия Кургана — завода, выпускающего боевые машины пехоты» [Черникова 2015]. Правда, для этого компании нужно выйти за границы своего региона и справляться с постоянным сопротивлением на новых рынках [Скуловец 2018], а работникам, по крайней мере на начальных этапах, — поступаться социальными гарантиями.

Так или иначе, старшекласники и студенты колледжей рассказывают, что активно пользуются такси для поездок по городу и за город, а также в близлежащие населённые пункты «*по делам, чаще всего важным. Например, в больницу, когда заболел*» (Кр1/11М). Ещё один мотив — ограниченное расписание работы общественного транспорта — «*когда уже не ходят маршрутки*» (Кр2/11М), «*срочные дела*» (РК2/Ж), особенно если опаздываешь, например, к репетитору или на секцию (Р1/11Ж; Р2/9Ж; Кр1/11Ж). Удалённость пункта назначения тут вовсе не на первом месте, но иногда информанты все же называют «*другой конец города*» (Р1/9Ж) или соседнее поселение; например, в Ревде называют пос. Гусевку¹³, г. Первоуральск — около 12 км (Р2/11Ж, Р1/9Ж).

Таким образом, в пространстве небольших городов автомобили как будто мало видны, но в то же время они обладают выраженной актуальностью для молодых горожан, присутствуя в их повседневных практиках в самых разных видах (включая попутки, о которых говорится ниже). Передвигаться пешком для молодых людей — вполне привычная практика, свидетельствующая об освоённости городского пространства, но вовсе не о привлекательности последнего. Узнаваемость и привычность в этом случае работает против, а вот автомобильные практики не просто привлекательны, но и приближают их к мечте — обеспеченной жизни в другом, более масштабном и предоставляющем больше возможностей для реализации своих планов городе.

Общественный транспорт

Несмотря на взлёт популярности личного авто, первые места, по данным Левада-Центра, сохраняют городской автобус (42% в 2003 и 2017 гг.) и маршрутное такси (32% и 30%) [Транспорт... 2017].

¹² Здесь и далее высказывания сотрудников администрации городов и заводов приводятся без шифра для обеспечения конфиденциальности.

¹³ Гусевка — посёлок городского округа Ревда, где создали (разбили в лесу) садово-дачные товарищества заводов, находящихся в городе. Так пытались решить вопрос с обеспечением земельными участками. Дорога изначально была плохого качества (но была), затем город построил асфальтированную дорогу, потом по ней запустили общественный транспорт.

Вместе с тем перевозки транспортом общего пользования, за исключением авиасообщения, в целом по стране из года в год сокращаются [Россия в цифрах 2017; Доклад о реализации... 2018].

Негативные тенденции в небольших городах намного заметнее, чем в крупных, — чего стоит один только мучительно умирающий краснотурьинский трамвай! В 2013 г. мы видели, как горожане переживали по поводу закрытия одной из двух его веток [Веселкова, Прямикова, Вандышев 2016]. На официальном городском сайте размещён отказ мэрии Москвы предоставить Краснотурьинску три исключённых из эксплуатации в столице вагона¹⁴; в 2019 г. удалось получить два трамвая из Нижнего Тагила. О том, насколько знаковым для краснотурьинцев является это транспортное средство, свидетельствует эмблема одного из локальных интернет-сообществ (см. рис. 5), где трамвай помещён на переднем плане на фоне других узнаваемых городских объектов: голубого ДК БАЗ, стелы на въезде в город в виде серпа и молота и т. п. — всё это под сенью герба. Из других видов транспорта на рисунке можно разглядеть только мотороллер в глубине картинке, ещё дальше — палатку с туристами и экологичный ветрогенератор как символы бережного взаимодействия с природой.

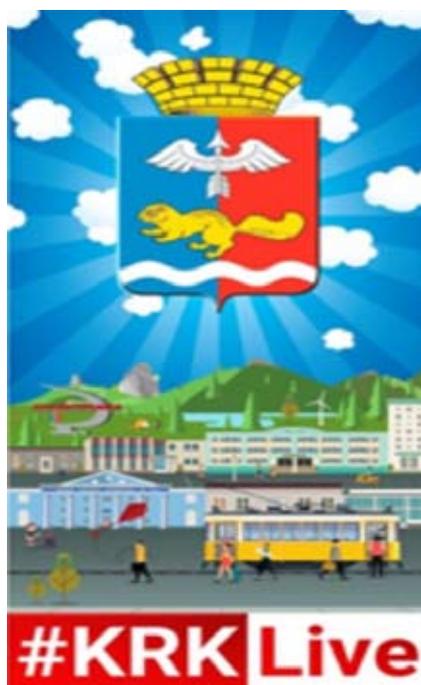


Рис. 5. Трамвай на эмблеме группы «Краснотурьинск Live» ВКонтакте (27 486 подписчиков на 1 ноября 2018 г.)

В социальной сети ВКонтакте есть специализированная «группа для неравнодушных» «Краснотурьинский трамвай»¹⁵. Слоган группы: «<...> Город живёт, а стук колёс трамвая — это биение его “сердца”». Более 5 лет группа продвигает идею о том, что трамвай — «это больше, чем просто средство передвижения»; это — экология, впечатления для детей и туристов, «масштаб и простор» (для крупногабаритных вещей), место праздника (акции, дни рождения, свадьбы), «живая история», «гордость и душа Краснотурьинска» (ВК Краснотурьинский трамвай, 10 октября 2018 г.). Здесь можно встретить анализ ситуации и бизнес-идеи. Так, открытие большого сетевого магазина вблизи одной из остановок

¹⁴ Ответ опубликован на сайте города Краснотурьинска; см.: [Ответ... 2017].

¹⁵ Цель группы — «собрать воедино фото- и видеоматериалы из открытых интернет-источников, так или иначе относящиеся к краснотурьинскому трамваю, обменяться мнениями и мыслями о том, как поддержать, а главное — сохранить этот замечательный вид транспорта, всё еще делающий наш город самобытным и отличающимся от многих других» (см.: URL: https://vk.com/nash_tramway). Подчёркивается, что группа не представляет трамвайное депо или администрацию города. На ноябрь 2018 г. объединяет чуть более 500 участников.

рассматривается как «новая точка генерации пассажиропотока». Магазины предлагается поучаствовать в организации и благоустройстве «полноценного остановочного пункта», группа обещает содействие в контактах с транспортным предприятием и органами местного самоуправления. Для горожан же проговариваются преимущества трамвая как «вместительного и просторного транспорта, которым можно без дискомфорта воспользоваться, имея при себе даже очень крупные покупки» в сравнении с «13-местными тесными, душными и тёмными «газелями»» (ВК Краснотурьинский трамвай, 25 октября 2018 г.).

В ходе групповых дискуссий в Краснотурьинске мы не увидели особых переживаний по поводу «умирания» городского трамвая. Школьники отметили только неудобство и «старость» городских вагонов.

Общественный транспорт в виде автобуса, а также автобусные остановки находим примерно на каждом десятом рисунке участников ГД. В Краснотурьинске, в основном у учащихся отдалённого посёлка Медная шахта (12 из 30 рисунков), похоже, автобусная остановка — важная часть структурирования пространства и свидетельство распространённых практик передвижения. На рисунке 6 видим остановку и автобус, едущий из «города» (из Краснотурьинска в посёлок Медная шахта); на рисунке 7 изображены центр города и улица с автобусом и машинами.

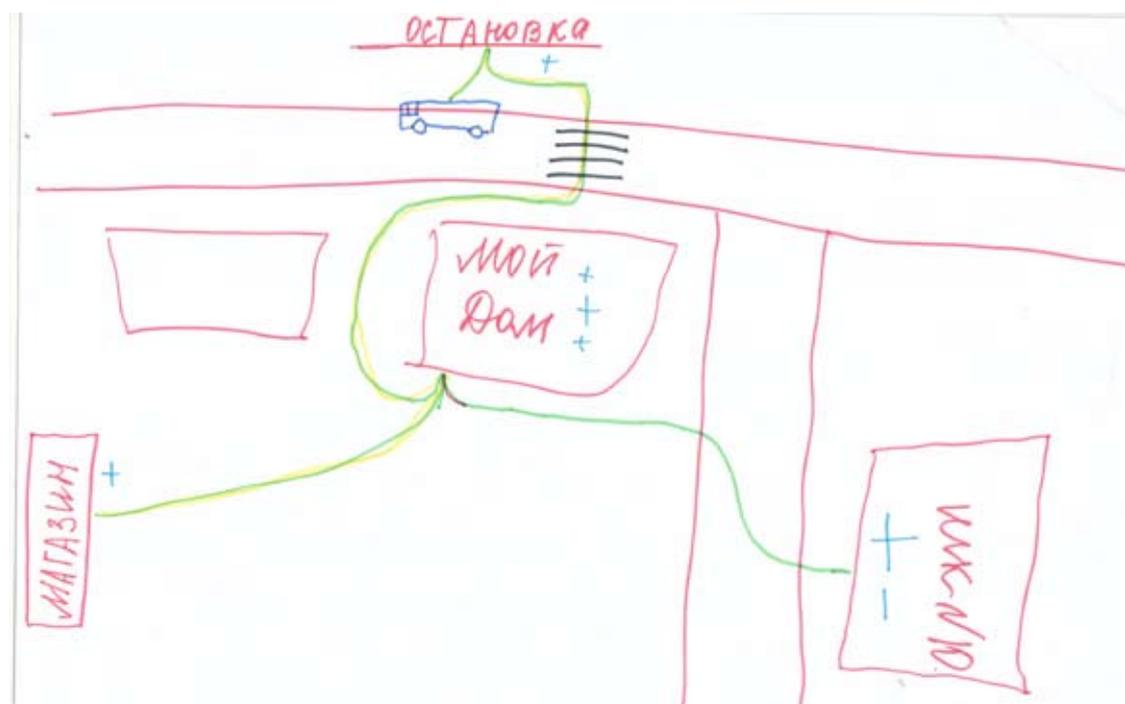


Рис. 6. Остановка, автобус, пешеходный переход около дома (Кр2/11М)

В Ревде не только городские, но и междугородные автобусы высаживают и забирают пассажиров на городских остановках. Один из рисунков образно передаёт суть Ревды как города, по мнению автора, 11-классника, живущего в постоянном движении автобусов (см. рис. 8).

Обращает внимание разметка пешеходного перехода, она появляется на изображениях обоих городов, иногда — в сопровождении светофора и порой даже в отсутствие транспорта и остановок (см. рис. 9). По всей вероятности, это свидетельствует о «видимости» данных элементов регулирования дорожного движения в городском пространстве и маршрутах информантов, а также, возможно, и об успешной работе образовательных учреждений (в одном из колледжей нам рассказали, что сразу ориентируют первокурсников на местности по части безопасности дорожного движения).

