

---

---

## ПЕРЕВОДЫ

М. Шеллер  
(Филадельфия, США)

### НОВАЯ ПАРАДИГМА МОБИЛЬНОСТИ ДЛЯ «ПОДВИЖНОЙ» СОЦИОЛОГИИ<sup>1</sup>

В статье дается обзор концепций, течений и направлений в рамках предметного поля изучения мобильностей, начиная с классического периода и заканчивая новейшими междисциплинарными исследованиями. Раскрываются отличия новой парадигмы мобильностей от прежних подходов к глобализации, номадизму и потокам; выделяются наиболее актуальные на сегодняшний день темы и вопросы, связанные с данной проблематикой: системы мобильности, мобильностный капитал, мобильностная справедливость, пространство движения и др. В заключение делается вывод о необходимости создания новой «подвижной» социологии, обладающей инновационными «мобильными» методами и способной улавливать текучую и постоянно меняющуюся природу современной социальной реальности.

*Ключевые слова:* мобильность, мотильность (подвижность), неподвижность, мобильностная справедливость, мобильностный капитал, «мобильные» методы.

---

**Мими Шеллер** – профессор социологии, директор Центра исследований мобильности и политики Университета Дрекселя, Филадельфия, США.

*Переводчик:* **Наталья Кирилловна Орлова** – кандидат социологических наук, старший научный сотрудник отдела теории и истории социологии Института социологии ФНИСЦ РАН. E-mail: 640410@mail.ru.

<sup>1</sup> Перевод статьи выполнен по: *Sheller M. The New Mobilities Paradigm for a Live Sociology // Current Sociology Review. 2014. Vol. 62. No. 6. P. 789–811.* Ранее перевод этой же статьи М. Шеллер со значительными сокращениями и без библиографии публиковался в: *Шеллер М. Новая парадигма мобильностей в современной социологии // Социологические исследования. 2016. № 7. С. 3–11.*

За последнее десятилетие в социальных науках сформировался новый подход к исследованию мобильностей, заключающийся в изучении совместного перемещения людей, предметов и информации с учетом всей сложной динамики их взаимоотношений. Исследования мобильностей совпадают в ряде аспектов с культурной географией, транспортной географией, антропологией циркуляции (*anthropology of circulation*), исследованиями глобализации, коммуникации, туризма, миграции и границ, но отличаются от них масштабом, перспективой и методологией. Новые подходы к теоретическому осмыслению мобильностей фокусируются на телесных и материальных практиках движения, цифровых и коммуникативных перемещениях, инфраструктурах и системах управления, способствующих/препятствующих движению, представлениях, идеологиях и смыслах, связанных с движением и покоем. Так называемый *мобильный поворот* (*mobility turn*) делает акцент на взаимосвязи различных видов мобильностей и неподвижностей (*immobilities*), или стоянок (*moorings*), включая политические и этические аспекты «неравной» мобильности (*uneven mobility*) [1]. Он не только проявляет интерес к историческим и современным режимам, технологиям и практикам передвижения, но и критически осмысливает вопросы нормативного характера, касающиеся мобильностной справедливости (*mobility justice*) (например, социальные движения за устойчивую мобильность и за право быть мобильным) и мобильностных возможностей (такие как требования социальных движений, выступающих за право доступа в город и транспортную справедливость).

Исследования мобильностей провоцируют творческую рекомбинацию существующих теоретических традиций, методологических подходов, эпистемологий и даже онтологий мира, состоящего скорее из отношений, нежели из целостностей. Вот почему иногда о них говорят как о «новой парадигме мобильностей» [2]. Они по-новому комбинируют социальную, пространственную и критическую теории, становясь связующим звеном между микроинтерак-

ционистскими исследованиями по феноменологии телесности (*phenomenology of embodiment*), «культурным поворотом» и герменевтикой, теорией постколониализма и феминистской теорией, макроструктурными подходами к государству, политэкономии и глобализации, отдельными аспектами исследований науки и техники, коммуникаций, СМИ и программного обеспечения. Эта парадигма не является ни структуралистской, ни постструктуралистской. Напротив, она выступает за реалистскую реляционную онтологию<sup>1</sup> в современных социальных науках, позволяющую выйти за рамки старых споров и преодолеть дисциплинарные границы. Все чаще ее признают важным дополнением к исследованиям транспорта [3; 4; 5], в рамках которых транспортные географы признают необходимость «преодоления барьера между количественным и качественным»; миграций [6; 7], где «возвращение домой» (*homing*) представляет не меньший научный интерес, чем переезд на новое место (*moving*); туризма [8; 9; 10; 11], где места так же находятся в движении, как и рабочие или туристы; коммуникаций и СМИ, в рамках которых изучение мобильных локативных медиа<sup>2</sup> приобретает особую значимость [12; 13]. Исследования мобильностей оказывают также влияние на теорию и практику искусства [14], архитектуру и дизайн [15; 16] и на новые подходы к археологии современного мира [17]. <...>

### *Социология и «мобильный поворот»*

Согласно устоявшейся в социологии традиции, понятие «мобильность» отождествляется с «социальной мобильностью»,

---

<sup>1</sup> Одним из наиболее известных сторонников реалистской реляционной онтологии является М. Арчер (см.: [124]). – *Прим. перев.*

<sup>2</sup> *Локативные медиа* (англ. locative media) – средства коммуникации и связи, оснащенные функцией Wi-Fi и/или GPRS и позволяющие определять координаты положения абонента на местности. – *Прим. перев.*

обозначающей перемещение индивида вверх/вниз из одного социально-экономического класса в другой и изменение коллективного статуса социальной группы [18]. Новое междисциплинарное поле изучения мобильностей гораздо шире и включает в себя изучение пространственной мобильности (*spatial mobility*) людей, не-людей (*non-humans*) и предметов, циркуляции информации, изображений и капиталов, технических средств, обеспечивающих перемещение – инфраструктур, транспорта, программных комплексов, делающих возможными поездки и общение. Таким образом, оно объединяет в себе ряд чисто «социальных» проблем социологии (неравенство, власть, иерархия) с «пространственными» проблемами географии (территория, границы, размер) и «культурными» проблемами антропологии или исследований коммуникаций (дискурсы, репрезентации, схемы), и в то же время увязывает каждую из них с реляционной онтологией соучастия субъектов, пространств и смыслов в совместном конституировании социального мира.

Начиная с работ А. де Токвиля и Э. Дюркгейма, социология главным образом интересовалась отношениями между социальной мобильностью, социальными изменениями и социальной стабильностью. Структурно-социологический подход и концепция социальной стратификации, представленные в книге П.А. Сорочкина «Социальная мобильность» [19], приобрели огромное влияние в США. С. Липсет и Р. Бендикс в ставшей классической «Социальной мобильности и индустриальном обществе» (1959) определили социальную мобильность как

«...процесс перемещения индивидов в обществе с одной позиции на другую – т.е. между позициями, которые по общему согласию обладают конкретным иерархическим значением. Изучая социальную мобильность, мы анализируем перемещение индивидов с позиций, имеющих определенный ранг, на позиции, расположенные выше или ниже их в социальной системе» [20, р. 1–2].

Такое позиционное понимание мобильности все еще доминирует в американской социологии, и исследования географической мобильности ограничены отдельными субполями – изучением миграции, труда или городских сообществ, где мобильность предстает как пространственное перемещение из точки *A* в точку *B* (см.: [21]). Иными словами, пространство рассматривается в качестве пустого контейнера для социальных процессов, даже если географическое перемещение влечет за собой социальную мобильность.

Структуралистские подходы к социальной мобильности (и позитивистский эмпирицизм в целом) и сегодня продолжают оказывать влияние на преподавание социологии и на обыденное толкование смысла понятия «мобильность». Другие социологические направления, например Чикагская школа городской социологии и часть культурсоциологов, уделяют существенное внимание социальному опыту и последствиям пространственной мобильности. К последней социологи 1920-х гг. обращались в нескольких случаях: при изучении переселенцев из сельской местности в города, маятниковых миграций обитателей города и пригородов, факторов ускорения темпа городской жизни, включая новые виды транспорта. Американские социологи, такие как Р. Парк и Э. Берджесс, интересовались негативными последствиями вытеснения и социальной дестабилизации, вызванными быстрым расширением городов. И в то же время они признавали мобильность непременным условием роста города, обусловленного способностью людей «перемещаться» (*locomotion*). Интересный подход к осмыслению «урбанистического метаболизма» предложил Г. Зиммель. Он полагал, что циркуляция и мобильность – причем не только людей, но и денег – выступают ключевыми аспектами современного города. По его мнению, высказанному в эссе «Большие города и духовная жизнь» (1903), шум, скорость и потоки городского транспорта сказываются на формировании социального опыта жизни в городе и психологии «индивидуальности жителя большого города» [22]. Работы Ирвинга Гофмана повлияли на ученых, занятых изучением

того, как повседневные перемещения воздействуют на окружающую среду на микроуровне, специфическим образом изменяя ее [15; 16]. Сегодня исследователи мобильности вновь обращаются к некоторым из этих ранних социологических теорий, чтобы начать переосмысливать социологию мобильности.

И все же, полагает Ф. Кауфман [23], социология города рано отделилась от специальных субполей, таких как изучение транспорта, миграций и коммуникаций. В рамках этих дисциплин, изучающих пространственную мобильность, разрабатывались специализированные количественные методики измерения и картирования, а социология, напротив, потеряла к ней интерес. Утрата ведущими теоретиками прошлого четкого видения предмета своих исследований и распад социологии на субполя, тесно связанные с политикой (например, и в исследованиях инвалидов, и в работах по транспортной справедливости мобильность порой рассматривается сквозь призму *доступности* застроенной среды (*built environment*) [24; 25]), привели к тому, что теория мобильностей оказалась вне мейнстрима американской социологии. В наши дни новое междисциплинарное поле исследований мобильностей стремится воссоединиться с некоторыми специальными субполями, ранее выведенными за пределы социологии. Кроме того, его сторонники призывают социологов забыть о пространственных границах, к которым отсылает понятие «общество» (как это сделал Дж. Урри в «Социологии за пределами обществ» [26]), принять реляционную онтологию и принципы «мобильной» методологии (см. о них ниже).

Стремясь радикально переосмыслить суть отношений между телом, движением и пространством, теория мобильностей обращается к ряду философских течений. Во-первых, опираясь на феноменологию, она пересматривает существовавший прежде взгляд на телесные практики и производство бытия-в-движении и предлагает трактовать их как нечто, проистекающее из взаимосвязи смыслов, предметов и совершаемых действий. Это широкое поле

для исследований, включающее интерес к прогулкам, вождению, пассажирствованию<sup>1</sup> и прочим стилям и видам движения, а также к задействованным в них пространствам и свойствам окружающей среды. В одних случаях эти процессы анализируются сквозь призму идей И. Гофмана о представлении себя другим в повседневной жизни или же с позиций специализированных практик и философии энвайронментальных процессов [27], в других – в контексте «Феноменологии восприятия» М. Мерло-Понти [28]. Так, например, в основе организации материала в недавно изданном справочнике мобильностей «Routledge» [29] лежат категории информации, пространства, систем, материальности, субъектов, событий, а не считающиеся традиционными рубрики и темы.

