

УДК 316.334.56 + 316.444

МОБІЛЬНА ПОВЕДІНКА МЕШКАНЦІВ ЛЬВОВА: ТИПОЛОГІЯ ТА ДИНАМІКА

Коваліско Наталія Володимирівна – доктор соціологічних наук, професор кафедри соціології Львівського національного університету імені Івана Франка;

Сенюра Оксана Володимирівна – кандидат соціологічних наук, доцент кафедри соціології Львівського національного університету імені Івана Франка

У статті розглянуто мобільність як деперсоніфікований процес, що характеризується обсягом, інтенсивністю та напрямом найважливіших потоків руху, певним соціальним механізмом, рушійними силами, певними наслідками для суспільства. Мобільна поведінка визначається як індивідуалізований (персоніфікований) варіант мобільності як соціального феномену. Підкреслено, що мобільна поведінка виражається в професійному, кваліфікаційному, соціальному, територіальному та інших переміщеннях індивідів та є своєрідною формою їхньої адаптації до соціально-економічних умов того чи іншого суспільства. Об'єктивні та суб'єктивні чинники, основні типи мобільної поведінки та ставлення індивідів до зміни своєї соціальної позиції проаналізовано на регіональному рівні. Здійснено порівняльний аналіз даних соціологічних досліджень, проведених у 1999, 2009, 2006, 2016 рр. у Львові, що дозволило виявити динамічні характеристики мобільної поведінки львів'ян за останні шістьнадцять років.

Ключові слова: соціальна мобільність; типи мобільної поведінки; чинники та напрями соціальних переміщень.

В статье рассмотрена мобильность как деперсонифицированный процесс, характеризующийся объемом, интенсивностью и направлением важнейших потоков движения, определенным социальным механизмом, движущими силами, определенными последствиями для общества. Мобильное поведение определяется как индивидуализированный (персонифицированный) вариант мобильности как социального феномена. Подчеркнуто, что мобильное поведение выражается в профессиональном, квалификационном, социальном, территориальном и других перемещениях индивидов и является своеобразной формой их адаптации к социально-экономическим условиям того или иного общества. Объективные и субъективные факторы, основные типы мобильного поведения и отношение индивидов к изменению своей социальной позиции проанализированы на региональном уровне. Осуществлен сравнительный анализ данных социологических исследований, проведенных в 1999, 2009, 2006, 2016 годах во Львове, что позволило выявить динамические характеристики мобильного поведения львовян за последние шестнадцать лет.

Ключевые слова: социальная мобильность; типы мобильного поведения; факторы и направления социальных перемещений.

The article considers mobility as depersonified process characterized by volume, intensity and direction of major traffic flows, certain social mechanism, driving forces and certain consequences for society. Mobile behavior is defined as individualized (personalized) version of the mobility as social phenomenon. Social mobility is expressed in the professional, qualification, social, territorial and other movements of individuals; it is a form of their adaptation to socio-economic conditions of a society. Objective and subjective factors, the main types of mobile behavior and attitude of individuals to changes of their social positions are analyzed at the regional level. The comparative analysis of the data of sociological research, conducted in 1999, 2009, 2006, 2016 in Lviv, reveals the dynamic characteristics of the mobile behavior of Lviv for the past sixteen years.

Keywords: social mobility; types of mobile behavior; factors and directions of social movements.

Розвиток великих міст пов'язаний з об'єктивною потребою концентрації та інтеграції різних форм виробничої та інтелектуальної діяльності, інтенсифікацією наукової і культурної комунікації, що суттєво впливають на ті чи інші соціальні процеси, що відбуваються у соціальному просторі міста. Серед цих процесів можна виокремити переміщення різних соціальних суб'єктів (індивідів, груп, верств), тобто

соціальну мобільність. За сучасних умов процеси соціальної мобільності більш інтенсивно протікають саме у великих містах. Найважливішими характеристиками соціального простору міста є соціальна структура, тобто склад, становище та відносини між різними соціально-статусними, віковими, етнічними групами; соціальна стратифікація як ієрархічно організований простір статусів і груп; соціальна мобільність як рух соціальних суб'єктів у цьому організованому просторі нерівності. З огляду на це, місто є однією з підсистем соціально-просторової організації суспільства, в якій безперервно відбуваються процеси мобільності.