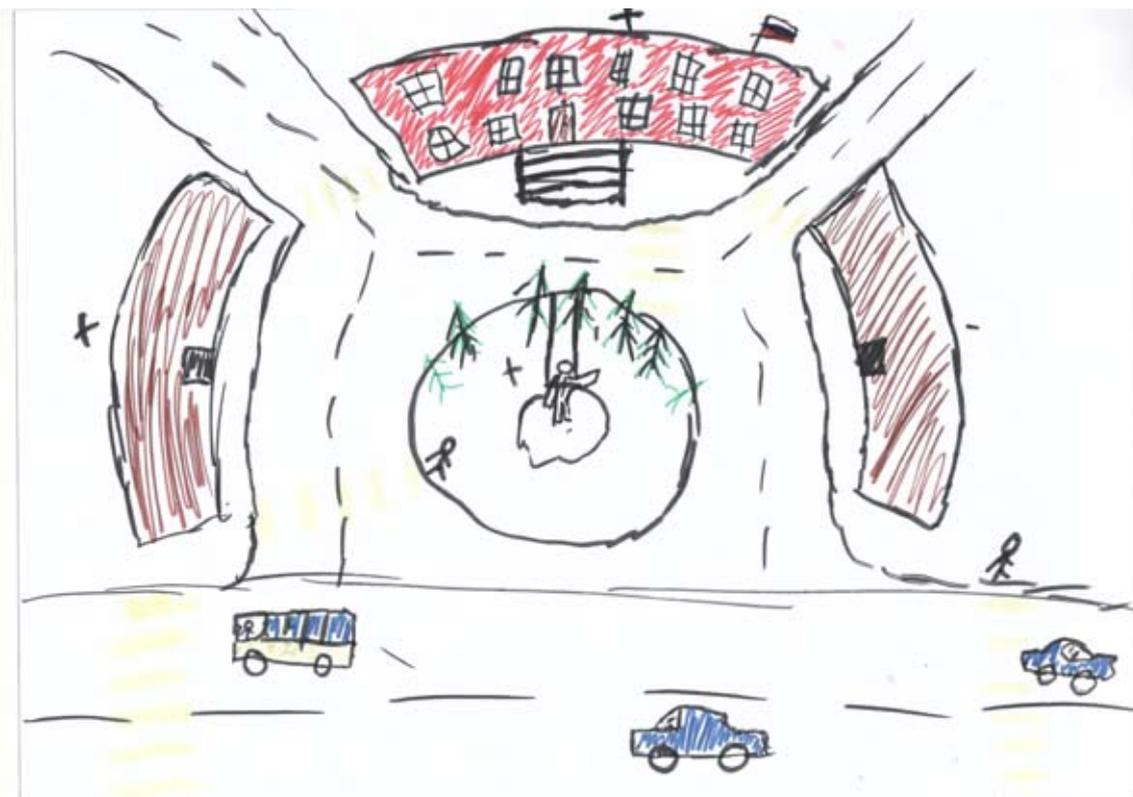


Рис. 7. Автобус и машины на площади (Кр2/9Ж)



Рис. 8. Жизнь Ревды как курсирование автобусов (Р2/11М)

У студентов колледжа в Краснотурьинске автобус и (или) остановка появляются только на двух из 30 рисунков; в Ревде, — на шести из 31 рисунка (см., например, рис. 10).

Автобусное сообщение у наших ревдинских информантов вызывает много нареканий, которые относятся к нерегулярности движения, переполненности и порой невозможности попасть в автобус:

Любой человек, поехавший в субботу после пар на 102-м [Ревда — Первоуральск], почувствует себя ужасно (РК2/Ж).

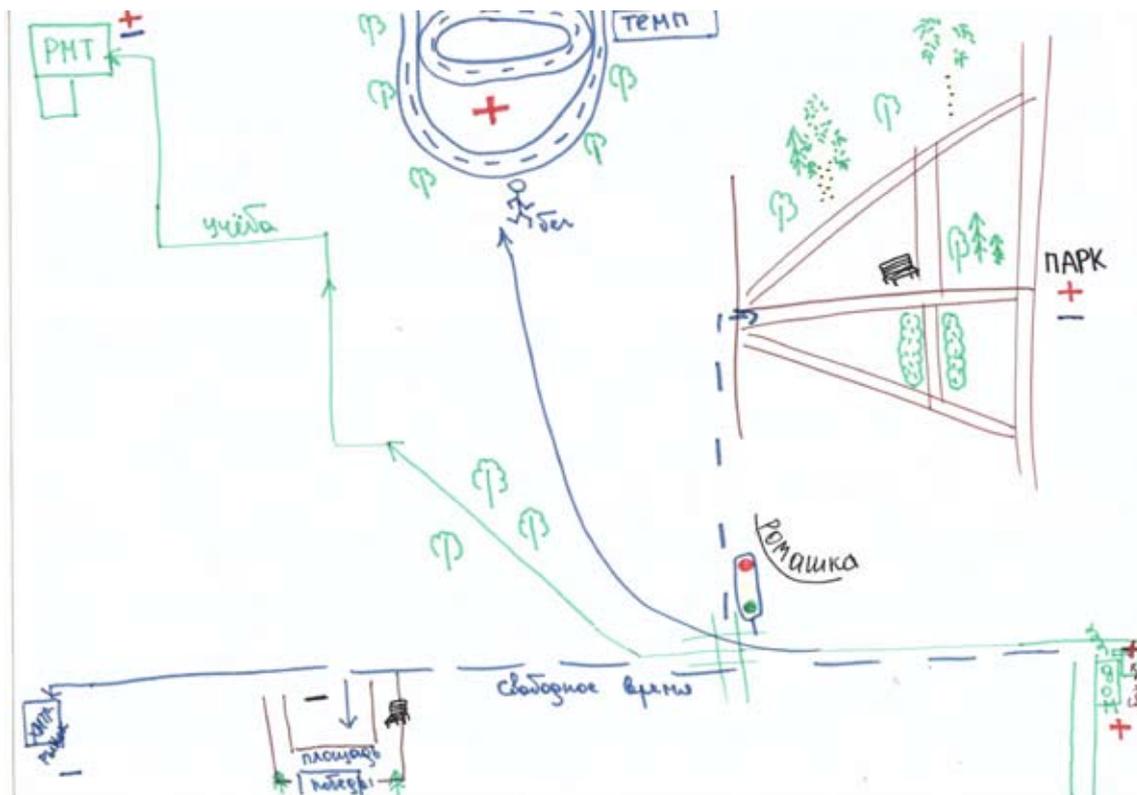


Рис. 9. Светофор у Ромашки (PK2/Ж)

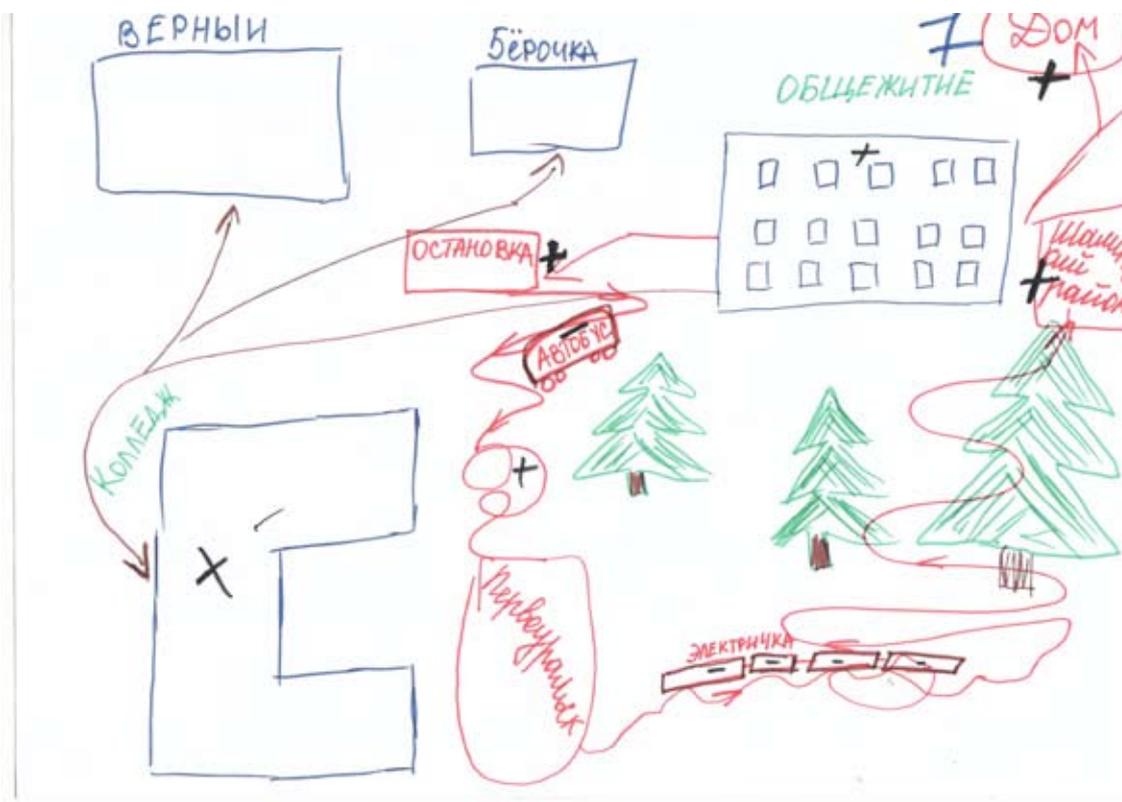


Рис. 10. Остановка, автобус, электричка (PK2/Ж)

Драматично рассказывают о ситуациях, когда внезапно отменяют три последних вечерних рейса из отдалённого района города, так что остаётся добираться только на такси. Для старшего поколения, предполагает старшекласница, это может быть вдвойне проблематично:

Ездят в совхоз в основном пожилые люди: это бабушки, там, с сумками, дедушки, ещё кто-то. Я не думаю, что им в кайф каждый раз на остановке, там, тусить (смеётся), так скажем, 2 часа, кого-то ждать. Потом ещё чтобы это всё не приехало. Это ладно я привыкла, да, что если у меня какая-то проблема, я звоню, пытаюсь её как-то решить <...> Я не думаю, что бабушки станут вообще номера искать где-то. Ладно мы щас загулили, да, грубо говоря, всё: все номера, всё это ты позвонил, всё сделал. Но пожилым людям — они это так не сделают (ИРЖ17).

В городской администрации говорят о большом количестве городских автобусных маршрутов, но также признают, «что частота маршрутов, может быть, кого-то не устраивает; возможно, автобусы ломаются, когда, например, выезжают на рейс». У молодых же участников групповых дискуссий претензии есть даже к зданию автостанции:

Автостанция здесь вообще. Её просто нет. У неё такой внешний вид, страшный. Мне кажется, уже везде поменяли (РК2/Ж).

Данная характеристика добавляет чёрной краски к нелицеприятно воспринимаемому облику города в целом.