Во-вторых, в последние годы ученые стали обращаться к работам М. Фуко по генеалогии в целях осмысления мобильности и неподвижности как форм диффузной власти и организации субъекта. При этом акцент делается на значимости дискурсов и визуальных репрезентаций скорости/медленности, на производстве нормализованных мобильных субъектов, на управлении посредством мобильностей и на том, что Дж.Е. Беренхолд [30] называет «*governmobilities*» (ср.: [31]). Подобные исследования нередко обращаются к историческим поискам, архивным методам и часто бывают посвящены проблематике войн, насилия, слежения (*surveillance*) и визуальных культур передачи информации (*visual cultures of mediation*) [29]. Исследования мобильностей также оказываются восприимчивыми к антропологическим концепциям межнациональных контактов [32], отношений между «путями и корнями» [33] и различными «пространствами» [34]. Содержащиеся в них представления о разнообразии форм движения влияют на

---

<sup>1</sup> Подбирая русскоязычный эквивалент к английскому *passenger*, мы намеренно отказались от более привычной «роли пассажира» и предпочли уже встречающееся в современном русском языке, но еще не устоявшееся «пассажирствование», дабы подчеркнуть процессуальный аспект данного феномена. – *Прим. перев.*

современную географию мобильностей, изучающую историю передвижений, способы их регуляции, связанные с ними властные отношения – другими словами, политику мобильности [21; 35; 36] и даже ее поэтику [37].

В-третьих, и об этом тоже не стоит забывать, некоторые подходы к изучению мобильности, занятые переосмыслением перформативной<sup>1</sup> политики расовой дифференциации, проблем охраны границ и управления передвижениями, такими как миграция, перемещение по морю и по воздуху, черпают свои идеи из теории постколониализма и критической теории рас [38; 39; 40]. Эта сосредоточенность на властных аспектах берет свое начало, с одной стороны, в антропологических исследованиях миграции, диаспор и транснационального гражданства<sup>2</sup> (например: [41; 42]), а с другой – в острой постколониальной феминистской критике ограниченных, статичных категорий расы, нации, этничности, общности, государства, принятых во многих социальных науках (например: [43; 44]). Действительно, проблематика пересекающихся расовых, гендерных, классовых, сексуальных (им)мобильностей, несущих на себе отпечаток конкретных ландшафтов и идентичностей, вновь стала сегодня актуальной, хотя сторонники «мобильного поворота» ею несколько пренебрегают.

Таким образом, изучение мобильностей охватывает не только случаи телесного перемещения людей и физического перемещения объектов, но и случаи воображаемого, виртуального и комму-

---

<sup>1</sup> Понятие, производное от понятия *перформатив* – речевой акт, равноценный поступку. К перформативам принято относить клятвы, обещания, предупреждения, приказания. – *Прим. перев.*

<sup>2</sup> *Транснациональное гражданство* – вид социальной идентичности (а не формально-юридической принадлежности), возникающей вследствие включенности человека в несколько национальных сообществ. Формируется, как правило, в мигрантской среде, представители которой находятся как бы на стыке двух и более национальных пространств, к коим относятся историческая родина, принимающее общество и т.п. – *Прим. перев.*

никативного путешествия [45], позволяющего или вынуждающего (некоторых) людей жить «более мобильной жизнью» [46]. Объединив исследования миграций, перевозок, инфраструктур, транснационализма, мобильных коммуникаций, воображаемых путешествий и туризма, новые подходы к мобильности способны пролить свет на отношения между локальной и глобальной «геометрией власти» [47] и на порождаемые властными отношениями политические проекты, которые сказываются на протекании процессов глобализации (и тем самым ставят под вопрос связываемые с ними притязания на глобальность, текучесть или открытость).

### *За пределами глобализации, номадизма, потоков*

«Мобильный поворот» не следует путать с использованием в социальной теории метафор *потока* (*flow*) и *жидкого состояния* (*liquidity*), которые с начала 1990-х гг. овладели умами ученых, занимающихся изучением эмерджентных социальных процессов в постоянно глобализирующемся мире. М. Кастельс [48] рассматривал «пространство потоков» как нечто отличное от «пространства мест». По мнению З. Баумана, есть «основания для того, чтобы считать “текучесть” [*fluidity*] или “жидкое состояние” подходящими метафорами, когда мы хотим постичь характер настоящего, во многих отношениях нового, этапа в истории современности» [49, р. 2]. Теоретики мобильности едины в своей критике традиционного для социологии образа социального мира как множества отдельных «обществ», замкнутых целостностей или расположенных друг подле друга контейнеров, внутри которых циркулируют отдельные культуры, контактирующие, согласно принципу «метафизики присутствия», по большей части лицом к лицу [26; 45]. Однако не все они разделяют претензии на «эпохальность» [50] или ставшие популярными в последнее время представления о единообразном мире, где все глобально взаимосвязано, или однородном мире глобальной «Империи» [51]. Как писали М. Шелер и Дж. Урри,

«мы не настаиваем на новом “большом нарративе” глобального состояния, заключающегося в подвижности и текучести. Новая парадигма мобильностей предлагает ряд тем, концепций, методологий, но не претендует на целостное описание современного мира» [2, р. 210]. Она очерчивает контекст, где существуют оседлые и кочевые формы социальной жизни, и ставит вопрос: как этот контекст вовлекается и используется в непрекращающихся социотехнических и культурных практиках?

Стоит признать, многие социологи, антропологи и историки не приняли «мобильный поворот», поскольку он якобы постулирует мобильность в качестве ценности или желанного статуса. Развеем эти опасения. Ранняя критика метафоры «оседлость» и государственно-территориальных форм власти действительно включала в себя то, что некоторые принимали за неосознанное использование концептов детерриториализации, номадизма, ризоматической трансгрессии (см. известный труд Ж. Делёза и Ф. Гваттари [52]). Подобного рода «номадная теория» была основана на «романтической трактовке мобильности» и в ряде случаев – на увлечении космополитической мобильностью [53; 54]. Так, например, П. Вирильо [55] связывал скорость с дромологической политикой [т.е. постулировал детерминированность политической жизни пространственной мобильностью масс. – *Прим. перев.*], забывая при этом про трение (*friction*), замедление (*slowness*) и встречное движение. Сегодня исследователи мобильностей уже не уделяют столь огромного внимания проблематике потоков, скорости, космополитической или номадной субъектности. Напротив, гораздо большее значение они придают влиянию дискурсов, практик и инфраструктур мобильности на протекание (и нарушение) движения и покоя.

Мобильность, несомненно, есть *sine qua non*<sup>1</sup> глобализации. Без нее – и без неолиберальных требований открытости рынков и государств к внешним потокам – протекание социальных про-

---

<sup>1</sup> Необходимое условие (*лат.*). – *Прим. перев.*

цессов в глобальном масштабе невозможно. Тем не менее исследования мобильности не утверждают, будто бы весь мир сегодня мобилен. Они учитывают тот факт, что экономика колониального мира порождала в прошлом множество видов глобальных перемещений (товаров, публикаций, изображений, форм танца, музыки, технологий, капитала, свободного и рабского труда [39; 56; 57]) и, самое главное, продолжает порождать множество видов неподвижностей – добровольных и вынужденных. Хотя новая парадигма мобильностей признает и учитывает макроуровень политических, экономических, культурных, экологических аспектов глобализации, она отличается от теорий глобализации своим аналитическим отношением к многомерным, не-человеческим, нерепрезентированным, материальным и аффективным проявлениям мобильной жизни. Современные исследования мобильности ставят вопросы: кто и что де-/ремобилизуется во множестве различных измерений; в каких ситуациях способность двигаться, входить, проходить, странствовать – в отличие от способности стоять, пребывать, проживать, принадлежать – оказывается желательным или вынужденным выбором, хотя обе эти способности парадоксально взаимосвязаны и производятся совместно [38; 59]. Как возникает мобильность/неподвижность? Как она осуществляется, и как при этом проявляется? Как она воспроизводится и поддерживается? Как ей сопротивляются, как ее восстанавливают и преобразуют?

Историческое значение мобильности сложно переоценить. Ее нельзя назвать уникальным атрибутом современной эпохи. Напротив, мобильность существовала всегда, и поэтому заявка на новую парадигму не сводится к простому постулированию ее новизны для сегодняшнего мира. Ее изучение, на самом деле, имеет непосредственное отношение к ключевым вопросам, которые неизменно оказываются на повестке дня при обсуждении тем, связанных с мобильностью, таких как глобализация, космополитизм, пост- и неокOLONиализм, новые формы городской жизни, слежение и глобальное управления разными видами перемещений.

Если движение и пространственная неподвижность тесно связаны между собой, то мобильность стоит признать центральным моментом и исторического, и современного бытия. Социальная мобильность, перемещение людей, техники и информации имели столь же решающее значение для столиц древних империй, морских держав Нового времени и индустриализирующихся городов XIX в., как и для современных мегагородов (*mega-cities*) и мегарегионов (*mega-regions*) (не говоря уже о сельских и островных местностях [60; 61]). Возможно, глубокий теоретический синтез традиций сравнительной и исторической социологии и исследований колониализма и постколониализма поможет лучше понять специфические особенности передвижения и местоположения (*location*) в сегодняшнем мире, включая значение способности быть локализованным (*being locatable*) [12].

Считается, что перемещение людей и объектов в рамках всемирной системы мобильностей происходит быстрее, характеризуется большей сложностью и лучше отслеживается, чем это было до ее появления. И в то же время эта система порождает новые проблемы, такие как вынужденная, неравная и прерванная мобильность, ограничения окружающей среды, изменения климата и движение непредсказуемых рисков. Многие части мира, похоже, находятся сегодня в эпицентре важнейших трансформаций, протекающих в существующих социотехнических системах мобильности и коммуникации, даже несмотря на очевидный застой в определенных исторически сложившихся структурах, таких как автомобилизм [45; 62; 63]. Огромное разнообразие мобильных устройств и систем «умной» среды способствует появлению новых форматов мобильной связи, а она, в свою очередь, порождает новую конвергенцию физического движения людей, транспорта и вещей; производства, хранения и извлечения информации; беспроводной распределенной обработки данных (*distributed computing*) и «умных городов»; технологий слежения (*surveillance*) и отслеживания (*tracking*). Происходящие сегодня социотехнические и культурные трансформации

мобильности не только ставят перед социальными науками новые содержательные вопросы, но и побуждают их к выработке новых теоретических и методологических подходов [64].