Основними напрямками соціологічних досліджень соціальної мобільності в сучасному суспільстві є вивчення особливостей його структурної перспективи: переміщення між різними соціальними позиціями; тенденції міжгенераційної мобільності; престиж професій та добровільна чи вимушена професійна, трудова мобільність; структурна та обмінна мобільність.

Актуальність, складність і багатоаспектність окреслених проблем соціальної мобільності, недостатня обґрунтованість теоретичних засад її вивчення зумовили вибір теми цієї публікації. На наш погляд, сьогодні бракує всебічного системного аналізу процесів індивідуалізованої соціальної мобільності в умовах великого міста, що актуалізує необхідність проведення емпіричних соціологічних досліджень різноманітних проблем мобільної поведінки наших співвітчизників.

З огляду на це, *метою* даної статті є визначення динамічних характеристик та типологічних особливостей мобільної поведінки мешканців Львова.

Реалізація цієї мети викликала необхідність визначення ступеня наукового опрацювання обраної нами проблеми. Здійснений нами аналіз наукових публікацій за означеною проблематикою свідчить, що вивчення соціальної мобільності має довгу історію, що починається з середини XIX ст. (праці К. Маркса і Дж. С. Мілля). Вагомий внесок у дослідження соціальної мобільності на початку XX ст. зробили такі науковці, як В. Парето, який запропонував теорію «циркуляції еліт», та П. Сорокін, який розглядав соціальну мобільність як будь-який перехід індивіда або соціального об'єкта з однієї соціальної позиції на іншу [1, с.473].

За умов (пост)сучасного суспільства перебувати «в русі» стало способом життя багатьох. На думку Дж. Уррі, «соціологія як дисципліна в XXI ст. зіткнеться з необхідністю осмислення і теоретизування щодо постійного переміщення людських і символіко-матеріальних потоків. Вивчення форм переміщення має центральне значення для соціології і мобільність є основною проблемою» [2, с. 3]. Мобільність, як зазначає Дж. Уррі, – це реальні і потенційні переміщення у їхньому зв'язку з соціальними відносинами в просторі і часі. Дослідник вводить нове поняття «система мобільності», за допомогою якого описує влаштування соціального життя в масштабах цілих історичних епох. При цьому досліджує різні види переміщень: від велосипедного пересування, поїздок на потягах, управління автомобілем – до уявних і віртуальних переміщень [3, с. 23].

Сьогодні дослідження соціальної мобільності здійснюється на якісно інших теоретико-методологічних, методичних та емпіричних засадах. Сучасна наукова література з даної тематики нерозривно пов'язана з дослідженнями проблем освіти, гендерної нерівності, культури, влади тощо. Дослідники, які звертаються до аналізу соціальної мобільності в сучасному світі, опікуються питаннями методології відповідних досліджень [3; 4], вивчають канали, види і механізми соціальної мобільності [5], її регіональну специфіку [6] тощо.

На нашу думку, основне дослідницьке завдання вивчення соціальної мобільності полягає у комплексному системному вивченні цього феномену, аналізі чинників, що детермінують соціальну мобільність та її напрямки, розгляді і узагальненні сучасних досліджень соціальної мобільності, а також отриманні емпіричних даних щодо різноманітних характеристик мобільної поведінки громадян на регіональному рівні.

У цьому контексті зазначимо, що поняття «мобільна поведінка» ми визначаємо як індивідуалізований (персоніфікований) варіант мобільності як соціального феномену.

Соціологічний аналіз соціальної мобільності у контексті сучасного українського суспільства має бути спрямований як на виявлення напрямів, тенденцій, інтенсивності соціальних переміщень, тобто об'єктивних показників цього процесу, так і на дослідження його суб'єктивних факторів. Проте наявні дослідження соціальної мобільності, зокрема її феномени у просторі міста, як правило, фокусуються на її вузьких, локальних тенденціях, галузевих та регіональних особливостях. Такі дослідження вимагають і допускають відносно усталену в часі конфігурацію позицій і статусів. Особливість ситуації в Україні

полягає в тому, що не лише індивіди переміщуються між позиціями, але і самі позиції приходять у рух одна відносно одної, створюючи нові стабільні конфігурації [7, с. 5].