С маленькими маршрутками, заменившими автобусы на одном из самых востребованных внутригородских маршрутов в Ревде, связаны красочные рассказы об ежедневных злоключениях. В Краснотурийске оценок типа «ад», как в Ревде, мы не слышали; здесь участники групповых дискуссий рассуждают, скорее, функционально: маршрутка — «чаще по делам, но вообще хороший способ просто сэкономить время» (Кр1/11), а велосипед — это «летний вариант маршрутки, экономит, кроме времени, ещё и деньги» (Кр1/11М). Однако в городских пабликах нетрудно найти гневные посты: «Задолбали эти частные маршрутки, как хотят, так и работают <...>» (Краснотурийск LIVE, 27 октября 2018 г.). Именно подобные посты удостоиваются наибольшего числа просмотров, лайков и комментариев, среди которых, например, такой: «<...> С автовокзала хожу пешком в Заречный, так как после 19:00 тупо быстрее дойти до дому, чем дожидаться маршрутку <...>» (КрК).

Маршрутки как вид общественного транспорта стали предметом изучения в г. Волгограде [Кузнецов, Шайтанова 2012; Кузнецов, Тугушев, Шайтанова 2015]. Их рассматривают в контексте социальной справедливости как транспорт для бедных, как «проблематичный» способ передвижения. По мнению исследователей, «стандартизация “путешествия”, набор понятных и устоявшихся правил делает поездку предсказуемой и непроблематичной <...> Маршрутка отличается от обычного общественного транспорта тем, что смешивает в себе стандартизованность путешествия на общественном транспорте, которая ожидается пассажирами, и гибкость персонального транспорта, которым, по сути, является маршрутное такси» [Кузнецов, Шайтанова 2012: 147–148]. Можно добавить ещё и тесноту, скученность, нарушение привычной «дистанции», что создаёт дискомфорт в процессе перемещения.

В нашем исследовании не только маршрутки, но и маленькие автобусы, далеко не новые, безусловно, обеспечивают возможность передвижения населения, но вряд ли могут считаться украшением городских улиц. Нарушение расписания, о котором упоминали информанты, теснота в определённые часы не позволяют говорить о комфорте пассажиров, но, видимо, делают перевозки более дешёвыми, соот-

ветствующими формату среднего города, где нет массовых, объёмных пассажиропотоков. Люди вспоминают более просторные автобусы, которые были до минивэнов, предвещают скорый уход «маршрутчиков» из-за подорожания бензина и износа автопарка.

Самолёт на рисунках и в обсуждениях фигурирует редко, для единичных поездок на дальние расстояния, включая за границу. В отношении железнодорожного сообщения изучаемые города обнаруживают существенную разницу. В Ревде информанты постоянно упоминают поезда и электрички, чего в Красноуральске почти не встречается, поскольку пассажирское сообщение здесь было отменено в 2013 г.

Итак, разные виды мобильности различаются функционально и вызывают разные эмоции. Передвижения пешком связаны как с деловыми маршрутами (учёба, тренировки, магазин и т. п.), так и с досуговыми; ключевую роль играет маркер «погулять». Маршрутки ассоциируются с ответственными деловыми поездками — «на работу, в больницу», «репетитор, больница», «детская поликлиника, ДК БАЗ (волонтерство)» (Кр1/11). Такси универсально, оно может везти и старшеклассницу в гости и обратно, и 22-летнего студента колледжа после работы домой (КрК).

Велосипед без прямых вопросов, как правило, не называют. Он ассоциируется с сезонностью и отдыхом: «Летом, для активного отдыха» (РК2/Ж), «простой отдых + музыка» (КрК/М), «велопрогулка по городу» (Р1/9Ж). Но может быть связан с семьёй — «выгуливаю брата» (Р2/11М1), «к бабушке, погулять, если срочно нужно» (Р2/11Ж) — и определённым функционалом: «летом, когда не на чем ехать, до дачи» (Р2/9Ж). Велосипед встречается с пометкой как «по городу или недалеко от дома» (Р2/11), так и «за город (в сад, в лес)» (Р2/11М), «до Лысой [горы], совхоза» (Р2/9М). Любопытно разделение, представленное в одной транспортной таблице: если велосипед 9-классник использует «летом, по всему городу, в лес», то машину — «зимой, в тёмное время, за границы города» (Р2/9М).

На уровне единичных упоминаний в транспортных таблицах встречаем моторизованные и немоторизованные средства передвижения: мотоцикл и питбайк — «для поездок в лес» (Р2/11М); гироскутер, ролики и коньки (Р2/11М); «самокат — недалеко от дома» (Р1/9М). Несколько раз упоминается скейт, например «до бабушки» (Р1/9М).

О безопасности почти не говорят — ни о личной, ни об окружающей среде. В Красноуральске, где за неделю до наших групповых дискуссий произошло ДТП с участием велосипедиста, а чуть ранее ещё одно (их обсуждал «весь город»), речь зашла о (не)безопасности только на одной из пяти групповых дискуссий (Кр2/9). В Ревде бурная критика автобусного сообщения касалась чего угодно, только не экологического вреда от старых машин¹⁶.

В целом можно сказать, что внутригородской общественный транспорт подвергается критике со стороны молодых горожан, признаётся ненадёжным и неудобным.

Интернет-активаторы мобильности: социальные сети, Блэблакар и попутки

В современном мире телесные перемещения зачастую сопровождаются онлайн-сервисами, позволяющими ориентироваться в незнакомых пространствах, прокладывать нетипичные транспортные маршруты, находить попутчиков среди соседей-незнакомцев. Особенность повседневной мобильности жителей малых городов, на наш взгляд, состоит в том, что они не нуждаются в применении таких средств.

¹⁶ При этом новости о ДТП в популярных среди участников групповых дискуссий местных медиа набирают рекордное число просмотров и лайков. Так, новость об автомобильной аварии под Ревдой на Ревда-инфо (22 октября 2018 г.) на 31 октября 2018 г. имеет 3847 просмотров. Для сравнения: новость о баскетбольном матче от того же числа набрала только 204 просмотра.

Как отмечают информанты, в маленьком городе невозможно заблудиться: «*Нам и спрашивать не надо. Мы, если с рождения живём, мы тут каждый угол знаем*» (P2/11M), — поэтому для повседневных перемещений обычно не используются ни карты, ни геоинформационные интернет-системы — ГИС-сервисы.

Обращение к Интернету становится востребованным в условиях выезда за пределы своего города, что оказывается распространённой практикой, способом преодоления различных «дефицитов» — поиска работы, товаров или услуг. Альтернативу либо дополнение к традиционным опциям личного авто, такси и общественного транспорта представляет модель райдшеринга, или карпулинга, действующая в режиме экономики совместного пользования на почве всё большего распространения информационных технологий. По некоторым оценкам, к райдшерингу чаще прибегают молодые люди, более привычные к статусу пользователя, а не владельца. Выигрывают при этом многие — от обычных людей, зависящих от общественного транспорта, и путешественников с ограниченным бюджетом до работодателей, озабоченных парковкой машин сотрудников и городских чиновников, заинтересованных в разгрузке дорог [Ульянова, Аржанова 2015; Комбинирование... 2016; Stiglic et al. 2016; Dong et al. 2018].

О совместном потреблении (*sharing economy*) говорят также как об экономике сотрудничества, подрывающей основу прежней экономической системы — частную собственность. По выражению М. Левина, совместное использование по отношению к владению — то же, «что солнечная батарея по отношению к угольной шахте. Совместное использование является чистым, живым, изысканным, постмодернистским; владение собственностью является унылым, эгоистичным, боязливым, ретроградным» (цит. по: [Рифкин 2014: 307]). Именно транспорт оценивается как самый крупный сектор этой новой экономики (по крайней мере, для таких стран, как Великобритания [Standing, Standing, Biermann 2019]). Экономика совместности сама по себе или в комбинации с такими тенденциями, как беспилотный транспорт и неуглеродная энергетика, формирует новую, совершенно прорывную парадигму мобильности [Vajrai 2016; Sousa et al. 201]. Даже если подобные утверждения кажутся чересчур смелыми, всё больше стран включают стимулирование шеринга в свою транспортную политику; в некоммерческом секторе появляются такие инициативы, как запущенный Академией мобильности в 2013 г. ежегодный международный конгресс коллаборативной мобильности WOCOMOCO [6th World Collaborative Mobility Congress... 2018].

Райдшеринг — способ передвижения, при котором два человека и более едут вместе по крайней мере часть пути; и водитель, и пассажиры находят друг друга через Интернет. В широком смысле это совместная поездка любым транспортом, включая такие разновидности, как карпулинг и вэнпулинг [Black, Plane, Westbrook 1985: 2] — «формы соседской кооперации» [Вучик 2011: 539], которые характеризует передвижение (соответственно на автомобиле и вэне — микроавтобусе) на относительно небольшие расстояния по постоянному маршруту (например, на работу). Впрочем, сегодня слова «райдшеринг» и «карпулинг» всё чаще употребляются как взаимозаменяемые, причём более общим понятием является «карпулинг».

Наши информанты много говорят о пользовании попутками — вообще и при помощи интернет-сервиса «Блаблакар» в частности:

Приложение такое: выбираешь водителя, место бронируешь, встречаешься, садитесь и едете (PK1).

Это свидетельствует о возможности успешного распространения шеринговой модели в небольшом российском городе.

Райдшеринговые сервисы считаются конкурентом междугороднему автобусу и поезду, но не такси, хотя почти все службы заявляют свои услуги «по городу и межгороду». Молодой мужчина, который зарабатывает на жизнь в одном из краснотурьинских такси, с энтузиазмом рассказывает о преимуществах «Блаблакара»:

Или на автобусе тысячу отдать (до Екатеринбурга), или там 600. И выигрши в комфорте <...> Я в Нягань ездил за 1600 рублей, хотя <...> поезд 1800 <...> стоит (ИКрМ26).

Причём поезда идут только из соседнего Серова. К числу достоинств принадлежит гибкий ритм с возможностью остановок и качество автомобилей, а в маленьком городе, это особо подчёркивается, машина подъедет к указанному месту, как такси:

Он даже за вами приедет куда надо <...> и в основном иномарки ездят; как бы, ну, удобно — сел, поехал, попросил остановиться — остановились, вышли там в туалет, в кафе поест. Намного удобнее, чем на автобусе (ИКрМ26).

Вместе с тем неинституционализированное доверие как единственная основа взаимодействия в данной сфере порождает беспокойство [Бахвалова 2018; Раскина 2018]. В отсутствие государственного регулирования райдшеринга в России первой ласточкой установления контроля стала разработка законопроекта в департаменте транспорта Москвы, о чём сообщалось в августе 2018 г.; более жёстким упорядочиванием можно считать и введение с 10 октября 2018 г. сервисом «Блаблакар» в России платы за доступ пассажиров к бронированию. Несмотря на массу «страшилок» в Интернете, критические наблюдения молодых пользователей райдшеринга по поводу безопасности в основном «травоядного» свойства. «Там обычно музыка играет стрёмная», — говорит участница обсуждения в колледже (РК1); ей возражают, что с этим легко справиться: «Включаешь свою, и всё»; «Можно попросить водителя, если тебе что-то не нравится» (РК1). Неприятный опыт, которым поделились участники ГД, в одном случае был связан с элементами сексуального харассмента со стороны водителя, в другом — с опасной ездой.