Новые направления в теории мобильности можно также рассматривать как ответ на феминистскую критику теории номуадизма, обвиняющую ее в опоре на маскулинную субъектность, трактовку доступа к свободе перемещений в терминах привилегий, игнорирование гендерного, полового и расового факторов производства пространства. Скегс полагает, что (старая) парадигма мобильности, вероятно, связана с «буржуазной маскулинной субъектностью», именующей себя «космополитической», и подчеркивает: «мобильность и неподвижность проявляются по-разному, в зависимости от страны и исторического периода» [65, р. 45]. Наиболее заметные исследования мобильности последних лет уже обращают внимание на власть и в целом принимают, что «... и мобильность, и контроль за ней способствуют укреплению власти. Мобильность – это ресурс, к которому не у всех имеется равный доступ» [65, р. 49]. Проблема заключается не в привилегированности мобильной субъектности, а в отслеживании влияния дискурсов и практик мобильности на протекание движения/покоя и неравное распределение « сетевого капитала» [46]. Новая парадигма мобильности учитывает эту [феминистскую] критику и признает властные отношения квинтэссенцией данного поля. В рамках наиболее заметных исследований мобильности изучению трения, турбулентности, неподвижности, жительствоваания<sup>1</sup> (*dwelling*), пауз, покоя придается столь же важное значение, как и изучению скорости или потоков [21; 37; 66]. Они стремятся понять, как эти упорядоченные ритмы сопроизводятся, реализуются и репрезентируются в зависимости от гендерных, классовых, расовых перемещений, а также форм жительствоваания и «укоренения» конкретных «других» [6; 44; 67].

---

<sup>1</sup> В данном случае под «жительствоваанием» подразумевается обитание в месте постоянного проживания. – *Прим. перев.*

## *Системы мобильности, мобильностный капитал и пространство движения*

Исследователи мобильностей всерьез восприняли «пространственный поворот» и «поворот к материальному» в социальных науках. Сложность, присущая системам мобильности, обусловлена, полагает Джон Урри, разного рода неподвижностями (*fixities*) или стоянками (часто весьма крупными в физическом отношении), позволяющими другим вещам оставаться подвижными [45]. Существуют взаимозависимые (и прерывистые) системы недвижущихся материальных миров, в частности некоторые исключительно неподвижные платформы (передатчики, дороги, станции, спутниковые тарелки, аэропорты, доки, фабрики), через которые движутся местности, рабочая сила, капитал (порой в глобальных масштабах) и где материализуются и пространственно закрепляются изменения места и размера [1]. Рост масштабов кросс-граничных транзакций и увеличение «возможностей для чудовищного географического рассредоточения и перемещения» идут рука об руку с «явно выраженной территориальной концентрацией ресурсов, необходимых для управления и обслуживания процессов рассредоточения и перемещения» [68, р. 2]. Подобные инфраструктуры и концентрации мобильного капитала – вкуче с тем, что Дэвид Харви называет «пространственными» и «пространственно-временными фиксациями» (*spatial* и *spatio-temporal fixes*) [69] – в одно и то же время повышают потенциальную мобильность одних объектов и уменьшают подвижность (*motility*) других, замедляя или намеренно изолируя их.

Другие теоретики мобильности, испытывавшие влияние акторно-сетевой теории и идей Бруно Латура о «неизменных» и «изменчивых» мобильностях [70], уделяют внимание всему ряду инфраструктур, технических объектов, протезов и телесных практик, способствующих или препятствующих мобильности [71; 72]. Буквально все: обувь и велосипеды, мобильные телефоны и ав-

томобили, паспорта и спутники, программный код и встроенные датчики, законы, коды региональных зон и многое другое – оказывается элементами социотехнических комплексов, человек-материальных гибридов, выполняющих роль мобильных систем. Одновременно с этим, считает Т. Крессвелл [66], они являются и системами неподвижности в силу присутствующих в них вязкости, клейкости, коагуляции, трения. Впрочем, такого рода рассуждения вовсе не означают мировоззренческого единства среди исследователей. Напротив, между ними идут напряженные дискуссии. Пока одни авторы делают акцент на отношениях между мобильностью и неподвижностью, движением и инфраструктурными стоянками, скоростью и покоем, другие критикуют подобную дуальность мышления [73; 74]. Далекое не последнее влияние на понимание природы комплексов, потоков, циркуляций и глубинных «медиаэкологий»<sup>1</sup>, социальных и природных, технических и информационных, человеческих и не-человеческих, оказали труды Жюль Делёза [75; 76; 77; 78].

Опираясь на исследования окружающей среды и восприятия, П. Макнотен и Дж. Урри показали наличие противоречивых и конкурирующих «аффордансов»<sup>2</sup>, «обусловленных взаимодействием между средой и организмом и отражающих степень подвижности людей в их мирах» [79, р. 169]. Прогулка, поездка на велосипеде, мотоцикле или автомобиле, полет – все это примеры активных телесных взаимодействий человеческих организмов с чувственно воспринимаемым миром [27]. Между разнообразными телами,

---

<sup>1</sup> *Медиаэкология* (англ. media ecology – экология средств коммуникации) – область исследований, занимающаяся изучением воздействия электронного коммуникационного окружения на человека и общество. – *Прим. перев.*

<sup>2</sup> *Аффорданс* (от англ. affordance – возможность (действия)) – в психологии восприятия и в области дизайна взаимодействия человека и технических устройств означает свойства объекта или среды, которые позволяют произвести с этим объектом или фрагментом среды те или иные действия. – *Прим. перев.*

средствами передвижения и «пространством движения» (*movement-space*) [80] возникает множество всевозможных аффордансов, включая эмоции и чувства. Эти ощущения и переживания не сосредоточены исключительно в человеке и не производятся только лишь машиной (или велосипедом, скейтбордом, автобусом и т.п.) как движущимся объектом. Напротив, они возникают и существуют в виде циркулирующих аффектов между людьми, средствами передвижения, соответствующими данной исторической эпохе культурами мобильности и ее географией: «движение и эмоции... динамично переплетаются и совместно производятся в процессе взаимодействия тел, технологий и культурных практик» [81, р. 227]. История мобильностей и мест занимается также ритмами, силами, атмосферами, эмоциями, материальностями, будь то поездка на паровозе, на старинном автомобиле или полет на аэроплане [38; 82; 83].

Наряду с пространственностью и материальностью постепенно растет интерес и к темпоральности. Временные аспекты медлительности, покоя, ожидания, паузы – все это часть чувственной географии (*sensuous geography*) движения и жительства, для которой особое значение имеет навигация людей в телесных, подвижных и чувственно воспринимаемых средах [28; 84; 85]. Предметная область исследований мобильности простирается от единичного тела до самых сложных систем. Ссылаясь на зиммелевскую идею «городского метаболизма» и «анализ ритмов» Анри Лефевра [86], теоретики мобильности утверждают, что тела и объекты формируют город, и, в свою очередь, сами формируются его ритмом движения, шагом и синхронностью последнего [82; 87]. «Критический подход к мобильности» в рамках исследований по урбанистике призывает «реконцептуализировать мобильность и инфраструктуры как места (потенциально) значимых взаимодействий, наслаждений и культурного производства» [88, р. 139], где люди заняты «переговорами в движении» и «мобильным созданием смыслов» [85]. Данное направление уделяет особое внимание

процессам «проектирования мобильности» [16], пересекаясь тем самым с дисциплинарными полями архитектуры и дизайна, и проявляет повышенный интерес к гибридной области взаимодействия физической и цифровой мобильности, характеризующейся все более автоматизирующимся и повсеместно распространяющимся «преобразованием» «кода/пространства» [89].

В силу особого интереса современных исследований мобильности к отношениям между перемещениями и неподвижностями, ускользаниями (*scapes*) и стоянками, движением и покоем [1, р. 3], их ядром [66; 90] становится взаимовоспроизводящиеся трения различных мобильностей и их относительные скорости. Для анализа различных возможностей и потенциалов мобильности используется понятие «мотильность» (подвижность, *motility*). Его можно определить как «возможность, которой индивид или группа обладают в сфере движения и которую они используют в своей деятельности» [91, р. 37]. Человек может иметь высокую степень мотильности, но при этом реально никуда не перемещаться (например, снабженный средствами связи специалист, работающий на дому или поручающий другим совершать физические передвижения, такие как доставка), или он может принадлежать к «пионерам мобильности»<sup>1</sup> (*mobility pioneers*), жить жизнью, рассредоточенной в пространстве, и несмотря на это, везде искать одного и того же [92]. Другой мобильный субъект, напротив, может вовлекаться во множество физических перемещений

---

<sup>1</sup> Сами С. Кессельринг и Г. Фогель определяют «пионеров мобильности» как «людей, способных справляться с отсутствием (заданного) направления (*non-directionality*) и двигаться, не имея четкого представления о конечной точке маршрута» [Kesselring S., Vogl G. Mobility Pioneers: Networks, Scapes and Flows between First and Second Modernity. Discussion paper for the Alternative Mobilities Futures conference, 9–11 January 2004, Lancaster University, UK. URL: <http://www.lancaster.ac.uk/fass/centres/cemore/pastevents/altmobs/kesselringvog.pdf> (дата обращения: 07.03.2016)]. Эмпирическими эквивалентами «пионеров мобильности» могут являться проектные специалисты и люди свободных профессий, часто меняющие место работы и/или переезжающие из города в город, но при этом сохраняющие свою профессиональную принадлежность и сферу деятельности. – Прим. перев.

и в то же время иметь низкую мотильность в плане возможностей, потенциала, выборов, особенно если его движение является вынужденным (например, пленник работоторговцев или ребенок, периодически переезжающий от одного из разведенных родителей к другому).

Обратимся к понятию «мобильностный капитал» [93]. Ф. Кауфман трактует его как неравное распределение доступа и способностей для реализации имеющихся вокруг физических, социальных и политических возможностей передвигаться (при этом особое значение приобретают легальные структуры, регулирующие, кто и что может или не может перемещаться). Неравное распределение мобильностного капитала имеет ключевое значение для процессов глобализации и урбанизации. Он постоянно воспроизводится в ходе трансформирующих пространственно-временные фиксации де- и ремобилизаций, свойственных конкретному месту. В этом отношении обеспокоенность по поводу соблюдения «права на город» или «права жить в городе» [94; 95] согласуется с трактовкой мобильности как пространства времени (*time-space*), опирающейся на утопическую мечту о пространственной справедливости и расширении базового права людей на перемещение и на использование возможностей, включая потенциальную возможность быть мобильным или проживать в конкретном месте.

