

Давыдкина Л.В.

Социально-психологические аспекты повседневной пространственной мобильности

Аннотация. В ранее опубликованных работах мы предлагали ряд количественных метрик для оценки образа жизни на основе данных о пространственной мобильности горожан. С использованием предложенных коэффициентов мы провели исследование, в котором проанализировали образ жизни 138 респондентов в связи с их социально-психологическими характеристиками. Мы ставили целью определить наличие или отсутствие взаимосвязи между пространственной мобильностью и аспектами социальной идентичности, социально-психологическими особенностями, состоянием психологического благополучия и качеством жизни горожан.

Ключевые слова: пространственная мобильность, психологическое благополучие, качество жизни.

Традиционно среди социологов высокая мобильность населения связывается с повышением качества жизни (представители Чикагской школы социологии Э. Берджесс; Р. Парк и др., 1925; Дж. Урри, 2007; Митрофанова И.В., 2012). Однако при переходе от теории к практике смысловое содержание понятия «пространственная мобильность» все более утрируется. Нередко под пространственной мобильностью авторы подразумевают качество работы транспортной системы города (Сибирко И. В., Степушина Е. А., 2018; Черкашина Т.Ю., 2017 и др.). С другой стороны, хотя городская мобильность и является характеристикой массового или индивидуального поведения, в психологии она почти не исследуется. Мы решили восполнить этот пробел, а также проверить положение о взаимосвязи повседневной пространственной мобильности и психологического благополучия с использованием валидизированных психологических тестов.

Мобильность, в нашем понимании, - это качество личности, характеризующее склонность к активности, перемене мест, положений в социальном и физическом пространстве.

Предмет настоящего исследования – социально-психологические характеристики горожан, жителей г. Самары. Объект – жители города Самары, молодежь от 18 до 30 лет. Гипотеза исследования: психологическое благополучие, качество жизни, общительность, жизненное целеполагание, а также аспекты социальной идентичности тесно связаны с мобильностью горожан, измеряемой через параметры повседневных пространственных перемещений.

Исследование проводилось с использованием специально разработанного опросника, состоявшего из 3х частей: общая информация о респонденте; блок «карта маршрутов»; блок «социально-психологические особенности». Респонденты отвечали на вопросы ряда психологических методик: тест социальной идентичности М. Куна и Т. Макпартленда; шкала психологического благополучия К. Рифф в адаптации Т. Д. Шевеленковой; методика «Индекс качества жизни»; тест на общительность В.Ф. Ряховского; тест смысложизненных ориентаций (СЖО).

Для каждого респондента строилась карта маршрутов, рассчитывались коэффициенты мобильности, коэффициенты социальной идентичности, оценки по шкалам психологического благополучия, качества жизни, общительности и смысложизненных

ориентаций. Указанные коэффициенты рассчитывались в соответствии с предложенными ранее метриками (Давыдкина Л.В., 2018). Далее оценивалась связь коэффициентов мобильности с социально-психологическими характеристиками выборки с использованием коэффициента корреляции Спирмена; определялась согласованность по параметрам: «места посещения» - социальные роли, «сообщества» - социальные роли; определялась связь между количеством посещаемых мест и уровнем дохода, связь количества посещаемых мест и транспортных предпочтений, связь между уровнем дохода и транспортными предпочтениями (тест Краскалла-Уоллеса).

Выборка исследования составила 138 человек в возрасте от 18 до 30 лет, среди которых 53% женщин и 47% мужчин. 104 человека – учащиеся различных учебных заведений г. Самары.