Социальная компетентность пользователя включает предварительный просмотр отзывов о водителе, знание особенностей ритма: например, из Ревды утром найти машину намного проще (РК1). Для поездок с попутчиками на небольшие расстояния между Ревдой, соседним Первоуральском и Екатеринбургом нередко обходятся без интернет-поддержки, когда водители просто забирают желающих на остановке. В крупных городах поиск идёт «от маршрута»: незнакомые люди объединяются при совпадении пункта отправления и назначения. В малых городах маршруты совпадают (Ревда — Екатеринбург), а поиск попутчиков осуществляется через знакомых. В социальных сетях или мессенджерах создаются закрытые группы, в которые по «сарафанному радио» приглашают знакомых, часто осуществляющих поездки в областной центр:

У нас беседа есть, студенты создали, подвозят своих. ВКонтакте беседу создали «Ревда — УрФУ» <...> Через знакомых, вот это радио добавляются. Меня пригласила девочка знакомая. Я ещё пригласила пару человек (РК2).

Коммерческий и некоммерческий (но всё равно удобный и более дешёвый) каршеринговый бизнес становится объектом нападков и судебного преследования со стороны «традиционных» автоперевозчиков¹⁷. Развитие рынка шеринговых услуг корректирует позиции традиционных пассажирских перевозчиков. В свою очередь, дальние маршруты, такие как Краснотурьинск — Екатеринбург, попали под новую финансовую политику «Блаблакара», а такие как Ревда — Екатеринбург, пока пребывают

¹⁷ Объединение пассажирских автоперевозчиков, 1 ноября 2018 г. URL: <http://oapr.ru/news/administrativnoe-iskovoe-zayavlenie-o-zaprete-deyatelnosti-blablacar>

в прежнем виде. Существенным остаётся вопрос о том, где «заключаются сделки» на активацию мобильности. В качестве таких уже признанных площадок стали городские группы в социальных сетях, на которых «пасутся» потенциальные пассажиры и водители.

По оценкам экспертов, в связи с ростом цен на бензин и практически демпинговой политикой шеринговых компаний стоит ожидать консолидации рынка и, как следствие, падения спроса «на всю мобильность, связанную с автомобилями» [Шестоперов 2018: 7]. Однако вряд ли такая судьба ждёт некоммерческий сектор каршеринга, ориентированный на экономику совместности. Скорее, наоборот, в связи с ростом издержек на владение и обслуживание легкового транспорта желающих выйти на этот рынок будет только больше.

В небольших городах социальные сети опосредуют повседневную мобильность ситуативно, позволяют поддерживать «более широкие локальные связи и тем самым телесные путешествия» [Урри 2012: 314]. Школьники в ходе ГД назвали популярную и быстро растущую группу для знакомств «Признавашки Ревда», где молодые люди ищут компанию для прогулок: *«Кто хочет погулять вечером по городу часов в 6–7 «+» в комменты девочки 14–15 лет, мне 15»* (Признавашки Ревда, 30 октября 2018 г., 23:18).

В качестве пространственных маркеров, позволяющих найти заинтересовавшего человека, в сообщениях фигурирует транспортная инфраструктура города: *«Ищу девушку, с которой на 18:20 ехал с Первоуральска. Одея была в белую шапку, джинсовую куртку, чёрные угги и чёрные джинсы. Если читаешь — дай знать»* (Признавашки Ревда, 31 октября 2018 г., 00:03).

В сообщениях и обсуждениях группы озвучиваются и транспортные проблемы. Кто-то ищет компанию для того, чтобы заполнить время до автобуса (Признавашки Ревда, 3 ноября 2018 г., 6:13):

Антон (аноним): Привет. Крч, ищу себе подругу от 15–17, мне 17, просто погулять, а то скучно одному гулять полтора часа.

Ангелина. Почему именно 1,5 часа?

Дмитрий. Ангелина, автик потому что последний.

Социальные сети и интернет-сервисы не всегда становятся частью систем мобильности молодых людей, обеспечивающих повседневные перемещения. Информанты отмечают: *«Позвонить проще. Позвонить и сразу поговорить и узнать»* (P2/9Ж). В ходе групповых дискуссий со школьниками обнаруживается и проблема ограниченного доступа к Интернету. Текстовые сообщения используются реже, поскольку у адресата может отсутствовать доступ к Интернету на мобильном телефоне: *«Интернет есть у всех, но денег может не быть. Быстрее “достать” звонком»* (P2/11Ж).

Информационное пространство, освоенное молодёжью, способствует растущему распространению её мобильности за пределы родного города. Возможность уехать и искать варианты жизненного самоопределения в более крупном городе, в мегаполисе и даже в другой стране рассматривается практически всеми участниками групповых дискуссий:

У меня в Инстаграме есть одна девушка, она постоянно где-то путешествует. И вот она выкладывает красивые фотографии, рассказывает об обычаях этой страны, например, и рассказывает, как минимум потратить денег на всё это путешествие. Конечно, это очень интересно; ну вот сам факт, что она рассказывает постоянно интересно, содержательно (PK2/Ж);

Я вот подписана на девочку, которая живёт в СПб, и она очень часто ездит на машине в Прагу. Это для неё обычные выходные, как для нас в Екатеринбург съездить. Она там продуктами закупается <...> Сам Санкт-Петербург — как Екатеринбург и лучше, а она ещё и в Прагу (РК2/Ж).

Интернет в данном случае используется как способ расширения пространства, как возможность увидеть варианты внегородской мобильности. В ходе дискуссии участники с удовольствием рассказывали о своих перемещениях-путешествиях.

Путешествия являются весьма характерным видом отметок на линии жизни. Около половины участвовавших в исследовании студентов ревдинского колледжа (7 из 15 — РК2) на отрезке будущего своей линии жизни указали путешествия. Помещают этот пункт на линию жизни и школьники обоих городов. Приведём несколько примеров:

Переезд в Ревду — Санкт-Петербург — Золотое кольцо России... (Р1/11Ж);

<...> Поездка в Санкт-Петербург. Поездка в Казань. Знакомство с интернет-другом (Кр1/9Ж);

Первая зимняя рыбалка; Первая поездка на снегоходе (Кр2/9М);

Поездка в Турцию <...> Поездка на конкурс в Екатеринбург <...> Поездка в М[о]ск[ву], Казань (Кр1/9Ж).

На линии жизни можно увидеть своеобразный счёт:

Первый раз посмотрела на море. Второй раз посмотрела на море (Кр1/9Ж).

Акцент делается на словах «путешествовать», «посетить», «уехать». Ревдинская школьница, желающая в будущем «путешествовать по миру, посетить другие страны», и в прошлом, и в настоящем на своей линии жизни отметила «поездки в другие города» (Р2/9Ж). Молодой человек, фиксируя в прошлом, что «брат уехал в Питер», в будущем хотел бы сам «уехать в Туру или Питер и получить образование» (Кр2/9М). Будущее даже может изображаться в виде поезда (настоящее на этом рисунке символизирует учебное заведение дополнительного образования — художественная школа) (Кр2/9Ж). Идея отъезда имеет две модификации: уехать отсюда и уехать для чего-то. Как правило, это дальнейшая учёба, путешествия, как в случае с будущим-поездом: «Поступить в Москву» (Кр1/9Ж); «Поступить в институт (Санкт-Петербург) <...> съездить в Америку» (Кр2/9Ж).

Наиболее интересно соотношение «путешествовать или уехать». Создаётся ощущение, что у старшеклассников путешествия с родителями рассматриваются как некая прелюдия к своему собственному, которое начнётся после окончания школы; при этом на линии жизни отмечается неизбежный переезд в другой город, в радикальном варианте — «уеду из этой помойки» (Кр1/9М).

Желание уехать демонстрируется стабильно во всех обсуждениях. Отличия проявляются только в качестве предполагаемого плана и обозначаются либо размыто и неопределённо: «Отучиться и пойти работать. Возможно, уехать из города Краснотурьинска» (Кр2/9М), — либо конкретно; например, после Ревдинского колледжа самый реалистичный вариант мобильности — Екатеринбург, который рассматривается как площадка карьерного роста; далее видится «Санкт-Петербург (переехать “уже состоявшимся человеком”）」 (РК2/Ж).

Информационная реальность стимулирует мобильность, показывая варианты устройства жизни вне формата собственного города. В ходе ГД многие школьники, студенты колледжей заявляли о том, что они уедут, ссылались на отсутствие перспектив жизни в родном городе. Чаще всего это были жалобы на низкий уровень заработной платы (в качестве примера можно привести следующий диалог (КрК/М): «Ну, будешь 20 тыс. получать, и что?»; после поправки другого участника: «Не 20 тыс., а 25», — следует ответ: «И что это меняет?»). Приводились также аргументы отсутствия возможности учиться и затем работать по специальностям, не связанным с заводской жизнью. Несмотря на то что участники демонстрировали некое единодушие, можно было ощутить давление самых активных сторонников «отъезда» на остальную часть аудитории, поэтому материалы ГД полезно сопоставить с результатами другого областного исследования, в котором основным методом был анкетный опрос (см. табл. 1). Итоги опроса неутешительные: планируют уехать из своего города более половины школьников и значительная часть студентов колледжей и техникумов. Задавался вопрос и родителям, поддерживают ли они планы своих детей.

Таблица 1

Жизненные планы школьников и учащихся учреждений среднего профессионального образования (СПО) (в % от общего количества опрошенных)*

№ ответа	Планы после окончания колледжа (школы)	Учащиеся колледжа	Школьники	Поддержка родителями планов своих детей
1	Остаться жить в городе, селе, где учитесь	26	12	17
2	Уехать в другой город, чтобы продолжать образование	25	59	51
3	Уехать в другой город, село, чтобы там работать	10	4	3
4	Уехать в другую страну	7	7	4
5	Пока не знаете, что будете делать дальше	29	15	25

* Исследование «Уровень напряжённости в образовательных средах Свердловской области и иные факторы экстремистской направленности» проведено сотрудниками и студентами факультета социологии Уральского государственного педагогического университета при поддержке Министерства общего и профессионального образования Свердловской области. В октябре — ноябре 2016 г. были опрошены 1500 школьников-старшеклассников и студентов учреждений среднего профессионального образования (СПО) Свердловской области. В Екатеринбурге планирует остаться только каждый третий школьник, в небольших городах этот процент ещё ниже.

Половина родителей школьников поддерживают их в планах отъезда на обучение в большой город. Стремление многих выпускников, а также части студентов колледжа уехать из своего города напрямую связано с интерпретацией жизненного успеха. Ключом к нему более половины опрошенных школьников и их родителей считают трудолюбие и работоспособность, но при этом не забывают упомянуть и достойную зарплату. В исследовании 2014 г., проведённом среди школьников моногородов Свердловской области, также наблюдается тенденция к невозвратной миграции из городов текущего проживания [Вандышев 2014]. Такое перетекание молодых людей в более крупные поселения проблематизирует формирование агломераций и прогнозирование пространственной конфигурации локальных рынков труда.