На наш погляд, суттєвим недоліком вивчення мобільності в межах соціальних наук є однобічний розгляд цієї проблеми: або суто в економічному, або в суто соціальному контексті. На жаль, поки що не розроблено всебічного системного підходу до аналізу цього комплексного явища.

Сьогодні переважають дослідження окремих форм соціальної мобільності, при цьому істотно бракує досліджень, які б вивчали цей процес у всій його повноті. Недостатньо вивчений механізм групової і індивідуальної мобільної поведінки, в основі якої лежать ціннісні орієнтації особистості. Останні визначають структуру і диференціацію потреб індивідів, які, своєю чергою, мають прояв у мотивації (усвідомленій чи неусвідомленій) мобільної поведінки.

Мобільність у тих чи інших формах досліджують економісти, соціологи, соціальні психологи, фахівці з інших соціальних наук. Однак істотною прогалиною її вивчення є відсутність міждисциплінарного системного підходу до цього комплексного феномену. Економісти розглядають мобільність з позиції відтворення трудового потенціалу, зміни професійного і кваліфікаційного статусу працівників. Соціологи і психологи зауважують обмеженість висновків економічних досліджень для забезпечення можливості соціального управління мобільністю. Соціальних психологів в основному цікавить мобільність з позицій зв'язків, відносин і взаємодій, що існують між соціальними групами, приналежності індивідів до різних сфер спілкування тощо.

За сучасних умов особлива увага приділяється аналізу соціально-професійної мобільності, яка, з одного боку, задовольняє вимоги до професійно-кваліфікаційних якостей індивідів, з другого – максимально сприяє розвитку особистості завдяки досягненню відповідності між її індивідуальними потребами і соціально-економічною цінністю позиції, яку вона займає. Перше є предметом економічної науки, друге – соціології і соціальної психології. Це зумовлює два якісно різних підходи до досліджень мобільності. Згідно першого вона вивчається, як деперсоніфікований соціально-економічний процес, згідно другого – як засіб соціального просування і розвитку особистості. У першому випадку йдеться про власне трудову мобільність, у другому – про так звану трудову кар'єру працівників. Мобільність як деперсоніфікований процес характеризується обсягом, інтенсивністю і напрямом руху, певним соціальним механізмом, рушійними силами, прямими наслідками для суспільства.

Економісти розглядають трудову (професійну) мобільність індивідів, акцентуючи на зміні кількості та якості робочих місць. Їхні інтереси зосереджені в основному на вивченні економічних аспектів мобільності робочих місць, а відтак – на міграційній здатності працівників (наприклад, на витратах на їхню перепідготовку та переміщення). Соціологи, на відміну від економістів, зосереджують основну увагу насамперед на переміщеннях індивідів як шансах на кар'єру, а також на фактах її усвідомлення, на цілях і мотивах, а економічні явища аналізують як чинники трудової мобільності.

Зазначимо, що соціальна мобільність на рівні міждисциплінарного аналізу, тобто дослідження професійних, кваліфікаційних, соціальних, галузевих, територіальних тощо переміщень індивідів, визначається як своєрідна форма їхньої адаптації до нових технологічних і економічних умов функціонування українського суспільства. Як підкреслювалося вище, соціально-економічний підхід до дослідження процесів мобільності акцентує увагу на кількісній оцінці цих процесів. Соціологічний та соціально-психологічний підходи передусім фокусуються на аналізі об'єктивних та суб'єктивних чинників мобільності.

Об'єктивні чинники зазвичай поділяють на демографічні (стать, вік, фізичні та інші дані), кваліфікаційно-професійні (загальні та спеціальні знання, професія, кваліфікація, досвід роботи та інші), особисті (трудова і громадська активність та результативність тощо). До цих чинників також відносять соціальні норми поведінки та кадрову політику, яка завдяки відповідним принципам і критеріям значною мірою контролює пересування індивідів. Важливим чинником мобільності, значення якого постійно зростає, є освіта, що стає передумовою та індикатором соціального становища працівників, фактором їхнього вертикального переміщення. У суб'єктивному аспекті мобільність залежить від таких індивідуальних характеристик людей, як їхні потреби, інтереси, ціннісні орієнтації, моральні якості, мотиви діяльності тощо. Отже, мобільна поведінка індивіда визначається внутрішньо-особистісними характеристиками, як потреби, інтереси, мотиви [8, с. 30].