Стены, границы, контрольно-пропускные пункты, огороженные зоны обладают особой важностью для новых режимов мобильности, создающих коридоры, «коконы» и «пузыри» безопасности, через которые или в которых движутся «глобальные» потоки, вытесняющие, дробящие и замедляющие другие потоки [96; 97]. Таким образом, исследования мобильности стараются учитывать не только ускорение текучести в тех или иных полях, но и сопутствующие ей формы (рискованной) концентрации, порождающей в одних случаях зоны связанности, централизованности, дополнительных возможностей, а в других – зоны разорванности, социальной эксклюзии и помех. Процессы «офшоризации» и «создания островов» составляют ядро доминантных режимов мобильности [98; 99; 100],

при этом периферия и удаленные места могут стать точками сопротивления и относительного «замедления» (например, «медленный туризм») [101; 102; 60; 61; 90]. Сложные системы глобальной мобильности соседствуют с сильносвязанными системами, подверженными неожиданным остановкам, как это было, например, при внезапных нарушениях авиасообщения в Европе в 2010 г. из-за вулканической пыли или снежных бурь (см. спецвыпуск журнала «Mobilities» за 2011 г. [103]). Коллапс систем передвижения при катастрофах, таких как ураган Катрина в Новом Орлеане или землетрясение в Порт-о-Пренс на Гаити, ограничивает возможность быть мобильным. Подобные ситуации делают необходимой принципиальную реконцептуализацию мобильностной справедливости в рамках гуманитарных проектов, мобилизующих одни виды мобильностного капитала и ограничивающих мобильность других [59].

Все это тесно связывает исследования мобильности с исследованиями границ [104]. Согласно последним, границы возникают вследствие регулирования мобильности и представляют собой не фиксированные геополитические края или грани (*edges*), а места, законно или незаконно пересекаемые людьми, товарами и культурными потоками. Исследования в области мобильных границ опираются на более ранние идеи, например на идею «комплекса слежения» (*surveillant assemblage*), который, производя для каждого перемещающегося субъекта его «двойника» в виде набора данных (*data double*) [105, p. 606], содействует ускоренному продвижению «желательных» путешественников, а нежелательных подвергает цифровому и физическому допросу и выдворяет [106; 107]. Сегодня считается, что граница подвижна. Она представляет собой дробное (*fractal*), мобильное, виртуальное пространство в той же мере, в какой является материальной зоной контроля и противодействия. Границы отпечатываются на телах и создаются в процессе функционирования различных сфер занятости [108]. По мнению Д. Коуэна [109; 110], появление сетей логистики –

размытого пространства стыков (*seamspace*), контролируемого одновременно военными и гражданскими, корпоративными (частными) и государственными структурами, – все сильнее меняет географию границ. Логистика занимается обеспечением безопасности потоков, а не безопасности исключительно границ. Эти коридоры безопасности простираются вовне, в межгосударственное пространство (например, пограничные контрольно-пропускные пункты США на территории других государств) и уходят вглубь собственной страны (мексиканские пункты пограничного контроля на территории США, расположенные в сотнях миль от американско-мексиканской границы). То же можно сказать и об учреждениях национальной безопасности, подключающихся к потокам данных и коммуникаций. Вынужденная миграция и отсутствие гражданства также представляют собой значимое проявление современных глобальных (им)мобильностей, вне зависимости от того, чем они вызваны: войной, оккупацией (см.: [111] о военизированном урбанизме) или ожидаемыми последствиями глобальных изменений климата (о «климатических беженцах» см. спецвыпуск журнала «Mobilities» за 2011 г. [103]).

Системы мобильности являются в равной степени и информационными системами, и системами инфраструктур. Появление «техно-» и «медиапространств» открыло перед людьми новые возможности для навигации в публичных местах и получения доступа к социальным средам, материальным или виртуальным. В результате этого возникли новые формы городской пространственности, трансмедийности<sup>1</sup> и общественного взаимодействия. Выдвигая идею «технопространства», Арджун Аппадураи [34] хотел особо подчеркнуть, что «современные ландшафты пронизаны технологическими элементами, посредством которых люди, пространства и связывающие их элементы включаются в состав социотехнических

---

<sup>1</sup> *Трансмедийность* – технология предоставления информации посредством нескольких медийных платформ или носителей информации. – *Прим. перев.*

комплексов. Прежде всего речь идет о транспортных технологиях – автомобильных и железных дорогах, метро, аэропортах, а также об информационных технологиях – знаках, расписаниях, системах слежения, радиосигналах и мобильной телефонии» [112, р. 9]. Посредством этих технопространств происходит перемещение людей и информации, тел и данных в рамках пронизанной программами (*software-embedded*) и получившей дополнительное цифровое измерение (*digitally augmented*) городской среды, порой описываемой как «мыслящие города» (*sentient cities*) [113], «сетевая городская среда» (*networked urbanism*) [97, р. 30–33], «сетевое место» (*networked place*) [114] и «сетевая местность» (*net locality*) [13]. Экраны и сенсоры появляются повсюду и перемещаются вместе с движущимися пользователями. Таким образом, обработка данных «становится повсеместно распространенным элементом городской среды, где даже самое обычное устройство способно хоть как-то обрабатывать данные и взаимодействовать с другими устройствами. Вследствие этого возникает постоянный информационный фон» [115, р. 102]. А переносные электронные устройства помещают этот фон все ближе и ближе к телу.

Понятия «кибергород» и «цифровое пространство города» [116] описывают модель современного градоустройства, «предполагающего рекомбинацию городских мест, материального присутствия человеческих тел, физических передвижений, систем мобильности и сложных многоуровневых процессов передачи информации всеми типами ИКТ [информационно-коммуникационных технологий. – Прим. перев.]» [117, р. 113]. Проблемы слежения и личного пространства, предсказание на базе алгоритмов и «планирование, продумывание заранее» (*premediation*) [118] приобретают особую важность для данной области научных исследований. Различные системы, пронизывающие современные города, приобретают способность надолго «запоминать», как их использовали, связываться друг с другом по поводу их статуса, перестраиваться на основе изменяющихся потребностей [119]. Широкополосная передача

данных высокой плотности делает «города открытых данных» (*Open Data Cities*) все более реально возможными. В пределах динамичной городской инфраструктуры крупные городские службы, прежде всего энергетика (умные электросети), данные (повсеместная обработка данных) и транспорт (машины без водителей и автоматизированные системы для автомобильных дорог), начинают адаптироваться в режиме реального времени, используя для этого сенсоры, алгоритмы и процессы обучения. Такие системы действуют на опережение, а не реагируют в ответ. Повсеместный сбор данных и процесс их непрерывной обработки в режиме реального времени – *qualculation* в терминологии Н. Трифта [120] – создают искусственный мир, все более разумный и потенциально адаптивный. Это предполагает фундаментальные изменения в повседневных практиках передвижения, поскольку программы координируют деятельность «умных» и «интеллектуальных» сред или полагаются на них при воспроизводстве уже отработанной и рутинной последовательности действий.

Наконец, сближение исследований мобильности с теорией сложности выдвигает на первый план изучение процессов обратной связи, самоорганизации, критических точек, способных организовывать протекание динамических процессов таким образом, что те перестают быть прямым следствием мыслящих субъектов и их действий. По мнению Дж. Урри, «все системы считаются динамичными и процессуальными. Во многом благодаря механизмам положительной обратной связи, в них возникают эффект эмерджентности и системные противоречия» [121, р. 192]. В итоге, теория мобильности смыкается с теорией сложных систем в тех пунктах, где она обращается к изучению явлений, коренящихся в материальности и находящихся за пределами предметной сферы социальных наук, которая занимается структурами *в их связи с* (человеческими) действиями. Не последнюю роль в этом сыграл постгуманитарный поворот [122] некоторых англо-американских теоретиков – сторонников акторно-сетевой теории [123], настроен-

ной весьма критично по отношению к (нео)либерализму и его стремлению трактовать историю как прогресс. Нечто аналогичное проявляется и в диалоге с критическим реализмом, делающим акцент на эмерджентных процессах и реляционности [124]. Для социальных исследований важнее всего, что эти подходы реконцептуализируют идею эмпирического, реконфигурируют отношения наблюдателя и наблюдаемого, изобретают новые методы. Исследования мобильностей позволяют нам осознать: наряду с политическими и материальными отношениями, структурирующими мир, сама социальная наука – то, что мы *делаем* с ней и что она делает – также является значимым фактором, который необходимо учитывать.

### *Эмпирические исследования: «мобильные» методы*

Более десяти лет назад М. Шеллер и Дж. Урри [125] высказали мнение, что сложившееся в социологии представление о городской жизни не учитывает колоссального влияния автомобиля на изменение пространственно-временных «осей» (*scapes*) современного жительствоваания в городе/пригороде. Вскоре после этого появился целый ряд важных исследований по автомобилизму [31; 126; 127], исторической географии дорожных систем и велосипедизму [128; 129], а также этнометодологические исследования вождения и пассажирствования [84; 130; 131]. А потом начался настоящий исследовательский бум в области изучения систем и практик движения, смыслов и отношений власти, отразившийся на страницах не только *Mobilities*, но и нового периодического издания *Transfers: Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*. Сегодня исследования мобильности не ограничиваются исключительно людьми. Они охватывают также перемещения объектов, информации, изображений, капиталов, занимаются инфраструктурами, средствами передвижения и программными комплексами, обеспечивающими

физические путешествия и мобильную связь на многих уровнях одновременно. Все это способствует развитию меж- или трансдисциплинарных исследовательских областей, в рамках которых используется множество разнообразных методов, ориентированных на изучение тесно переплетающихся друг с другом видов современной мобильности/неподвижности, протекающих на разных уровнях и с разной скоростью.

Тематика исследований мобильностей весьма разнообразна: туризм, миграция и границы, мобильная связь и инфраструктуры с программной поддержкой (*software-supported infrastructures*) (см., например: [12; 13]), авто- и велосмобиллизм, разные виды пассажирствования [130; 131; 132], детская, старческая и гендерная мобильность [133], прогулки, восхождения, танцы, велопогулки и другие формы проявления телесных движений и перемещений [134; 135; 136; 137; 138], регулирование, управление и правовое обеспечение всего перечисленного выше. Эти исследования породили интерес к эмоциональным возможностям пространства (*affective affordances of place*) и к тому, как разного рода мобильные пространства и объекты воздействуют на органы чувств (*multisensory performance of places*). На основе изучения социокультурного аспекта полетов и аэропортов возникло, в частности, новое субполе исследований «аэромобильности» [21; 45; 96; 139]. Один из ученых, работающих в этом субполе, П. Эдей, уделяет особое внимание социотехнической «эксплуатации» (*production*) воздушного пространства, способам его вовлечения и освоения, его эмоциональным и практическим аспектам [38; 140]. Не менее важны промежуточные и пограничные пространства, где движение прерывается, замедляется или останавливается – границы, аэропорты, точки въезда на платные автодороги и съезда с них, отели и мотели, места заключения, лагеря беженцев и т.д. [141].

Впрочем, изучение мобильностей в самом широком смысле этого слова включает в себя не только реальные перемещения, но также потенциальные и заблокированные перемещения, неподвиж-

ности, формы жительствоваания и обустройства территории [142]. Ключевыми здесь становятся проблемы неравенства в отношении подвижности (*uneven motility*), прав, этики и мобильностной справедливости [21; 37; 143]. Работающие в данном поле исследователи призывают обратить внимание на (им)мобильность низших социальных слоев и осознать значимость принудительных переселений, жительствоваания, возвращения домой и «укоренения» [6; 39]. Ученые заявляют о необходимости выработать новую аналитическую ориентацию и создать новые методы, позволяющие изучать мимолетные, телесные, аффективные проявления тесно связанных между собой (им)мобильностей, которые не фиксируются традиционными методами (см., например: [1; 35; 134]). Дело в том, что исследования мобильности – это не просто некая предметная область (движение вещей, управление режимами перемещения, концепция все более мобильного мира), это, в первую очередь, новый взгляд на социальные исследования, социальную теорию и социальную деятельность.