Заключение

В небольших городах имеют место практически все общенациональные тенденции мобильности и, по крайней мере, некоторые из них более заметны: крен в сторону автомобильных передвижений, в том

числе личное вождение юношами и девушками; использование такси и райдшеринга, но при сохраняющейся потребности в общественном транспорте. Существующие виды мобильности различаются функционально и вызывают разные эмоции, негатив продуцируют бреши в местном каркасе мобильности (отмена поезда, замена городского автобуса маленькими маршрутками).

Пешеходная мобильность для молодых людей выглядит рутинной и самой что ни на есть повседневной, способствует освоению пространства города, позволяет чувствовать себя относительно свободно и самостоятельно «связывать» различные места в маршруты прогулок или деловых передвижений. Такой способ освоения пространства таит в себе риски открытия «слабых» сторон территории, таких как отсутствие привлекательных дестинаций и постоянная повторяемость мест. Внутригородской общественный транспорт в целом не всегда предсказуем, а потому малопривлекателен; его с лёгкостью заменяют пешее передвижение, развивающиеся службы такси и личный транспорт. Особенностью повседневной мобильности в небольших городах оказывается малая востребованность онлайн-сервисов. Социальные сети опосредуют мобильность ситуативно — скажем, через использование местных пабликов для знакомств и поиска компании для прогулок.

Формирование агломераций предполагает и (или) частично является следствием усиления повседневной мобильности различных категорий населения. Межгородская мобильность разнообразна по возможностям использования средств передвижения — от общественного транспорта (не всегда удобного, комфортного и дешёвого) до шеринговых автомобилей, позволяющих в более персонифицированном и потому комфортном режиме добираться до нужных точек. Вопросы безопасности во всех видах передвижений практически не проговариваются.

Как утверждают некоторые эксперты, развитие транспортной инфраструктуры будет меняться под давлением новых информационных технологий. Если раньше ключевыми акторами выступали автомобильные гиганты — производители транспортных средств, то в будущем основными заказчиками станут «умные города» [Бизнес откажется... 2019]. Небольшие города, как и мегаполисы, все больше и больше «цифровизуются». Ситуация в исследованных городах пока далека от этих концепций, но можно предположить, какие барьеры существуют на пути становления новой — цифровой — экономики.

С помощью повседневной маятниковой мобильности население решает проблему различных дефицитов — работы, товаров и услуг. Если для более старших поколений это возможность обеспечить себе и своей семье доход, то для молодёжи агломерация, по крайней мере пока, не является основанием для отказа от своих жизненных планов. А практики закрепления молодёжи в рамках одного населённого пункта, в сфере деятельности определенного предприятия, становятся сегодня крайне неэффективными.

Привлекательность для молодёжи таких территорий, как Ревда и Краснотурьинск, во многом задаётся способностью создавать разнообразные места, наделяя уже существующие новыми смыслами. Идея повседневной мобильности заключается в том, что пространство рассматривается как освоенное и известное, в то время как при постоянной мобильности, путешествиях мы имеем дело с новыми практиками, обладающими для молодёжи особой ценностью. Благодаря сформированной транспортной инфраструктуре с выраженным приоритетом личного автотранспорта, оценка близости и дальности территорий и мест теряет связь с физическими расстояниями. В исследованных городах мобильность вовсе не противоречит практикам укоренения молодого населения и конструирования привязанности к конкретным местам. Для молодых людей доступность мест не определяется через категории дальности и близости, если речь идёт о внутри- и межрегиональных передвижениях. В исследуемых городах встречаются как вполне стандартные туристические наборы, включающие посещение моря, Золотого кольца и столиц, так и открытие новых практик (хобби). Такие события выпадают из повседневной

рутины, однако «подхватываются» пространственными сетями, связывающими не только локальные, но и заставляющие вибрировать региональные и даже межрегиональный рынки труда.

Повседневная мобильность существенным образом влияет на конфигурирование пространственных социальных сетей. Движение капиталов (человеческого, социального, символического и др.) между поселениями носит рекуррентный характер и обеспечивает относительную устойчивость сложившегося положения.

Расширение возможностей мобильности в формате агломераций пока не меняет общий настрой выпускников школы и студентов колледжей и техникумов, устремляющихся за пределы родного города в поисках лучшей жизни. И чем больше город, тем больше возможностей видят для себя школьники и студенты. Это позволяет проектировать пространственные контуры региональных рынков труда и занятости и согласовывать их с векторами развития территорий в рамках формирования городских агломераций. Всё это становится мощным стимулом для ключевых экономических акторов, заинтересованных в пластичной (гибкой) рабочей силе, способной оперативно реагировать на изменения конъюнктуры, что, в свою очередь, позволяет развивать инвестиционную привлекательность небольших городов.

Приложение

Методическое описание проекта

Исследование поддержано Российским фондом фундаментальных исследований, проект «Траектории мобильности трудоспособного населения малых и средних моногородов различного профиля» (№ 18-011-00457, 2018–2020 гг.).

Эмпирическую базу исследования составляют проведённые в течение 2018 г. 11 групповых дискуссий среди старшеклассников и студентов колледжей (224 участника) с применением рисуночных техник.

Групповые дискуссии проводились в образовательных организациях, отобранных на втором этапе выборки (сначала мы выбирали города (принцип выбора города описан во введении), учитывались отдалённость от областного центра и социально-экономическое положение). Использовались результаты сдачи ЕГЭ, рассматривался средний балл по школе. По принципу «полярных случаев» отбирались более «сильные» и более «слабые» школы.

Применялся тематический анализ данных групповых дискуссий и интервью. Цитаты из групповых дискуссий кодируются следующим образом: город — Кр (Краснотурьинск) или Р (Ревда); указание либо на колледж (К, К1 или К2), либо на школу и класс (Кр1/11); при необходимости также указывается пол. Представленные в статье рисунки были сделаны в ходе групповых дискуссий, поэтому в наименовании каждого рисунка указываются код дискуссии и пол участника. Цитаты из интервью кодируются следующим образом: И — интервью; далее город — Кр (Краснотурьинск) или Р (Ревда); пол — мужской (М) или женский (Ж) и возраст. Все кодировки с расшифровкой представлены в таблице П.1.

Таблица П.1

Групповые дискуссии и интервью, использованные в тексте

Код	Расшифровка (метод, место проведения*, участники)	Дата проведения	Количество участников (чел.)
РК1	ГД, Ревдинский колледж-1	2 октября 2018 г.	16
РК2	ГД, Ревдинский колледж-2	2 октября 2018 г.	15
Кр1/9	ГД, Школа г. Краснотурьинска-1, 9-й класс	4 октября 2018 г.	26
Кр1/11	ГД, Школа г. Краснотурьинска-1, 11-й класс	4 октября 2018 г.	25
КрК	ГД, Краснотурьинский колледж	4 октября 2018 г.	30
Кр2/11	ГД, Школа г. Краснотурьинска-2, 11-й класс	5 октября 2018 г.	13
Кр2/9	ГД, Школа г. Краснотурьинска-2, 9-й класс	5 октября 2018 г.	17
Р1/11	ГД, Школа г. Ревды-1, 11-й класс	26 октября 2018 г.	12
Р1/9	ГД, Школа г. Ревды-1, 9-й класс	26 октября 2018 г.	19
Р2/11	ГД, Школа г. Ревды-2, 11-й класс	30 октября 2018 г.	29
Р2/9	ГД, Школа г. Ревды-2, 9-й класс	30 октября 2018 г.	22
ИКрМ17	Интервью, Краснотурьинск, мужчина 17 лет	5 октября 2018 г.	1
ИКрМ26	Интервью, Краснотурьинск, мужчина 26 лет	5 октября 2018 г.	1
ИРЖ17	Интервью, Ревда, женщина 17 лет	13 июля 2018 г.	1

* Полное название учебных заведений не указывается в целях обеспечения конфиденциальности.

Литература

- Бахвалова М. 2018. Жизнь напрокат: новая революция в экономике. *Банки.ру*. 8 июня. URL: <http://www.banki.ru/news/daytheme/?id=10503661>
- Бизнес откажется от владения автомобилями в течение пяти лет. 2019. *РБК. Екатеринбург*. 8 июля. URL: https://ekb.rbc.ru/ekb/08/07/2019/5d23460f9a79478b64c1aafd?from=from_main
- В Краснотурьинске определены перекрёстки с самым интенсивным движением. 2018. *Вечерний Краснотурьинск*. 26 октября. URL: <https://krasnoturinsk.info/novosti/v-krasnoturinske-opredeleny-perekrestki-s-samym-intensivnym-dvizheniem/>
- В Краснотурьинске открылась федеральная сеть такси. 2018. *Вечерний Краснотурьинск*. 4 апреля. URL: <http://krasnoturinsk.info/novosti/v-krasnoturinske-otkrylas-federalnaya-set-taksi/>
- Вандышев М. Н. 2014. Потенциальная мобильность выпускников школ малых и средних городов Свердловской области. *Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены*. 5 (123): 114–124.
- Веселкова Н. В., Прямикова Е. В., Вандышев М. Н. 2016. *Места памяти в молодых городах*. Екатеринбург: Изд-во Уральского университета.
- Вучик В. Р. 2011. *Транспорт в городах, удобных для жизни*. М.: Территория будущего.
- Давыдов А. 2018. Ключ к агломерации Екатеринбурга. *Эксперт Урал*. 45 (780). 5–11 ноября. URL: <https://expert.ru/ural/2018/45/klyuch-k-aglomeratsii-ekaterinburga/>