За результатами здійснених нами теоретичних та емпіричних досліджень мобільної поведінки був здійснений її типологічний аналіз, зокрема виокремлено такі її типи:

1. Активно мобільний, реальний тип мобільної поведінки (він притаманний тим, хто порівняно

недавно змінив місце роботи, посаду, професію, стиль життя тощо у відповідь на нові вимоги часу і не має намірів щось змінювати найближчим часом;

2. Потенційно активний тип (притаманний тим, хто нічого не змінив, але має відповідні наміри, можливості, які планує реалізувати найближчим часом: закінчення навчального закладу, перекваліфікація тощо);

3. Пасивний, фактично стабільний тип (притаманний тим, хто тією чи іншою мірою задоволений тим, що має на цей час (роботою, професією, рівнем життя тощо), тому не збирається нічого змінювати);

4. Вимушено активний тип (притаманний тим, хто змушений був змінити свій життєвий уклад під впливом певних обставин: через звільнення, втрату основного місця праці з різних причин, сімейні обставини тощо);

5. Потенційно пасивний тип, «зневірені» (притаманний тим, хто не має роботи, готовий приступити до неї, але припинив пошуки роботи, тому що тривалий час не міг її знайти і вичерпав усі можливості для її одержання) (див. про це докладніше: [8, с.64]).

Здійснені нами дослідження дають змогу прослідкувати динаміку соціальної мобільності на регіональному рівні протягом 1999 – 2016¹ років [9; 10]. Аналізуючи дані цих досліджень, можна констатувати збільшення відсотка громадян, яким притаманний фактично стабільний, пасивний тип мобільної поведінки (порівняно зі 1999 роком) (див. табл. 1). Приблизно третина населення Львова впродовж 1999-2006 планувала і шукала можливості для зміни соціальної позиції завдяки закінченню навчального закладу, перекваліфікації тощо. Проте такі наміри вже у 2009 році мали лише 16,5 %. У 2016 році практично кожного п'ятого львів'янина (21,5%) можна віднести до активного потенційно мобільного типу; 11,5% – до активного (реального) типу мобільної поведінки. У порівнянні з дослідженням 2009 р. дещо зменшилася частка потенційно пасивного типу (з 13,4% до 8,0%).

Таблиця 1.

Типи мобільної поведінки львів'ян (% до тих, хто відповів)

Тип мобільної поведінки	Роки					
	1999	2001	2002	2006	2009	2016
Реально активний мобільний тип	9,3	16,4	14,0	7,3	9,5	11,5
Потенційно активний мобільний тип	31,3	27,9	27,0	26,5	16,5	21,5
Фактично стабільний пасивний тип	32,8	32,4	37,9	49,0	44,3	48,7
Вимушено активний мобільний тип	15,8	14,7	17,3	13,0	16,3	10,3
Потенційно мобільний пасивний тип „зневірені»	10,8	8,6	3,8	4,2	13,4	8,0

Згідно з опитуванням 2016 року, зменшується відсоток вимушено реально мобільних львів'ян (10,3%) порівняно з усіма роками спостереження, особливо з 2009 р., коли економічна криза призвела до зростання безробіття серед населення. Менше стало й тих львів'ян, яких можна віднести до реально мобільного типу (з 25,1% – у 1999 р., 25,8% – у 2009 р. до 21,9% – у 2016 р.

Пасивний фактично стабільний тип мобільної поведінки, за даними всіх досліджень, є переважаючим серед населення Львова. Згідно з результатами перших трьох досліджень, до цього типу можна було віднести від третини (у 1999 р. та 2011 р.) до майже 38% львів'ян, за результатами трьох останніх досліджень – майже половину (за винятком 2009 р.).

Важливим для дослідження стану соціальної мобільності є аналіз реальних практик мобільної поведінки населення та його намірів щодо такої поведінки. Як свідчать дані, представлені в таблиці 2, порівняно недавно змінили місце праці 10,8%, займалися цим на момент опитування у 2016 р. 5,1% львів'ян, ще 14,5 % мали наміри змінити роботу найближчим часом. Назагал третина львів'ян (30,4%) змінили чи мають наміри змінити свої соціально-трудова позиції на ринку праці, тоді як 68,3% не планують це робити взагалі. Впродовж 10 років відсоток мобільних та потенційно мобільних на ринку праці зростає, що є свідченням інтенсивності процесів трудової мобільності на регіональному рівні та пояснюється на даний час кризовими процесами у сфері зайнятості населення загалом, зокрема зростанням рівня безробіття порівняно з 2006 та 2009 роками.