Одно из самых значимых достижений в исследованиях мобильности – активные эксперименты с комплексным использованием нескольких методов и создание новых «мобильных» методов, способных уловить, показать процессы движения и даже вмешаться в их протекание (см.: [71; 103; 144]). Как отмечает Эрик Лорье, для таких методов свойственно «тесное переплетение предмета и инструментария исследования, и в этом заключается их преимущество» (цит. по: [71, р. XIV]). Исследования мобильности подтолкнули ученых к разработке нового инструментария, способного справиться с задачей измерения постоянно меняющегося времени, пространства и движения. В дополнение к картированию, визуализации, выстраиванию сценария будущего (*future scenario building*), исследованиям действием (*action-research*), провокативным художественным акциям (*arts-based urban interventions*) (см., например: [145]), основанным на смешении методов (*mixed-method forms*), стали появляться новые «мобильные» методы, пытающиеся

уловить все эти сложные, динамичные процессы, – киберэтнография, следование за объектом (*following-the-thing*), разнообразные феноменологические техники, а также включенное наблюдение в движении, в том числе пешее сопровождение (*walk-alongs*) [146], совместные поездки (*drive-alongs, being «mobile-with»*) [132; 147], мобильная видеоэтнография [138].

Статья М. Шеллер и Дж. Урри «Новая парадигма мобильности» содержала призыв к созданию новых методов исследования, которые были бы «в движении» и «моделировали бы прерывающуюся мобильность» [2, р. 217]. К таким методам относятся: анализ разговоров и взаимодействий людей, находящихся в движении; мобильная этнография, включавшая в себя странствование вместе с людьми (*itinerant movement with people*), следование за объектами (*following objects*), сопresentствующее погружение в различные виды движения; интервью по горячим следам и фокус-группы, касающиеся передвижения; ведение текстовых, рисованных или цифровых пространственно-временных дневников; разнообразные методы киберисследований, киберэтнография и компьютерное моделирование; воображаемое путешествие с использованием мультимедийных средств, фиксирующих эмоциональные и чувственно-мистические переживания, навеваемые каким-либо местом; отслеживание эмоционально значимых объектов, связанных с памятью о конкретном месте; и, наконец, методы измерения пространственной организации и временных ритмов точек перехода и промежуточных мест (*places in-between-ness*), где циркуляция людей и объектов замедляется, останавливается или, напротив, упрощается и ускоряется [2; 45]. М. Бюшер с соавторами развили идею, заложенную в представленной программе: «Изучая движение, остановленное движение, потенциальное движение и неподвижность, жительствование и обустройство территории, социологи показывают, как разнообразные виды “движений” создают социальные и материальные реальности». «Мобильный поворот», по их мнению, «позволяет по-разному трактовать отношения между

теорией, наблюдением и участием. Он привносит в науку новые виды исследуемых сущностей, новые или заново открытые области эмпирического, новые возможности для критики» [71, р. 2].

Работы последних лет свидетельствуют о появлении новых значимых исследовательских направлений. Одно из них связано с изучением микромобильностей тела, к коим относятся, например, танцы или телесные ритмы и движения, сопряженные с такими видами активностей, как пешие и велосипедные прогулки, восхождения и т.п. [82; 148], другое фокусируется на конкретных категориях субъектов – туристах, пассажирах, обладателях льготных и сезонных проездных, беженцах [134], а третье интересуется и данными [т.е. информацией. – *Прим. перев.*], и субъектами, и событиями [29]. Сбор эмпирических данных предполагает использование широкого арсенала методов: начиная от составления пространственно-временных дневников и включенного наблюдения и заканчивая использованием мобильного видео, автобиографическими нарративами и личным вовлечением исследователя в процессы движения или ситуации его прерывания [60; 61; 144; 149]. В то же время ученые пытаются выяснить, какие еще новые способы и возможности для проведения эмпирических исследований открывают перед ними интерактивные технологии. В работах М. Бюшера, посвященных мобильной визуализации и интерактивному дизайну в рамках исследовательского процесса [150], содержатся размышления, каким образом методы делают частью реальности то, что они якобы лишь фиксируют [151]. Сотрудничая с дизайнерами, использующими технологии мобильной визуализации, социолог становится частью процесса дизайна в той же мере, в какой техническая визуализация становится частью исследовательского процесса (и его презентацией). Некоторые исследователи применяют инновационные визуальные методы в купе с групповыми прогулками в целях выявления эмоциональных и материальных измерений внутренних пространств домов и наружных ландшафтов, особенно при изучении сообществ мигрантов из других стран [146; 152; 153].

Наконец, социальная теория и социальные исследования могут опираться на мобильное локативное искусство<sup>1</sup>, практики мобильных игр и социальные сети, не только для того чтобы лучше понять эти гибридные и сетевые пространства, порождаемые современной жизнью, но и ради изменения самих социальных исследований, способов их проведения и форм передачи результатов анализа. Коллаборативные (совместные) методы (*collaborative methods*), такие как «этнографические дизайн-исследования<sup>2</sup>, лаборатории будущего и живые лаборатории, коллаборативный (совместный) анализ<sup>3</sup>», могут творчески применяться группами исследователей (например, сотрудниками *Лаборатории мобильностей* Ланкастерского университета) «в целях достижения более глубокого понимания сложных социотехнических феноменов и оказания практического влияния на политику, дизайн и социотехнические изменения»<sup>4</sup>. Одним из показательных в этом отношении

---

<sup>1</sup> *Локативное искусство* (англ. locative art) – вид искусства, произведения которого создаются с помощью локативных медиа (см. прим. 2 на с. 95). Оно считается разновидностью интерактивного искусства или «искусства новых медиа», делающих акцент на отношениях между реальным и виртуальным мирами или между людьми, местами и объектами в реальном мире. В рамках реализации разнообразных художественных и информационных проектов художники создают интерактивные карты местности, исследуют город. Кроме того, своими работами они стараются продемонстрировать нежелательные последствия внедрения технологий локализации (Wi-Fi, GPRS и др.), диагностируют связанные с ними опасности и указывают на возможные улучшения. – *Прим. перев.*

<sup>2</sup> Суть *этнографических дизайн-исследований* заключается в наблюдении за действиями и реакциями человека или группы людей на тот или иной продукт или услугу. Примером такого исследования могут служить наблюдения за частью торгового пространства супермаркета или за тем, как люди пользуются какой-либо вещью – пылесосом, зубной щеткой, мобильным телефоном и проч. – *Прим. перев.*

<sup>3</sup> *Коллаборативный (совместный) анализ* предполагает привлечение специалистов из различных областей знания и сфер профессиональной/научной деятельности, а также использование разнообразных и разнородных данных. – *Прим. перев.*

<sup>4</sup> URL: [www.lancs.ac.uk/fass/groups/mobilities-lab/about.htm](http://www.lancs.ac.uk/fass/groups/mobilities-lab/about.htm) (дата обращения: 04.04.2016).

примеров могут служить созданные М. Фройдендалем-Педерсеном экспериментальные «лаборатории будущего», в рамках которых специалисты в области социальных наук и планирования, деятели культуры, служащие муниципалитетов и местные жители, объединенные в так называемые сообщества обучения, пытаются создать «пространство надежды» [154].

Мы перечислили отнюдь не все методы исследования мобильностей. Есть еще исторические, сравнительные и межстрановые подходы, занимающиеся в основном историческими и региональными особенностями крупных систем передвижения: шоссе [126], улиц и движения автотранспорта [127], велоинфраструктуры [128], не говоря уже о кросс-государственных людских потоках [141; 155] и глобальной военной логистике [109; 110]. Стоит также упомянуть сугубо этнографические и этнометодологические исследования повседневных (им)мобильностей, характерных для разных групп людей, включая изучение того, как совершаются самые обыденные поездки и перевозки (см.: [60; 131; 149]). В любом случае, широкий и инновационный подход, свойственный новой парадигме мобильностей, открывает доступ к потрясающе интересным областям исследований, позволяет по-новому взглянуть на мир и обратить внимание на отношения, прежде не замечавшиеся учеными. Более того, она дает толчок к обновлению социальных наук на основе принципов междисциплинарности, общественной полезности и инновационности.

### ***Заключение: перспективы развития***

Разумеется, «мобильный поворот» опирается на определенные исторические традиции, сформировавшиеся в рамках социологии города, и имеет связь со значимыми макросоциологическими подходами к изучению глобализации, потоков и «жидкого состояния», разрабатывавшимися в 1990-х гг., однако он отличается от них своей мировоззренческой ориентацией, эмпирическим разно-

образом, междисциплинарной открытостью и методологической инновационностью. «Мобильный поворот» заставляет по-новому взглянуть на привычные социологические проблемы и переосмыслить значимость социологии как дисциплины, стоящей во главе современных социальных наук, критической теории и философии науки. Он пробудил оживленную дискуссию между социологами, географами, антропологами, историками, архитекторами, градостроителями, теоретиками СМИ и коммуникаций, людьми искусства и представителями большого числа иных областей знания и профессиональной деятельности. Также «мобильный поворот» может иметь практическую значимость при решении широкого спектра общественно-политических проблем, коль скоро он обращается к изучению многих актуальных и злободневных тем, среди которых беженцы и политика границ [141; 156]; устойчивый транспорт<sup>1</sup> и удобные для проживания города [63; 157]; кибергорода и военное наблюдение [117; 158]; влияние мобильных социальных сетей и локативных медиа на городскую среду [116; 159]; климатические изменения и системы отопления будущего [160; 161]; межгосударственные расовые и гендерные пространства [44; 57].

Если судить с точки зрения конкретных дисциплин, то все перечисленное выше может показаться пестрым смешением несопоставимых между собой тем. Однако исследования мобильности действительно позволяют преодолеть дисциплинарную разрозненность, делают видимой взаимосвязанность предметных областей и масштабов рассмотрения, доказывают способность экспериментальных методов открывать новые пространства для социальных исследований в современном постоянно меняющемся

---

<sup>1</sup> *Устойчивый транспорт* – любой способ или организационная форма передвижения, позволяющие снизить уровень воздействия на окружающую среду. К нему можно отнести пешеходное и велосипедное движение, экологичные автомобили, аренду транспортных средств, а также системы городского транспорта, которые являются экономичными, способствуют сохранению жизненного пространства и пропаганде здорового образа жизни. – *Прим. перев.*

мире. Изучая всевозможными способами практики мобильности (и ее историю), новые мобильные методы вместе с тем вмешиваются в живое и непредсказуемое пространство движения. В силу данного обстоятельства социальные исследования могут оказаться фактором, порождающим или организующим эмпирическое «поле». Другими словами, мобильные методологии встраиваются в процесс самовоспроизводства эмпирического и, вероятно, с позиций реалистской социальной теории должны рассматриваться в качестве составной части морфогенеза социального [124]. Впрочем, тут мы уже затрагиваем вопросы, нуждающиеся в более глубокой проработке и обосновании.