- День без автомобиля: исключение или правило? 2018. ВЦИОМ. Пресс-выпуск. 3774 (28 сентября). URL: <https://wciom.ru/index.php?id=236&uid=9336>
- Доклад о реализации транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Отчетный период: 2017 год. 2018. М.: Министерство транспорта РФ. URL: <https://www.mintrans.ru/ministry/targets/187/191/documents>
- Единый архив экономических и социологических данных. НИУ ВШЭ. URL: http://sophist.hse.ru/db/oprview.shtml?en=0&ID_S=1909
- Жундриков А. et al. 2018. *Инфраструктура России: индекс развития*. М.: InfraONE Research. URL: https://infraone.ru/analitika/Index_razvitiia_infrastruktury_Rossii_InfraONE_Research.pdf
- Зырянова И. С. 2018. Тенденции совместного потребления в туризме. *Туристско-рекреационный комплекс в системе регионального развития*. Материалы VI Международной научно-практической конференции. Краснодар: Изд-во КубГУ.
- Инвестиции в инфраструктуру: аналитический обзор. 2018. М.: InfraONE Research. URL: https://infraone.ru/analitika/infraone_sochi_2018.pdf
- Кабакова Ю. 2008. Сбиться в агломерацию. *Эксперт Урал*. 6 (315). 11 февраля. URL: <http://www.asexpert.ru/archive/6-315/sbitsya-v-agglomeraciyu.html>
- Кобер П. 2018. Ориентация — север. *Эксперт Урал*. 45 (780). 5–11 ноября. URL: <https://expert.ru/ural/2018/45/orientatsiya---sever/>
- Комбинирование старых и новых способов передвижения изменит транспорт, а с ним и города. 2016. *Innotech Новости технологий*. 18 октября. URL: <http://innotechnews.com/innovations/1196-kombinirovanie-starykh-i-novykh-sposobov-peredvizheniya-izmenit-transport-a-s-nim-i-goroda>
- Кузнецов А. Г., Тугушев И. Р., Шайтанова Л. А. 2015. Маршрутное такси в оптике технической литературы: контroversы социологии инженеров и «территория» социологических исследований транспорта. *Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 7: Философия. Социология и социальные технологии*. 1 (27): 59–73.
- Кузнецов А., Шайтанова Л. 2012. Маршрутное такси на перекрестке режимов справедливости. *Социология власти*. 6–7 (1): 137–149.
- Личное авто: отказаться нельзя оставить? 2018. ВЦИОМ. Пресс-выпуск. 3666 (22 мая). URL: <https://wciom.ru/index.php?id=236&uid=9109>
- Лаппо Г., Полян П., Селиванова Т. 2010. Городские агломерации России. *Демоскопweekly*. 407–408 (25 января — 7 февраля). URL: <http://polit.ru/article/2010/02/16/demoscope407>
- Нещадин А. А., Строев П. В. 2013. Агломерации и агломеративные коридоры в виде Московской и Санкт-Петербургской агломераций. *Экономика и управление*. 6: 71–75.
- Обзор российских моногородов. 2017. *Аналитический доклад ИКЦИ*. URL: https://icss.ru/images/pdf/research_pdf/MONOTOWNS.pdf

- О критериях отнесения муниципальных образований Российской Федерации к монопрофильным (моногородам) и категориях монопрофильных муниципальных образований Российской Федерации (моногородов) в зависимости от рисков ухудшения их социально-экономического положения: постановление от 29 июля 2014 г. № 709. *Правительство России*. URL: <http://government.ru/docs/14049>
- Ответ заместителя мэра Москвы на обращение первого заместителя губернатора Свердловской области А. В. Орлова от 14.11.2017 г. И2 01-01-75/17506 по вопросу безвозмездной передачи в моногород Краснотурьинск Свердловской области 3 ед. трамвайных вагонов от 18.12.2017 № 11-35-12019/4. *Администрация городского округа Краснотурьинск*. URL: <http://xn----7sbbqrkctdbjvdlfmr7n.xn--p1ai/transportnoe-obsluzhivanie-naseleniya/item/id/232>
- Перечнева И. 2007. Сшить пространство. Интервью с Н. Зубаревич. *Эксперт Урал*. 48 (311). 24 декабря. URL: https://expert.ru/ural/2007/48/sshyt_zanovo/
- Покотило В. 2018. Общественный vs личный. Хроники транспортной революции. *Московский урбанистический форум*. 17 июля <?> URL: http://mosurbanforum.ru/media/files/2018/Vadim_Pokotilo.pdf
- Раскина А. 2018. Вместе безопаснее: власти позаботятся о попутчиках в совместных поездках. *ТАСС*. 21 августа. URL: <https://tass.ru/ekonomika/5394828>
- Рифкин Д. 2014. *Третья промышленная революция: как горизонтальные взаимодействия меняют энергетику, экономику и мир в целом*. М.: Альпина нон-фикшн.
- Россия в цифрах. 2017: краткий статистический сборник*. 2017. М.: Росстат.
- Рыков Ю. Г. 2015. Сетевое неравенство и структура онлайн-сообществ. *Журнал социологии и социальной антропологии*. XVIII (4 [81]): 144–156.
- Скуловец И. 2018. «Обеление» рынка: запретят ли в Хабаровске службу такси «Максим». *Новости Хабаровска на DVHAB.RU*. 8 июня. URL: <https://www.dvnovosti.ru/khab/2018/06/08/84030/#ixzz5TmIowVLu>
- Стейнерт И. 2017. Блаблакар по-русски: попутчики в соцсетях и антиконкуренция таксистам. *РИА-МО*. 14 апреля. URL: <https://riamo.ru/article/205917/blablakar-po-russki-poputchiki-v-sotssetyah-i-antikonkurenciya-taksistam.xl>
- Стратегия социально-экономического развития городского округа Ревда до 2030 г.* 2015. Городской округ Ревда. URL: <http://admrevda.ru/strategicheskoe-razvitie/2482-proekt-strategii-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-gorodskogo-okruga-revda-do-2030-goda.html>
- Стратегия социально-экономического развития городского округа Ревда [Рабочий вариант проекта стратегии до 2035 г.]* 2016. Городской округ Ревда. URL: <http://admrevda.ru/strategicheskoe-razvitie/2482-proekt-strategii-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-gorodskogo-okruga-revda-do-2030-god>
- Стратегия социально-экономического развития городского округа Краснотурьинск на период до 2030 г. Проект*. 2018. Администрация городского округа Краснотурьинск. URL: <http://xn----7sbbqrkctdbjvdlfmr7n.xn--p1ai/deyatelnost/ekonomika-strategicheskoe-razvitie-i-promyshlennost-/dokumenty-strategicheskogo-planirovaniya>

- Транспорт и транспортные проблемы. 2017. *Левада-Центр*. 27 сентября. URL: <https://www.levada.ru/2017/09/27/transport-i-transportnye-problemy/>
- Урри Дж. 2012. *Мобильности*. М.: Издательская и консалтинговая группа «Праксис».
- Урри Дж. 2013. Мобильность и близость. *Социологические исследования*. 2: 3–14.
- Урри Дж. 2018. *Как выглядит будущее?* М.: Изд. дом «Дело».
- Устинов А. 2018. За единый Богословск. *Эксперт Урал*. 45 (780). 5–11 ноября. URL: <https://expert.ru/ural/2018/45/orientatsiya---sever/>
- Хавенсон Т. Е., Чиркина Т. А. 2018. Эффективно поддерживаемое неравенство. Выбор образовательной траектории после 11-го класса школы в России. *Экономическая социология*. 19 (5): 66–84. URL: <https://ecsoc.hse.ru/2018-19-5/228631789.html>
- Ульянова Н., Аржанова Я. 2015. Мистер и миссис Шеринг. *Бизнес-журнал*. 1 (226): 18–23.
- Черникова Н. 2015. Скрытый лидер: как курганский сервис такси «Максим» стал № 1 в России. *Секрет фирмы*. 22 апреля. URL: <https://secretmag.ru/cases/stories/maximtaxi.htm>
- Шестоперов Д. 2018. Каршеринг заедет на заправку. *Коммерсант*. 204 (6442). 7 ноября: 1–7.
- Щербакова Е. 2010. Доля горожан, проживающих в городах с населением 100 тысяч человек и более, возросла с 62,4% в 1989 году до 65,8% в 2010 году. *Демоскопweekly*. 437–438 (4–17 октября). URL: <http://www.demoscope.ru/weekly/2010/0437/barom03.php>
- Яковлев И. А., Кабир Л. С., Раков И. Д. 2017. Инфраструктурные инвестиции в России: тенденции и приоритеты современного этапа. *Региональная экономика и управление: электронный научный журнал*. 4 (52). URL: <https://eee-region.ru/article/5215/>
- Vajpai J. N. 2016. Emerging Vehicle Technologies and the Search for Urban Mobility Solutions. *Urban, Planning and Transport Research*. 4 (1): 83–100.
- Black W. C., Plane D. A., Westbrook R. A. 1985. An Evaluation of Alternative Economic Inducements to Ridesharing for the Arizona Commuter. 3 vols. Report number: FHWA/AZ-85-198-II. *Vol. II: Research Methodology*. Arizona Department of Transportation.
- Kellerman A. 2012. *Daily Spatial Mobilities: Physical and Virtual*. Farnham, UK; Burlington, NJ: Ashgate Publishing.
- Dong Y. et al. 2018. An Empirical Study on Travel Patterns of Internet Based Ride-Sharing. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*. 86: 1–22.
- Gordon E., de Souza Silva A. 2011. *Net Locality: Why Location Matters in a Networked World*. Chichester: Wiley-Blackwell.
- Hira A., Reilly K. 2017. The Emergence of the Sharing Economy: Implications for Development. *Journal of Developing Societies*. 33 (2): 175–190.

- Konrad K., Wittowsky D. 2017. Virtual Mobility and Travel Behavior of Young People — Connections of Two Dimensions of Mobility. *Research in Transportation Economics*. URL: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2017.11.002>
- Ladd F. C. 1970. Black Youth View Their Environment: Neighborhood Maps. *Environment and Behavior*. 2: 74–99.
- Nikitina-den Besten O. 2008. Cars, Dogs and Mean People: Environmental Fears and Dislikes of Children in Berlin and Paris. In: Adelhof K. et al. (eds) *Urban Trends in Berlin and Amsterdam*. Berliner Geographische Arbeiten, Heft 110. Berlin: Humboldt Universitaet; 116–125.
- Sousa N. et al. 2018. Dawn of Autonomous Vehicles: Review and Challenges Ahead. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers — Municipal Engineer*. 171(1): 3–14.
- Standing C., Standing S., Biermann S. 2019. The Implications of the Sharing Economy for Transport. *Transport Reviews*. 39 (2): 226–242.
- Stiglic M. et al. 2016. Making Dynamic Ride-Sharing Work: The Impact of Driver and Rider Flexibility. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*. 91: 190–207.
- 6th World Collaborative Mobility Congress in Rotterdam. *Wocomoco. Sharing Comobility*. URL: <https://www.wocomoco.org/en/kongress/kongress-2018/index.php>

BEYOND BORDERS

Natalya Veselkova, Mikhail Vandyshev, Elena Pryamikova, Anna Danilova

Everyday Mobility of Youth in Small Ural Cities

VESELKOVA, Natalya —

Associate Professor, Department of Applied Social Studies, Ural Institute of Humanities, Ural Federal University. Address: 19 Mira str., Ekaterinburg, 620002, Russian Federation.

Email: vesselkova@yandex.ru

VANDYSHEV, Mikhail —

Associate Professor, Department of Applied Social Studies, Ural Institute of Humanities, Ural Federal University. Address: 19 Mira str., Ekaterinburg, 620002, Russian Federation.

Email: m.n.vandyshev@urfu.ru

PRYAMIKOVA, Elena —

Associate Professor, Head of the Department of Social Studies, Ural State Pedagogical University. Address: 26 Kosmonavtov av., Ekaterinburg, 620017, Russian Federation.

Email: pryamikova@yandex.ru

DANILOVA, Anna — Research Specialist Institute for Educational Development. Address: 16 Akademicheskaya str., Ekaterinburg, 620137, Russian Federation.