¹ Дослідження у 2016 р. проводилися в межах омнібусу кафедри соціології ЛНУ імені Івана Франка методом анкетування. Обсяг вибіркової сукупності становив 400 львів'ян працездатного віку. Похибка вибірки ±5%.

Таблиця 2.

Наміри львів'ян щодо мобільної поведінки* (% до тих, хто відповів)

	Займалися цим на момент опитування			Не збиралися це робити взагалі			Збиралися зробити це найближчим часом			Порівняно недавно зробили це		
	2006	2009	2016	2006	2009	2016	2006	2009	2016	2006	2009	2016
Змінити місце роботи	6,8	4,3	5,1	77,5	72,0	68,3	12,9	16,0	14,5	2,9	7,8	10,8
Знайти додатковий зарібок	11,1	21,3	18,3	60,5	44,3	50,1	27,3	30,0	28,8	1,1	4,5	2,4
Зайнятися підприємницькою діяльністю	7,4	6,0	12,2	84,1	72,3	67,0	7,4	19,3	16,8	1,1	2,5	3,5
Вийхати на роботу за кордон	2,0	4,0	4,8	91,0	83,5	78,3	6,8	11,3	14,5	0,3	1,3	2,1
Здобути певний освітній рівень	8,3	13,0	10,2	79,1	72,8	71,9	10,3	4,5	6,1	2,4	9,8	11,2
Підвищити кваліфікацію	11,5	11,0	12,8	69,9	64,0	65,4	17,6	22,5	17,0	1,0	2,8	4,5

* Джерело: Складено на основі [10, с. 118]

Як бачимо, спостерігається стійка тенденція щодо зростання числа тих, хто реалізує трудові міграційні установки й шукає роботу поза межами України. Майже половина з числа опитаних респондентів вказали, що знайшли, шукають або мають наміри найближчим часом знайти додатковий зарібок. Така ситуація є характерною для всіх років дослідження.

Аналіз першочергової дії респондентів у випадку втрати місця роботи (див. табл. 3) показав, що 33,4% респондентів будуть самостійно шукати таку ж роботу, яку зараз мають. Погодяться на будь-яку роботу у своєму місті 6,3% жителів, а 10,2% шукатимуть її поза межами Львова. Зростає відсоток тих, хто звертався за допомогою у центри зайнятості (з 4,2% у 1999 р. до 11,1% львів'ян у 2016 р.), та тих, хто розраховує на допомогу з боку держави (3,2% у 1999 до 8,4% у 2016 р.) Можна припустити, що це є свідченням зростання рівня довіри до центрів зайнятості завдяки більш дієвій державній політиці у сфері зайнятості. Однак ці питання потребують подальшого дослідження, зокрема з використанням якісних методів, що дозволить з'ясувати суб'єктивні чинники зафіксованої нами тенденції.

Таблиця 3.

Першочергові дії львів'ян у випадку втрати місця роботи (%)*

	1999	2009	2016
Пошуки роботи за межами Львова	14,3	5,9	10,2
Започаткування власної справи	11,4	8,8	11,6
Курси перекваліфікації, зміна професії	2,1	5,4	4,6
Самостійний пошук такої ж роботи у Львові	28,1	41,0	33,4
Згода на будь-яку роботу у Львові	13,5	7,3	6,3
Звернення за допомогою в центр зайнятості	4,2	9,8	11,1
Розраховують на допомогу з боку держави	3,2	2,0	8,4
Заняття незареєстрованою офіційно діяльністю	8,3	11,0	1,6
Важко відповісти	14,9	8,8	12,8

* Джерело: Складено на основі [8, с. 55], [10, с. 121]

Визначальним чинником вертикальної мобільності є освіта, оскільки, чим вищий освітній рівень, тим більшою є ймовірність переміщення у високостатусні групи. Більш освічені працівники, як правило, краще адаптуються до умов праці, виконують свої виробничі завдання, ефективніше включаються в громадську діяльність і швидше досягають громадського визнання. Щодо освітньої мобільності, то суттєвих відмінностей за всіма роками дослідження не зафіксовано. Відсоток тих, хто здобуває освіту, підвищує кваліфікацію, перекваліфіковується для професійного зростання чи збирається отримати фах найближчим часом, коливається впродовж останніх десяти років то в бік зростання, то в бік зниження.