Поскольку мы заняты поисками новых «подвижных» методов, мы могли бы поподробнее остановиться на провокационных заявлениях некоторых теоретиков, утверждающих, что нам нужно «создать искусство эксперимента, которое может повысить методологические ставки [*ante*]. <...> социальной науки, способной заново выткать поле эмпирики, обладающее свойством побуждать к познанию. Следовательно, позиция экспериментатора должна быть встроенной, дабы он мог запускать и перезапускать процессы формирования социальных связей» [162, р. 7–8]. Исследования мобильности способствуют развитию «изобретательных методов» для «двойственной социологии» (*amphibious sociology*) [163]. Это может подтолкнуть нас к созданию «подвижных» методов (*live methods*) [164], «требующих от исследователя, чтобы он работал в движении, дабы суметь уловить “постоянно заново воссоздающуюся” [*newly coordinated*] ткань социальной реальности. Одна из ключевых задач, стоящих перед нами сегодня, заключается в выработке новых форм внимательности, мобильных и способных четко реагировать на мимолетное, неявное, подвижное, хаотичное и сложное» [58, р. 29]. Таковым мне представляется дальнейший путь развития социологии мобильности как подвижной (*live*), динамичной (*lively*), «живой» (*alive*) социологии, внимательной к последствиям собственных действий.

Вместо того чтобы высказываться за какое-либо конкретное в содержательном отношении направление в будущих исследованиях мобильности, я завершу статью призывом развивать их, опираясь на новую практику социологического исследования – рефлексивное использование социологического воображения. Исследования мобильности действительно могут помочь в корне изменить научную практику антропоцена. Предлагая новые дисциплинарные гибриды, институциональные мосты, политические убеждения, методологические взаимозаимствования, они порождают подходы, трансформирующие наше видение социо-пространственно-культурной матрицы, в которой мы движемся, живем и строим (надеюсь) благополучное будущее. Возникает широкий круг вопросов, касающихся того, какие возможности для критики и политического действия открывает представленная здесь новая перспектива. Думаю, нет смысла предъявлять претензии новой парадигме мобильности спустя 10 лет после ее появления. Гораздо важнее понять другое: смогла ли она на самом деле породить парадигмальный сдвиг в задачах, которые мы перед собой ставим; в инструментарии, который мы используем; в видах данных, которыми мы располагаем; в способах, посредством которых мы познаем, ощущаем и воздействуем на нашу социальную реальность?

#### ЛИТЕРАТУРА

1. *Hannam K., Sheller M., Urry J.* Mobilities, Immobilities, and Moorings // *Mobilities*. 2006. Vol. 1. No. 1. P. 1–22.
2. *Sheller M., Urry J.* The New Mobilities Paradigm // *Environment and Planning A*. 2006b. Vol. 38. No. 2. P. 207–226.
3. *Transport Geographies: Mobilities, Flows, and Spaces* / Ed. R. Knowles, J. Shaw, I. Docherty. Oxford: Blackwell, 2008.
4. *Shaw J., Docherty I.* Geography and Transport // *The Routledge Handbook of Mobilities* / Ed. P. Adey et al. London; New York: Routledge, 2014. P. 25–35.
5. *Goetz A., Vowles T., Tierney S.* Bridging the Qualitative-quantitative Divide in Transport Geography // *The Professional Geographer*. 2009. Vol. 61. No. 3. P. 323–335.
6. *Ahmed S., Castaneda C., Fortier A., Sheller M.* Uprootings/Regroundings: Questions of Home and Migration. Oxford: Berg, 2003.

7. *Blunt A.* Cultural Geographies of Migration: Mobility, Transnationality and Diaspora // *Progress in Human Geography*. 2007. Vol. 31. No. 5. P. 684–694.
8. *Franklin A.S.* Tourism. London: Sage, 2003.
9. *Franklin A.S.* The Choreography of a Mobile World: Tourism Orderings // *Actor-Network Theory and Tourism: Ordering, Materiality, and Multiplicity* / Ed. R. Van der Duim, C. Ren, G. Johanneson. London: Routledge, 2012.
10. *Hannam K., Knox D.* Understanding Tourism: A Critical Introduction. London: Sage, 2010.
11. *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play* / Ed. M. Sheller, J. Urry. London; New York: Routledge, 2004.
12. *De Souza e Silva A., Sheller M.* Mobility and Locative Media: Mobile Communication in Hybrid Spaces. London: Routledge, 2014.
13. *Gordon E., De Souza e Silva A.* Net-Locality: Why Location Matters in a Networked World. Malden, MA; Oxford: Wiley-Blackwell, 2011.
14. *Witzgall S., Vogl G., Kesselring S.* New Mobilities Regimes in Art and Social Sciences. Aldershot: Ashgate, 2013.
15. *Jensen O.B.* Staging Mobilities. London: Routledge, 2013.
16. *Jensen O.B.* Designing Mobilities. London: Routledge, 2014.
17. *Oxford Handbook of the Archaeology of the Contemporary World* / Ed. P. Graves-Brown, R. Harrison, A. Piccini. Oxford: Oxford Univ. Press, 2013.
18. *Sheller M.* Sociology after the Mobilities Turn // *The Routledge Handbook of Mobilities* / Ed. P. Adey et al. London; New York: Routledge, 2014. P. 45–54.
19. *Sorokin P.* Social Mobility. New York: Harper and Brothers, 1927.
20. *Lipset S.M., Bendix R.* Social Mobility and Industrial Society. New York: Transaction Publishers, 1991.
21. *Cresswell T.* On the Move: Mobility in the Modern Western World. London: Routledge, 2006.
22. *Simmel G.* The Metropolis and Mental Life // *Simmel on Culture: Selected Writings* / Ed. D. Frisby, M. Featherstone. London: Sage, 1997. P. 174–186.
23. *Kaufmann V.* Rethinking the City: Urban Dynamics and Motility. Lausanne: EPFL Press; Oxford; New York: Routledge, 2011.
24. *Just Transportation: Dismantling Race and Class Barriers to Mobility* / Ed. R. Bullard, G. Johnson. Gabriola Island, BC: New Society Publishers, 1997.
25. *Bullard R., Johnson G., Torres A.* Highway Robbery: Transportation Racism and New Routes to Equity?. Cambridge, MA: South End Press, 2004.
26. *Urry J.* Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century. London: Routledge, 2000.
27. *Ingold T.* Being Alive: Essays on Movement, Knowledge and Description. London: Routledge, 2011.
28. *Merleau-Ponty M.* Phenomenology of Perception. New York: Routledge, 1962.

29. The Routledge Handbook of Mobilities / Ed. P. Adey, D. Bissell, K. Hannam et al. London; New York: Routledge, 2014.
30. *Bærenholdt J.E.* Governmobility: The Powers of Mobility // *Mobilities*. 2013. Vol. 8. No. 1. P. 20–34.
31. *Packer J.* Automobility and the Driving Force of Warfare: From Public Safety to National Security // *The Ethics of Mobilities* / Ed. T. Sager, S. Bergmann. Aldershot: Ashgate, 2008. P. 39–64.
32. *Hannerz U.* Transnational Connections. London: Routledge, 1996.
33. *Clifford J.* Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century. Cambridge, MA: Harvard Univ. Press, 1997.
34. *Appadurai A.* Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1996.
35. *Adey P.* Mobility. London; New York: Routledge, 2009b.
36. *Cresswell T.* Towards a Politics of Mobility // *Environment and Planning D: Society and Space*. 2010. Vol. 28. No. 1. P. 17–31.
37. *Cresswell T.* The Vagrant/Vagabond: The Curious Career of a Mobile Subject // *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects* / Ed. T. Cresswell, P. Merriman. Farnham; Burlington: Ashgate, 2011. P. 239–254.
38. *Adey P.* Aerial Life: Spaces, Mobilities, Affects. Oxford: Wiley-Blackwell, 2010.
39. *Sheller M.* Demobilizing and Remobilizing the Caribbean // *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play* / Ed. M. Sheller, J. Urry. London; New York: Routledge, 2004b. P. 13–21.
40. *Sheller M.* Air Mobilities on the US-Caribbean Border: Open Skies and Closed Gates // *The Communication Review*. 2010. Vol. 13. No. 4. P. 269–288.
41. *Basch L., Glick Schiller N., Szanton Blanc C.* Nations Unbound: Transnational Projects. Postcolonial Predicaments, and Deterritorialized Nation-States. Amsterdam: Gordon and Breach, 1994.
42. *Ong A.* Flexible Citizenship: The Cultural Logics of Transnationality. Durham, NC: Duke Univ. Press. 1999.
43. *Scattered Hegemonies: Postmodernity and Transnational Feminist Practices* / Ed. C. Kaplan, I. Grewal. Minneapolis: Univ. of Minnesota Press, 1994.
44. *Tolia-Kelly D.P.* Landscape, Race and Memory: Material Ecologies of Home. Farnham: Ashgate, 2010.
45. *Urry J.* *Mobilities*. London: Polity, 2007.
46. *Elliott A., Urry J.* *Mobile Lives*. New York; London: Routledge, 2010.
47. *Massey D.* Power-geometry and a Progressive Sense of Place // *Mapping the Futures: Local Cultures, Global Change* / Ed. J. Bird, B. Curtis, T. Putnam, G. Robertson, L. Tickner. London: Routledge, 1993.
48. *Castells M.* *The Rise of the Network Society*. Oxford: Blackwell, 1996.
49. *Bauman Z.* *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity, 2000.