Email: anutadanilova@yandex.ru

Abstract

The article discusses practices with regard to the daily mobility of young people in the middle-sized Ural monotowns of Revda and Krasnoturyinsk. Both cities enter the orbits of the agglomerations, one of which is formed around Ekaterinburg, and the other in the north of the region. Similar in size, they are located close to (Revda) and far from (Krasnoturyinsk) the regional center. The population of Revda is growing, and that of Krasnoturyinsk, on the contrary, is decreasing. Practices with regard to the daily mobility of the population of these cities depend on the existing transport network, various deficits, and information resources. We are interested in two expressions of everyday transport mobility: internal and external. Mobility practices develop in trajectories and routes that become elements of urban spaces and fill the territory's transport infrastructure, giving it social significance and a kind of "weight," depending on who actualizes these trajectories and how often. The focus of the study is the experience of young citizens, because it is they who, firstly, broadcast the assessments of the transport situation in the city; secondly, they actively move around the city both with parents/relatives and with friends or alone; thirdly, it is the young people, especially after graduation, that create the flow of outgoing mobility. During 2018, 60 individual semi-formalized interviews with experts and residents of the studied cities and 11 group discussions among high school students and college students (224 participants) using drawing techniques constituted the empirical basis of the study.

The attractiveness for young people of such territories as Revda and Krasnoturinsk is largely based on the diversity of places and the ability to give existing ones new meanings. The results of the study show that the space of their town is considered to be mastered and well-known by young people, which increases interest in other, less familiar territories. The expansion of mobility opportunities in the format of agglomerations does not contribute to the intention of schoolchildren to return to their hometown after receiving a vocational education, which creates a problem in providing enterprises with highly qualified personnel. Thus, the development of the daily mobility of youths is not an opposition to territorial rootedness and affection, but creates new challenges for the development of a local, regional, and interregional labor market.

Keywords: daily mobility; transport network; agglomeration; pendulum mobility; youth; Internet mobility activators.

Acknowledgements

The work was prepared with the support of the Russian Foundation for Basic Research (RFBR); project No. 18-011-00457, 2018–2020 years.

References

- Bajpai J. N. (2016) Emerging Vehicle Technologies and the Search for Urban Mobility Solutions. *Urban, Planning and Transport Research*, vol. 4, no 1, pp. 83–100.
- Bakhvalova M. (2018) Zhizn naprokat: novaya revolyutsiya v ekonomike [Life for Rent: A New Revolution in the Economy]. *Banki.ru*. June 8. Available at: <http://www.banki.ru/news/daytheme/?id=10503661> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Biznes otkazhetsya ot vladeniya avtomobilyami v techenie pyati let [Business will Stop Owing Automobiles in Five Years]. (2019) *RBK. Yekaterinburg*. July 8. Available at: https://ekb.rbc.ru/ekb/08/07/2019/5d23460f9a79478b64c1aafd?from=from_main (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Black W. C., Plane D. A., Westbrook R. A. (1985) An Evaluation of Alternative Economic Inducements to Ridesharing for the Arizona Commuter. 3 vols. Report number: FHWA/AZ-85-198-II. *Vol. II: Research Methodology*. Arizona Department of Transportation.
- Chernikova N. (2015) Skrytyy lider: kak kurganskiy servis taksi «Maksim» stal №1 v Rossii [Hidden Leader: How the Kurgan Taxi Service “Maxim” Became Number 1 in Russia.]. *Sekret firmy*. April 22. Available at: <https://secretmag.ru/cases/stories/maximtaxi.htm> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Davydov A. (2018) Klyuch k aglomeratsii Ekaterinburga [The Key to the Agglomeration of Yekaterinburg]. *Ekspert Ural*, no 45 (780), November 5–11. Available at: <https://expert.ru/ural/2018/45/klyuch-k-aglomeratsii-ekaterinburga/> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Dong Y., Wang S., Li L., Zhang Z. (2018) An Empirical Study on Travel Patterns of Internet Based Ride-Sharing. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, no 86, pp. 1–22.
- Gordon E., de Souza Silva A. (2011) *Net locality: Why Location Matters in a Networked World*, Chichester: Wiley-Blackwell.
- Gorodskoy okrug Revda (2015) *Strategiya sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya gorodskogo okruga Revda do 2030 goda*. [Strategy of Social and Economic Development of the Urban District Revda until 2030]. Available at: <http://admrevda.ru/strategicheskoe-razvitie/2482-proekt-strategii-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-gorodskogo-okruga-revda-do-2030-goda.html> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Hira A., Reilly K. (2017) The Emergence of the Sharing Economy: Implications for Development. *Journal of Developing Societies*, vol. 33, no 2, pp. 175–190.
- HSE. *Edinyy arkhiv ekonomicheskikh i sotsiologicheskikh dannykh* [Joint Economic and Social Data Archive]. Available at: http://sophist.hse.ru/db/oprview.shtml?en=0&ID_S=1909 (accessed 25 November 2018) (in Russian).

- IKSI (2017) *Obzor rossiyskikh monogorodov* [Overview of Russian Monotowns]. Analiticheskiy doklad IKSI [IKSI Analytical Report]. Available at: https://icss.ru/images/pdf/research_pdf/MONOTOWNS.pdf (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- InfraONE Research. (2018) *Investitsii v infrastrukturu: analiticheskiy obzor* [Infrastructure Investments: An Analytical Review]. Available at: URL: https://infraone.ru/analitika/infraone_sochi_2018.pdf (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Kabakova Yu. (2008) Slitsya v aglomeratsiyu [Go to the Agglomeration]. *Ekspert Ural*, no 6 (315), February 11. Available at: <http://www.acexpert.ru/archive/6-315/sbitsya-v-aglomeratsiyu.html> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Kellerman A. (2012) *Daily Spatial Mobilities: Physical and Virtual*, Farnham, UK; Burlington, NJ: Ashgate Publishing.
- Khavenson T. E., Chirkina T. A. (2018) Effektivno podderzhivayemoe neravenstvo. Vychor obrazovatelnoy trayektorii posle 11-go klassa shkoly v Rossii [Effectively Maintained Inequality. The Choice of Post-secondary Educational Trajectory in Russia]. *Journal of Economic Sociology = Ekonomicheskaya sotsiologiya*, vol. 19, no 5, pp. 66–84. Available at: <https://ecsoc.hse.ru/2018-19-5/228631789.html> (accessed 12 September 2019) (in Russian).
- Konrad K., Wittowsky D. (2017) Virtual Mobility and Travel Behavior of Young People — Connections of two dimensions of mobility. *Research in Transportation Economics*. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2017.11.002> (accessed 25 November 2018).
- Kober P. (2018) Oriyentatsiya — sever [The Orientation is North.]. *Ekspert Ural*, no 45 (780), November 5–11. Available at: <https://expert.ru/ural/2018/45/oriyentatsiya---sever/> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Kombinirovaniye starykh i novykh sposobov peredvizheniya izmenit transport, a s nim i goroda [Combining Old and New Ways of Transportation will Change the Transport, and With it the City]. (2016) *Innotech Novosti Tekhnologiy*. October 18. Available at: <http://innotechnews.com/innovations/1196-kombinirovaniye-starykh-i-novykh-sposobov-peredvizheniya-izmenit-transport-a-s-nim-i-goroda> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Kuznetsov A., Shaytanova L. (2012) Marshrutnoye taksi na perekrestke rezhimov spravedlivosti [Route Taxi at the Crossroads of Justice]. *Sotsiologiya vlasti = Sociology of Power*, no 6–7 (1), pp. 137–149 (in Russian).
- Kuznetsov A. G., Tugushev I. R., Shaytanova L. A. (2015) Marshrutnoye taksi v optike tekhnicheskoy literatury: kontroverzy sotsiologii inzhenerov i «territoriya» sotsiologicheskikh issledovaniy transporta [Sociology of Engineers: Marshrutkas Through the Lenses of Technical Literature]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 7: Filosofiya. Sotsiologiya i sotsial'nyye tekhnologii = Bulletin of Volgograd State University. Series 7. Philosophy. Sociology and Social Technology*, no 1 (27), pp. 59–73 (in Russian).
- Ladd F. C. (1970) Black Youth View Their Environment: Neighborhood Maps. *Environment and Behavior*, no 2, pp. 74–99.

- Lappo G., Polyana P., Selivanova T. (2010) Gorodskiy aglomeratsii Rossii [City Agglomerations of Russia]. *Demoskopweekly*, no 407–408 (November 25 — February 7). Available at: <http://polit.ru/article/2010/02/16/demoscope407> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Levada-Centre (2017) *Transport i transportnyye problemy* [Transport and Transportation Problems]. September 27. Available at: <https://www.levada.ru/2017/09/27/transport-i-transportnyye-problemy/> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Ministry of Transport of the Russian Federation (2018) *Doklad o realizatsii transportnoy strategii Rossiyskoy Federatsii na period do 2030 goda. Otchetnyy period: 2017 god* [Report on the Implementation of the Transport Strategy of the Russian Federation for the Period up to 2030. Reporting Period: 2017], Moscow: Ministry of Transport of the Russian Federation. Available at: <https://www.mintrans.ru/ministry/targets/187/191/documents> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Neshchadin A. A., Stroyev P. V. (2013) Aglomeratsii i aglomerativnyye koridory v vide Moskovskoy i Sankt-Peterburgskoy aglomeratsiy [Agglomerations and Agglomerative Corridors in the Form of Moscow and St. Petersburg Agglomerations]. *Ekonomika i upravleniye = Economics and Management*, no 6, pp. 71–75 (in Russian).
- Nikitina-den Besten O. (2008) Cars, Dogs and Mean People: Environmental Fears and Dislikes of Children in Berlin and Paris. *Urban Trends in Berlin and Amsterdam* (eds. K. Adelfhof, B. Glock, J. Lossau, M. Schultz). Berliner Geographische Arbeiten, Heft 110, Berlin: Humboldt Universitaet, pp. 116–125.
- O kriteriyakh otneseniya munitsipal'nykh obrazovaniy Rossiyskoy Federatsii k monoprofil'nym (monogorodam) i kategoriyakh monoprofil'nykh munitsipal'nykh obrazovaniy Rossiyskoy Federatsii (monogorodov) v zavisimosti ot riskov ukhudsheniya ikh sotsial'no-ekonomicheskogo polozheniya: postanovleniye ot 29 iyulya 2014 g. № 709 [On the Criteria for Classifying Municipalities of the Russian Federation as Single-Industry (Single-Industry Towns) and Categories of Single-Industry Municipalities of the Russian Federation (Single-Industry Towns) Depending on the Risks of Worsening Their Socio-Economic Situation: Resolution of July 29, 2014. No 709]. *Pravitel'stvo Rossii* [Government of Russia]. Available at: <http://government.ru/docs/14049> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Otvét Zamestitelya mera Moskvyy na obrashcheniye Pervogo zamestitelya gubernatora Sverdlovskoy oblasti A. V. Orlova ot 14.11.2017 g. I2 01-01-75/17506 po voprosu bezvozmezdnoy peredachi v mono gorod Krasnotur'insk Sverdlovskoy oblasti 3 yed. tramvaynykh vagonov, ot 18.12.2017 № 11-35-12019/4 [Answer of the Deputy Mayor of Moscow to the appeal of the First Deputy Governor of the Sverdlovsk Region A. V. Orlov of 11/14/2017 I2 01-01-75 / 17506 on the Issue of the Free Transfer of 3 Units to the Monotown City of Krasnoturinsk of the Sverdlovsk Region. Tram Cars, dated 12/18/2017 No 11-35-12019/4]. *Administratsiya gorodskogo okruga Krasnotur'insk* [Administration of the City District of Krasnoturinsk]. Available at: <http://xn----7sbbqrkctdbjvdlfmr7n.xn--p1ai/transportnoe-obslyuzhivanie-naseleniya/item/id/232> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Perehneva I. (2007) Sshit' prostranstvo. Interv'yu s N. Zubarevich [Sew space. Interview with N. Zubarevich] *Ekspert Ural = Expert Ural*, no 48 (311). December, 24. Available at: https://expert.ru/ural/2007/48/sshyt_zanovo/ (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Pokotilo V. (2018) Obshchestvennyy vs lichnyy. Khroniki transportnoy revolyutsii [Public vs Personal. Chronicles of the Transport Revolution]. *Moskovskiy urbanisticheskiy forum*. July, 17. Available at: http://mosurbanforum.ru/media/files/2018/Vadim_Pokotilo.pdf (accessed 25 November 2018) (in Russian).