Підводячи підсумки, слід відзначити, що результати проведених нами досліджень свідчать про різну готовність і здатність індивідів до зміни соціальної позиції, статусу. Порівняльний аналіз результатів цих досліджень дозволив нам також виявити структуру та динаміку соціальної мобільності львів'ян протягом 1990-2016 рр., виділити такі її чинники, як освіта, місце проживання, соціальне походження індивіда тощо.

Здійснений нами типологічний аналіз мобільної поведінки львів'ян дає підстави говорити про досить високий відсоток фактично стабільного населення, натомість потенційно активний тип має тенденцію до поступового зменшення, внаслідок чого збільшується частина потенційно пасивного населення, так званих «зневіренних». Близько третини опитаних мають наміри змінити місце роботи чи місце проживання, долучитися до підприємницької діяльності. Крім того, серед працездатних осіб зафіксовані стійкі установки щодо готовності до навчання, набуття нової спеціальності, підвищення кваліфікації чи перекваліфікації. Потенційно активний тип мобільної поведінки значною мірою характерний для молоді, що навчається, та працюючих службовців, які мають наміри підвищити свої статусні позиції.

Таким чином, результати емпіричних досліджень процесів мобільності в соціальному просторі Львова свідчать, що за сучасних соціально-економічних умов індивіди відтворюють типові моделі мобільної поведінки. Визначальний вплив на соціальну мобільність індивіда за результатами спостережень усіх років мають такі об'єктивні та суб'єктивні чинники, як соціальне походження, освітньо-кваліфікаційний рівень індивіда, його прагнення до змін, до поліпшення свого матеріального становища, підвищення соціального статусу, зокрема готовність львів'ян до зміни місця роботи, її пошуку за кордоном, до підвищення рівня освіти та перекваліфікації, до відкриття власної справи, пошуку додаткових заробітків тощо.

Література:

1. Сорокин П. А. Человек. Цивилизация. Общество / П. А. Сорокин ; [пер. с англ.] ; общ. ред., сост. и предисл. А. Ю. Согамонова. – М. : Политиздат, 1992. – 543 с.
2. Урри Дж. Мобильность и близость / Дж. Урри // Социологические исследования. – № 2. – 2013. – С. 3-14.
3. Урри Дж. Мобильности / Дж. Урри / пер. с англ. А. В. Лазарева, вступ. статья Н. А. Харламова. – М. : Праксис, 2012. – 576 с.
4. Сорокин П. А. Социальная мобильность / П. А. Сорокин [пер. с англ.] ; общ. ред. В. В. Сапова. – М. : Academia, 2005. – 588 с.
5. Просольченко С. А. Социальная мобильность, ее каналы и механизмы. Социальные институты как инструменты управления социальной мобильностью / С. А. Просольченко // Научные проблемы гуманитарных исследований. – Пятигорск : ПГТУ, 2010. – № 7. – С. 242–252.
6. Посухова О. Ю. Эндогенные факторы социальной мобильности в Ростовской области / О. Ю. Посухова // Власть. – 2014. – № 9. – С. 94-99.
7. Подвижность структуры. Современные процессы социальной мобильности / [Макеев С. А., Прибыткова И. М., Симончук Е. В. и др.]. – К. : Институт социологии НАН Украины, 1999. – 204 с.
8. Коваліско Н. В. Регіональна трудова мобільність / Н. В. Коваліско, А. Г. Хоронжий. – Львів : ЛНУ імені Івана Франка, 2002. – 165 с.
9. Коваліско Н. В. Основи соціальної стратифікації : Навчальний посібник / Н. В. Коваліско. – Львів : «Магнолія 2006», 2009. – 328 с.
10. Сенюра О. В. Соціальна мобільність у просторі великого міста : монографія / О. В. Сенюра ; Приват. вищ. навч. закл. «Львів. ун-т бізнесу та права». – Л. : Вид-во Львів. політехніки, 2015. – 216 с.