50. *Savage M.* Against Epochalism: Numbers, Narrative and Socio-cultural Change // *Cultural Sociology*. 2009. Vol. 3. No. 1. P. 217–238.
51. *Hardt M., Negri A.* Empire. London: Harvard Univ. Press, 2000.
52. *Deleuze G., Guattari F.* Anti-Oedipus: Capitalism and Schizophrenia / Trans. R. Hurley, M. Seem, H.R. Lane. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1983.
53. *Kaplan C.* Questions of Travel: Postmodern Discourses of Displacement. Durham, NC: Duke University Press, 1996.
54. *Sheller M.* Cosmopolitanism and Mobilities // *The Ashgate Research Companion to Cosmopolitanism* / Ed. M. Nowicka, M. Rovisco. Aldershot: Ashgate, 2011. P. 348–365.
55. *Virilio P.* Speed and Politics: An Essay on Dromology. New York: Columbia Univ. Press, 1977.
56. *Cultures in Motion* / Ed. D. Rodgers, H. Reimitz, B. Raman. Princeton, NJ: Princeton Univ. Press, 2014.
57. *Sheller M.* Consuming the Caribbean: From Arawaks to Zombies. London; New York: Routledge, 2003.
58. *Back L.* Live Sociology: Social Research and its Futures // *The Sociological Review*. 2012. Vol. 60. P. 10–39.
59. *Sheller M.* The Islanding Effect: Post-disaster Mobility Systems and Humanitarian Logistics in Haiti // *Cultural Geographies*. 2013. Vol. 20. No. 2. P. 185–204.
60. *Vannini P.* Mind the Gap: The Tempo Rubato of Dwelling in Lineups // *Mobilities*. 2011. Vol. 6. No. 2. P. 273–299.
61. *Vannini P.* Ferry Tales: Mobility, Place and Time on Canada's West Coast. London: Routledge, 2012.
62. *Dennis K., Urry J.* After the Car. Cambridge: Polity, 2008.
63. *Dudley G., Geels F., Kemp R.* Automobility in Transition? A Socio-technical Analysis of Sustainable Transport. New York; London: Routledge, 2011.
64. *Sheller M., Urry J.* Mobile Transformations of 'Public' and 'Private' Life // *Theory, Culture and Society*. 2003. Vol. 20. No. 3. P. 107–125.
65. *Skeggs B.* Class. Self Culture. London: Routledge, 2004.
66. *Cresswell T.* Friction // *The Routledge Handbook of Mobilities* / Ed. P. Adey et al. London; New York: Routledge, 2014. P. 107–115.
67. *Tsing A.* Friction: An Ethnography of Global Connection. Princeton, NJ: Princeton Univ. Press, 2005.
68. *Sassen S.* Locating Cities on Global Circuits // *Global Networks, Linked Cities* / Ed. S. Sassen. New York; London: Routledge, 2002.
69. *Jessop B.* Spatial Fixes, Temporal Fixes and Spatio-temporal Fixes // *David Harvey: A Critical Reader* / Ed. N. Castree, D. Gregory. New York: Blackwell, 2006. P. 142–166.
70. *Latour B.* Science in Action: How to Follow Scientists and Engineers through Society. Milton Keynes: Open Univ. Press, 1987.

71. *Büscher M., Urry J., Witchger K.* *Mobile Methods*. London; New York: Routledge, 2010.
72. *Latour B.* *We Have Never Been Modern*. Cambridge, MA: Harvard Univ. Press, 1993.
73. *Bissell D.* *Animating Suspension: Waiting for Mobilities // Mobilities*. 2007. Vol. 2. No. 2. P. 277–298.
74. *The Revenge of the Still / Ed. D. Bissell, G. Fuller // M/C Journal*. 2009. Vol. 12. No. 1. URL: <http://journal.media-culture.org.au/index.php/mcjournal/article/view/136> (date of access: 07.03.2016).
75. *Fuller M.* *Media Ecologies: Materialist Energies in Art and Technoculture*. Cambridge, MA: MIT Press, 2005.
76. *Software Studies: A Lexicon / Ed. M. Fuller*. Cambridge, MA: MIT Press, 2008.
77. *Parikka J.* *Insect Media: An Archaeology of Animals and Technology*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2010.
78. *Parikka J.* *Media Ecologies and Imaginary Media: Transversal Expansions, Contractions, and Foldings // The Fibreculture Journal*. 2011. Vol. 17 (Unnatural Ecologies). URL: <http://seventeen.fibreculturejournal.org/fcj-116-media-ecologies-and-imaginary-media-transversal-expansions-contractions-and-foldings/> (date of access: 07.03.2016).
79. *Macnaghten P., Urry J.* *Bodies in the Woods // Body and Society*. 2000. Vol. 6. No. 3-4. P. 166–182.
80. *Thrift N.* *Movement-space: The Changing Domain of Thinking Resulting from New Kinds of Spatial Awareness // Economy and Society*. 2003. Vol. 33. No. 4. P. 582–604.
81. *Sheller M.* *Automotive Emotions: Feeling the Car // Theory, Culture and Society*. 2004a. Vol. 21. No. 4/5. P. 221–242.
82. *Edensor T.* *Rhythm and Arrhythmia // The Routledge Handbook of Mobilities / Ed. P. Adey et al.* London; New York: Routledge, 2014. P. 163–171.
83. *Merriman P.* *Mobility, Space and Culture*. London: Routledge, 2012.
84. *Dant T.* *The Driver-car // Theory, Culture and Society*. 2004. Vol. 21. No. 4–5. P. 61–79.
85. *Jensen O.B.* *Negotiation in Motion: Unpacking a Geography of Mobility // Space and Culture*. 2010. Vol. 13. No. 4. P. 389–402.
86. *Lefebvre H.* *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*. New York: Continuum, 2004.
87. *Edensor T.* *Commuter: Mobility, Rhythm, Commuting // Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects / Ed. T. Cresswell, P. Merriman*. Farnham; Burlington, VT: Ashgate, 2011. P. 189–204.
88. *Jensen O.B.* *Flows of Meaning, Cultures of Movements: Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice // Mobilities*. 2009. Vol. 4. No. 1. P. 139–158.

89. *Dodge M., Kitchin R.* Code/Space: Software and Everyday Life. Cambridge, MA: MIT Press, 2011.
90. *Yannini P.* Slowness and Deceleration // The Routledge Handbook of Mobilities / Ed. *P. Adey* et al. London; New York: Routledge, 2014. P. 116–124.
91. *Kaufmann V.* Re-thinking Mobility: Contemporary Sociology. Aldershot: Ashgate, 2002.
92. *Kesselring S., Vogl G.* Networks, Scapes and Flows: Mobility Pioneers between First and Second Modernity // Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective / Ed. *W. Canzler, V. Kaufmann, S. Kesselring.* Farnham; Burlington, VT: Ashgate, 2008. P. 163–180.
93. *Kaufmann V., Bergman M., Joye D.* Motility: Mobility as Capital // International Journal of Urban and Regional Research. 2004. Vol. 28. No. 4. P. 745–756.
94. *Harvey D.* The Right to the City // New Left Review. 2008. Vol. 53. P. 23–40.
95. *Lefebvre H.* Le droit de la ville/The Right to the City // *Lefebvre H.* Writings on Cities / Trans. *E. Kofman, E. Lebas.* Oxford: Blackwell, 1968.
96. *Aeromobilities* / Ed. *S. Cwerner, S. Kesselring, J. Urry.* London: Routledge, 2009.
97. *Graham S., Marvin S.* Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition. London; New York: Routledge, 2001.
98. *Baldacchino G.* Island Enclaves: Offshoring Strategies. Creative Governance, and Subnational Island Jurisdictions. Montreal: McGill-Queen's Univ. Press, 2010.
99. *Sheller M.* Infrastructures of the Imagined Island: Software, Mobilities and the Architecture of Caribbean Paradise // Environment and Planning A. 2009. Vol. 41. No. 6. P. 1386–1403.
100. *Urry J.* Offshoring. London: Polity, 2014.
101. Mobility and Place: Enacting Northern European Peripheries / Ed. *J.E. Bærenholdt, B. Granas.* Aldershot: Ashgate, 2008.
102. *Germann-Molz J.* Representing Pace in Tourism Mobilities: Staycations, Slow Travel, and The Amazing Race // Journal of Tourism and Cultural Change. 2009. Vol. 7. No. 4. P. 270–286.
103. Mobilities. 2011. Vol. 6. No. 2.
104. *Cunningham H., Heyman J.* Introduction: Mobilities and Enclosures at Borders // Identities: Global Studies in Culture and Power. 2004. Vol. 11. No. 3. P. 289–302.
105. *Haggerty K., Ericson R.* The Surveillant Assemblage // British Journal of Sociology. 2000. Vol. 51. No. 4. P. 605–622.
106. *Lyon D.* Filtering Flows, Friends, and Foes: Global Surveillance // Politics at the Airport / Ed. *M. Salter.* Minneapolis: University of Minnesota Press, 2008. P. 29–50.
107. *Popescu G.* Controlling Mobility. Bordering and Ordering the Twenty-first Century: Understanding Borders. Lanham, MD: Rowman and Littlefield, 2011. P. 91–120.
108. *Vukov T., Sheller M.* Border Work: Surveillant Assemblages, Virtual Fences, and Tactical Counter-media // Social Semiotics. 2013. Vol. 23. No. 2. P. 225–241.

109. *Cowen D.* A Geography of Logistics: Market Authority and the Security of Supply Chains // *Annals of the Association of American Geographers*. 2010. Vol. 100. No. 3. P. 600–620.
110. *Cowen D.* *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2014.
111. *Graham S.* *Cities Under Siege: The New Military Urbanism*. London: Verso, 2010.
112. *Mobile Technologies of the City* / Ed. M. Sheller, J. Urry. London; New York: Routledge, 2006a.
113. *Crang M., Graham S.* Sentient cities: Ambient Intelligence and the Politics of Urban Space // *Information, Communication and Society*. 2007. Vol. 11. No. 6. P. 789–817.
114. *Varnelis K., Friedberg A.* *Place: Networked Place. Networked Publics*. Cambridge, MA: MIT Press, 2006.
115. *Amin A., Thrift N.* *Cities: Reimagining the Urban*. Cambridge: Polity, 2002.
116. *Digital Cityscapes: Merging Digital and Urban Play Spaces* / Ed. A. De Souza e Silva, D. Sutko. New York: Peter Lang, 2010.
117. *The Cybercities Reader* / Ed. S. Graham. London: Routledge, 2004.
118. *Grusin R.* *Premediation: Affect and Mediality after 9/11*. Basingstoke; New York: Palgrave Macmillan, 2010.
119. *Greenfield A.* *Evetyware: The Dawning Age of Ubiquitous Computing*. Berkeley, CA: New Riders Publishing, 2006.
120. *Thrift N.* *Non-representational Theory: Space, Politics, Affect*. New York: Routledge, 2008.
121. *Urry J.* *Consuming the Planet to Excess // Theory, Culture and Society*. 2010. Vol. 27. No. 2-3. P. 191–212.
122. *Hayles N.K.* *How We Became Posthuman*. Chicago: University of Chicago Press, 1999.
123. *Actor Network Theory and After* / Ed. J. Law, J. Hassard. Oxford; Keele: Blackwell and the Sociological Review, 1999.
124. *Archer M.* *Realist Social Theory: The Morphogenetic Approach*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1995.
125. *Sheller M., Urry J.* The City and the Car // *International Journal of Urban and Regional Research*. 2000. Vol. 24. No. 4. P. 737–757.
126. *Merriman P.* *Driving Spaces: A Cultural-historical Geography of England's M1 Motorway*. Malden, MA; Oxford: Wiley-Blackwell, 2007.
127. *Norton P.D.* *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*. Cambridge, MA: MIT Press, 2011.
128. *Furness Z.* *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*. Philadelphia: Temple Univ. Press, 2010.
129. *Merriman P.* Automobility and the Geographies of the Car // *Geography Compass*. 2009. Vol. 3. No. 2. P. 586–589.