- Raskina A. (2018) Vmeste bezopasneye: vlasti pozabotyatsya o poputchikakh v sovместnykh poyezdkakh [Together is Safer: The Authorities will Take Care of Fellow Travelers on Joint Trips]. *TASS*. August, 21. Available at: <https://tass.ru/ekonomika/5394828> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Rifkin J. (2014) *Tretia promyshlennaya revolyutsiya: kak gorizontalnyye vzaimodeystviya menyayut energetiku, ekonomiku i mir v tselom* [The Third Industrial Revolution; How Lateral Power is Transforming Energy, the Economy, and the World], Moscow: Alpina Non Fiction (in Russian).
- Rosstat (2017) *Rossiya v tsifrakh: kratkiy statisticheskiy sbornik* [Russia in Numbers: Brief Statistical Compilation!], Moscow: Rosstat (in Russian).
- Rykov Yu. G. (2015) Setevoye neravenstvo i struktura onlayn-soobshchestv [Network Inequality and Structure of Online Communities]. *Zhurnal Sotsiologii i Sotsialnoy Antropologii = The Journal of Sociology and Social Anthropology*, vol. XVIII, no 4 (81), pp. 144–156 (in Russian).
- Skulovets I. (2018) “Obeleniye” rynka: zapretyat li v Khabarovske sluzhbu taksi «Maksim» [“Whitening” of the Market: Will Maxim Taxi Service be Banned in Khabarovsk]. *Novosti Khabarovska na DVHAB.RU* [Khabarovsk News at DVHAB.RU], June 8. Available at: <https://www.dvnovosti.ru/khab/2018/06/08/84030/#ixzz5TmlowVLu> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Shcherbakova E. (2010) Dolya gorozhan, prozhivayushchikh v gorodakh s naseleniyem 100 tysyach chelovek i boleye, vozroslo s 62.4% v 1989 godu do 65.8% v 2010 godu [The Share of Citizens Living in Cities with a Population of 100 Thousand People and More Increased from 62.4% in 1989 to 65.8% in 2010]. *Demoscopeweekly*, no 437–438, October 4–17. Available at: <http://www.demoscope.ru/weekly/2010/0437/barom03.php> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Shestoperov D. (2018) Karshering zayedet na zapravku [Car sharing will drop by a gas station]. *Kommersant* [Businessman]. 204(6442), November 7, pp. 1,7 (in Russian).
- Sousa N., Almeida A., Coutinho-Rodrigues J., Natividade-Jesus E. (2018) Dawn of Autonomous Vehicles: Review and Challenges Ahead. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers — Municipal Engineer*, vol. 171, no 1, pp. 3–14.
- Standing C., Standing S., Biermann S. (2019) The Implications of the Sharing Economy for Transport. *Transport Reviews*, vol. 39, no 2, pp. 226–242.
- Stiglic M., Agatz N., Savelsbergh M., Gradisar M. (2016) Making Dynamic Ride-Sharing Work: The Impact of Driver and Rider Flexibility. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, no 91, pp. 190–207.
- Steynert I. (2017) Blablakar po-russki: poputchiki v sotssetyakh i antikonkurentsia taksistam [Blablakar in Russian: Companions in Social Networks and Anti-Competition to Taxi Drivers]. *RIAMO*. April 14. Available at: <https://riamo.ru/article/205917/blablakar-po-russki-poputchiki-v-sotssetyah-i-antikonkurentsia-taksistam.xl> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Strategiya sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya gorodskogo okruga Revda* (2016) Rabochiy variant proyekta strategii do 2035 g. Gorodskoy okrug Revda [Strategy of Socio-Economic Development of the Urban District Revda until 2035, A Draft]. Available at: <http://admrevda.ru/strategicheskoe-razvitiye/2482-proekt-strategii-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya-gorodskogo-okruga-revda-do-2030-god> (accessed 25 November 2018) (in Russian).

- Strategiya sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya gorodskogo okruga Krasnoturinsk na period do 2030 goda. (2018) Projekt [The Strategy of Socio-Economic Development of the City District Krasnoturyinsk for the Period up to 2030. Project]. *Administratsiya gorodskogo okruga Krasnoturinsk*. Available at: <http://xn---7sbbqrkctdbjvdlfmr7n.xn--p1ai/deyatelnost/ekonomika-strategicheskoe-razvitie-i-promyshlennost-/dokumenty-strategicheskogo-planirovaniya> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Ulianova N., Arzhanova Ya. (2015) Mister i missis Shering [Mr. and Mrs. Schering]. *Business-Magazine = Biznes-Zhurnal*, no 1 (226), pp. 18–23 (in Russian).
- Urry J. (2012) *Mobilnosti* [Mobilities], Moscow: Izdatelskaya i konsaltingovaya gruppa “Praksis” (in Russian).
- Urri J. (2013) Mobilnost i blizost [Mobility and Proximity.]. *Sociological Studies = Sotsiologicheskie Issledovaniia*, no 2, pp. 3–14 (in Russian).
- Urry J. (2018) *Kak vyglyadit budushcheye?* [What Is the Future?], Moscow: Delo (in Russian).
- Ustinov A. (2018) Za edinyy Bogoslovsk [For united Bogoslovsk]. *Ekspert Ural*, no 45 (780), November 5–11 (in Russian).
- Vandyshev M. N. (2014) Potentsialnaya mobilnost vypusnikov shkol malykh i srednikh gorodov Sverdlovskoy oblasti [Potential Mobility of School Graduates in Small and Average Cities in the Sverdlovsk Region]. *Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes Journal = Monitoring obshhestvennogo mneniya: ekonomicheskie i sotsialnye peremeny*, no 5 (123), pp. 114–124 (in Russian).
- Yakovlev I. A., Kabir L. S., Rakov I. D. (2017) Infrastrukturnyye investitsii v Rossii: tendentsii i prioritye sovremennogo etapa [Infrastructure Investments in Russia: Trends and Priorities of the Current Stage]. *Regional Economics and Management: Electronic Scientific Journal = Regionalnaya ekonomika i upravleniye: elektronnyy nauchnyy zhurnal*, no 4. Available at: <https://eee-region.ru/article/5215/> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- V Krasnotur’inske opredeleny perekrestki s samym intensivnym dvizheniyem [In Krasnoturinsk, the Intersections with the Most Intense Traffic were Identified] (2018) *Vecherniy Krasnotur’insk* [Evening Krasnoturinsk]. October, 26. Available at: <https://krasnoturinsk.info/novosti/v-krasnoturinske-opredeleny-perekrestki-s-samym-intensivnym-dvizheniem/> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- V Krasnotur’inske otkrylas’ federal’naya set’ taksi [Federal Taxi Network Opened in Krasnoturinsk] (2018) *Vecherniy Krasnotur’insk* [Evening Krasnoturinsk]. April, 4. Available at: <http://krasnoturinsk.info/novosti/v-krasnoturinske-otkrylas-federalnaya-set-taksi/> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- VCIOM (2018a) Den’ bez avtomobilya: isklyucheniye ili pravilo? [Day without a Car: An Exception or a Rule?]. *VCIOM Press Release*, no 3774 (September 28). Available at: <https://wciom.ru/index.php?id=236&uid=9336> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- VCIOM (2018b) Lichnoye avto: otkazatsya nelzya ostavit? [Private Cars: Can not Refuse?] *VCIOM Press Release*, no 3666 (May, 22). Available at: <https://wciom.ru/index.php?id=236&uid=9109> (accessed 25 November 2018) (in Russian).
- Veselkova N. V., Pryamikova E. V., Vandyshev M. N. (2016) *Mesta pamyati v molodykh gorodakh* [Places of Memory in Young Cities], Ekaterinburg. Ural Federal University (in Russian).

Vuchik V. R. (2011) *Transport v gorodakh udobnykh dlya zhizni* [Transport in Cities Convenient for Life], Moscow. Territoriya budushchego (in Russian).

6th World Collaborative Mobility Congress in Rotterdam (2018) *WOCOMOCO. SharingComobility*. Available at: <https://www.wocomoco.org/en/kongress/kongress-2018/index.php> (accessed 25 November 2018).

Zhundrikov A., Galaktionova A., Yakunina E., Dordzhiyeva D. (2018) *Infrastruktura Rossii: indeks razvitiya* [Infrastructure of Russia: Development Index], Moscow: InfraONE Research. Available at: https://infra-one.ru/analitika/Index_razvitiia_infrastruktury_Rossii_InfraONE_Research.pdf (accessed 25 November 2018) (in Russian).

Zyryanova I. S. (2018) Tenedentsii sovmestnogo potrebleniya v turizme [Trends in Shared Consumption in Tourism]. *Turistsko-rekreatsionnyy kompleks v sisteme regionalnogo razvitiya. Materialy VI Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii* [Tourism and Recreation Complex in the System of Regional Development VI International Scientific and Applied Conference], Krasnodar: KubSU (in Russian).

Received: May 14, 2019

Citation: Veselkova N., Vandyshev M., Pryamikova E., Danilova A. (2019) Povsednevnyaya mobil'nost' molodezhi v nebol'shikh ural'skikh gorodakh [Everyday Mobility of Youth in Small Ural Cities], *Journal of Economic Sociology = Ekonomicheskaya sotsiologiya*, vol. 20, no 4, pp. 78–113. doi: 10.17323/1726-3247-2019-4-78-113 (in Russian).