Если представить, что существует некий респондент, который обладает средними характеристиками по всем исследуемым параметрам, то он имел бы уровень дохода ниже среднего, указал бы 6 мест посещения, совершал в будни и в выходной по 1 поездке в день длиной 16 км и временем транспортировки 1 час, с 5 корреспонденциями и с использованием двух видов транспортных средств. Общее количество маршрутов у среднего респондента было бы 5 штук, из них 4 – маршруты буднего дня и 3 – маршруты выходного дня. Коэффициент разнообразия маршрутов среднего респондента – 0,16, для маршрутов буднего дня он ниже (0,13) чем для маршрутов выходного дня (0,51). Коэффициент мобильности среднего респондента – 2,32, и он контролировал бы ареал со средним радиусом 6 км. Уровень рефлексии среднего респондента был бы равен 11 (оценивается через количество указанных характеристик по тесту социальной идентичности). Уровень психологического благополучия среднего респондента тоже был бы средний (5,53), как жизненная целеустремленность (5,93) и качество жизни (6,44). Средний респондент считал бы себя частью 2х живых сообществ и обладал бы средне-высоким уровнем общительности (4 балла по шкале от 0 до 6).

В результате исследования мы не обнаружили связи между мобильностью человека и уровнем его психологического благополучия. При этом отмечается слабая отрицательная зависимость, когда повышение разнообразия маршрутов в выходные дни приводит к снижению ряда оценок качества жизни (удовлетворенность собой, отношения с коллегами на работе, физическое состояние, карьера, оценка своих достижений, легкость принятия решений и количество жизненных кризисов). При этом дружеские связи, а также отношения с родителями – важные факторы счастья для многих – связаны со снижением затрат времени на перемещения, а также с уменьшением удаленности перемещений.

Интересно, что при этом структура Я-концепции оказывается слабо, но связана с повседневными маршрутами (местами присутствия) респондентов, то есть определяет примерно 21% их личностной самоидентификации. А разнообразие автохарактеристик (дифференцированность идентичности) и идентификация с сообществами напрямую связаны с разнообразием маршрутов респондентов.

Также исследование показало, что люди, которые больше ездят в выходные дни, более высоко оценивают свои возможности по управлению средой, а также выше оценивают качество отношений с коллегами и считают себя более активными при увеличении поездок в будние дни.

В последнее десятилетие все большее количество устройств собирают данные о нашей жизни и нашей активности. Эти данные разработчики систем умного города

пытаются использовать для оптимизации процессов, повышения комфортности среды проживания. Большие данные, получаемые с мобильных устройств, дают возможность изучать мобильность и другие цифровые следы, но не дают представления о психологических (личностных) аспектах жизни горожан (счастье, комфорт, благополучие).

Нам представляется, что наше исследование может быть в дальнейшем дополнено анализом больших данных, что позволит нам более объективно оценить характеристики мобильности горожан, а также понять, насколько в действительности при организации жизни городов следует ориентироваться на повышение пространственной мобильности населения, либо, наоборот, стоит подумать о компактной организации города с целью экономии времени на более приятные и важные для человека вещи, нежели перемещения по городу.

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и города Самары в рамках научного проекта № 17-46-630871

Литература

- 1) Давыдкина Л.В., Чернов А.В. Инструменты изучения повседневно мобильности: трекинг и опрос // Материалы VIII международной социологической Грушинской конференции "Социолог 2.0: трансформация профессии". 2018. С. 146-150.
- 2) Митрофанова И. В., Батманова В.В. Региональная экономика и политика: учеб. пособие. – Волгоград : Изд-во Волгогр. гос. ун-та, 2012. – 378 с.
- 3) Сибирко И. В., Степушина Е. А. Мобильность населения как социальный приоритет государственной транспортной политики и фактор повышения качества жизни населения России // Проблемы и перспективы экономики и управления: материалы VII Междунар. науч. конф (г. Санкт-Петербург, июль, 2018 г.). – СПб.: Свое издательство, 2018;
- 4) Черкашина Т.Ю. ФАКТОРЫ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ МОБИЛЬНОСТИ РОССИЯН // Регион: экономика и социология. 2017. №1. С. 142-163
- 5) Park R.E., Burgess E.W., McKenzie R.D. The city: suggestions for the investigation of human nature in the urban environment. Chicago, 1925.
- 6) Urry J. Mobilities. Cambridge: Polity Press, 2007.