130. *Laurier E.* Driving: Pre-cognition and Driving // *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects* / Ed. T. Cresswell, P. Merriman. Farnham; Burlington, VT: Ashgate, 2011. P. 69–82.
131. *Laurier E., Lorimer H., Brown B. et al.* Driving and Passengering: Notes on the Ordinary Organisation of Car Travel // *Mobilities*. 2008. Vol. 3. No. 1. P. 1–23.
132. *Laurier E.* Being There/Seeing There // *Mobile Methodologies* / Ed. B. Fincham, M. McGuinness, L. Murray. Oxford: Palgrave, 2010. P. 103–117.
133. *Gendered Mobilities* / Ed. T.P. Uteng, T. Cresswell. Farnham; Burlington, VT: Ashgate, 2008.
134. *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects* / Ed. T. Cresswell, P. Merriman. Farnham; Burlington: Ashgate, 2011.
135. *Dewsbury J.D.* Dancing: The Secret Slowness of the Fast // *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects* / Ed. T. Cresswell, P. Merriman. Farnham; Burlington: Ashgate, 2011. P. 51–68.
136. *Lee J., Ingold T.* Fieldwork on Foot: Perceiving, Routing and Socializing // *Locating the Field: Space, Place and Context in Anthropology* / Ed. S. Coleman, P. Collins. Oxford: Berg, 2006. P. 67–86.
137. *Spinney J.* Cycling the City: Movement, Meaning and Method // *Geography Compass*. 2009. Vol. 3. No. 2. P. 317–335.
138. *Spinney J.* A Chance to Catch a Breath: Using Mobile Video Ethnography in Cycling Research // *Mobilities*. 2011. Vol. 6. No. 2. P. 161–182.
139. *Adey P.* Facing Airport Security: Affect, Biopolitics, and the Preemptive Securitization of the Mobile Body // *Environment and Planning D: Society and Space*. 2009a. Vol. 27. No. 2. P. 274–295.
140. *Budd L., Adey P.* The Software-simulated Airworld: Anticipatory Code and Affective Aeromobilities // *Environment and Planning A*. 2009. Vol. 41. No. 6. P. 1366–1385.
141. *Mountz A.* Seeking Asylum: Human Smuggling and Bureaucracy at the Border. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2010.
142. *Büscher M., Urry J.* Mobile Methods and the Empirical // *European Journal of Social Theory*. 2009. Vol. 12. No. 1. P. 99–116.
143. *The Ethics of Mobilities: Rethinking Place, Exclusion, Freedom and Environment* / Ed. S. Bergmann, T. Sager. Aldershot: Ashgate, 2008.
144. *Mobile Methodologies* / Ed. B. Fincham, M. McGuinness, L. Murray. Farnham: Ashgate, 2010.
145. *Freundal-Pedersen M., Nielsen L.D., Kjaerulf A.* Mixing Methods in the Search for Mobile Complexity // *Mobile Methodologies* / Ed. B. Fincham, M. McGuinness, L. Murray. Farnham: Ashgate, 2010.
146. *Myers M.* Walking again lively: Towards an Ambulant and Conversive Methodology of Performance and Research // *Mobilities*. 2011. Vol. 6. No. 2. P. 183–202.

147. *Bissell D.* Moving with Others: The Sociality of the Railway Journey // The Cultures of Alternative Mobilities: The Routes Less Travelled / Ed. P. Vannini. Farnham; Burlington, VT: Ashgate, 2009. P. 55–70.
148. *Vergunst J.* Rhythms of Walking: History and Presence in a City Street // Space and Culture. 2010. Vol. 13. No. 4. P. 376–388.
149. The Cultures of Alternative Mobilities: The Routes Less Travelled / Ed. P. Vannini. Farnham; Burlington, VT: Ashgate, 2009.
150. *Büscher M.* Vision in Motion // Mobilities and Materialities Special Issue of Environment and Planning A. 2006. Vol. 38. No. 2. P. 281–299.
151. *Majima S., Moore N.* Introduction: Rethinking Qualitative and Quantitative Methods // Cultural Sociology. 2009. Vol. 3. No. 2. P. 203–216.
152. *Tolia-Kelly D.P.* Mobility/stability: British Asian Cultures of ‘Landscape and Englishness’ // Environment and Planning A. 2006. Vol. 38. No. 2. P. 341–358.
153. *Tolia-Kelly D.P.* Motion/Emotion: Picturing Translocal Landscapes in the Nurturing Ecologies Research Project // Mobilities. 2008. Vol. 3. No. 1. P. 117–140.
154. *Freudendal-Pedersen M.* Ethics and Responsibilities // The Routledge Handbook of Mobilities / Ed. P. Adey et al. London; New York: Routledge, 2014. P. 143–153.
155. *Mountz A.* Refugees – Performing Distinction: Paradoxical Positionings of the Displaced // Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects / Ed. T. Cresswell, P. Merriman. Farnham; Burlington, VT: Ashgate, 2011. P. 255–270.
156. *Amoore L., Hall A.* Taking Bodies Apart: Digitized Dissection and the Body at the Border // Environment and Planning D: Society and Space. 2009. Vol. 27. No. 3. P. 444–464.
157. *Freudendal-Pedersen M.* Mobility in Daily Life: Between Freedom and Unfreedom. Farnham; Burlington, VT: Ashgate, 2009.
158. From Above: War, Violence and Verticals / Ed. P. Adey, M. Whitehead, A. Williams. London: Hurst, 2013.
159. *De Souza e Silva A., Frith J.* Net-Locality: Why Location Matters in a Networked World. Malden, MA; Oxford: Wiley-Blackwell, 2011.
160. *Urry J.* Climate Change, Travel and Complex Futures // British Journal of Sociology. 2008. Vol. 59. No. 2. P. 261–279.
161. *Urry J.* Climate Change and Society. London: Polity, 2011.
162. *Thrift N.* Lifeworld Inc – and What to Do about It // Environment and Planning D: Society and Space. 2011. Vol. 29. No. 1. P. 5–26.
163. *Lury C., Wakeford N.* Inventive Methods: The Happenings of the Social. Abingdon: Routledge, 2012.
164. *Back L., Puwar N.* A Manifesto for Live Methods: Provocations and Capacities // The Sociological Review. 2012. Vol. 60(S1). P. 6–17.

**Sheller Mimi,**

*Professor of Sociology, Director of Center for Mobilities Research and Policy at Drexel University (Philadelphia, USA)*

Translated by:

**Orlova Natalia,**

*Institute of sociology FCTAS RAS, Moscow, 640410@mail.ru*

### **The new mobilities paradigm for a live sociology**

This article offers an overview of the field of mobilities research, tracing the theoretical antecedents to the study of mobilities both within the classical sociological tradition and at its borders with other disciplines or theoretical schools. It examines how ‘the new mobilities paradigm’ differs from earlier approaches to globalization, nomadism, and flow, and outlines some of the key themes and research areas within the field, in particular the concepts of mobility systems, mobility capital, mobility justice, and movement-space. In addressing new developments in mobile methodologies and realist ontologies, this review of the field concludes with a call for an emergent vital sociology that is attentive to its own autopoiesis.

*Keywords:* immobility, mobile methods, mobility, mobility justice, motility.

### **References**

1. Hannam K., Sheller M., Urry J. Mobilities, Immobilities, and Moorings, *Mobilities*. 2006, 1 (1), 1–22.
2. Sheller M., Urry J. The New Mobilities Paradigm, *Environment and Planning A*. 2006, 38 (2), 207–226.
3. Knowles R., Shaw J., Docherty I. (eds) *Transport Geographies: Mobilities, Flows, and Spaces*. Oxford: Blackwell, 2008.
4. Shaw J., Docherty I. “Geography and Transport”, in: Adey P. et al. (eds) *The Routledge Handbook of Mobilities*. London; New York: Routledge, 2014. P. 25–35.
5. Goetz A., Vowles T., Tierney S. Bridging the Qualitative-quantitative Divide in Transport Geography, *The Professional Geographer*, 2009, 61 (3), 323–335.
6. Ahmed S., Castaneda C., Fortier A., Sheller M. *Uprootings/Regroundings: Questions of Home and Migration*. Oxford: Berg, 2003.

7. Blunt A. Cultural Geographies of Migration: Mobility, Transnationality and Diaspora, *Progress in Human Geography*, 2007, 31 (5), 684–694.
8. Franklin A.S. *Tourism*. London: Sage, 2003.
9. Franklin A.S. “The Choreography of a Mobile World: Tourism Orderings”, in: Van der Duim R., Ren C., Johanneson G. (eds) *Actor-Network Theory and Tourism: Ordering, Materiality, and Multiplicity*. London: Routledge, 2012.
10. Hannam K., Knox D. *Understanding Tourism: A Critical Introduction*. London: Sage, 2010.
11. Sheller M., Urry J. (eds) *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*. London; New York: Routledge, 2004.
12. De Souza e Silva A., Sheller M. *Mobility and Locative Media: Mobile Communication in Hybrid Spaces*. London: Routledge, 2014.
13. Gordon E., De Souza e Silva A. *Net-Locality: Why Location Matters in a Networked World*. Malden, MA; Oxford: Wiley-Blackwell, 2011.
14. Witzgall S., Vogl G., Kesselring S. *New Mobilities Regimes in Art and Social Sciences*. Aldershot: Ashgate, 2013.
15. Jensen O.B. *Staging Mobilities*. London: Routledge, 2013.
16. Jensen O.B. *Designing Mobilities*. London: Routledge, 2014.
17. Graves-Brown P., Harrison R., Piccini A. (eds) *Oxford Handbook of the Archaeology of the Contemporary World*. Oxford: Oxford Univ. Press, 2013.
18. Sheller M. “Sociology after the Mobilities Turn”, in: Adey P. et al. (eds) *The Routledge Handbook of Mobilities*. London; New York: Routledge, 2014. P. 45–54.
19. Sorokin P. *Social Mobility*. New York: Harper and Brothers, 1927.
20. Lipset S.M., Bendix R. *Social Mobility and Industrial Society*. New York: Transaction Publishers, 1991.
21. Cresswell T. *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. London: Routledge, 2006.
22. Simmel G. “The Metropolis and Mental Life”, in: Frisby D., Featherstone M. (eds) *Simmel on Culture: Selected Writings*. London: Sage, 1997. P. 174–186.
23. Kaufmann V. *Rethinking the City: Urban Dynamics and Motility*. Lausanne: EPFL Press; Oxford; New York: Routledge, 2011.
24. Bullard R., Johnson G. (eds.) *Just Transportation: Dismantling Race and Class Barriers to Mobility*. Gabriola Island, BC: New Society Publishers, 1997.

25. Bullard R., Johnson G., Torres A. *Highway Robbery: Transportation Racism and New Routes to Equity*. Cambridge, MA: South End Press, 2004.
26. Urry J. *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*. London: Routledge, 2000.
27. Ingold T. *Being Alive: Essays on Movement, Knowledge and Description*. London: Routledge, 2011.
28. Merleau-Ponty M. *Phenomenology of Perception*. New York: Routledge, 1962.
29. Adey P., Bissell D., Hannam K. et al. (eds) *The Routledge Handbook of Mobilities*. London; New York: Routledge, 2014.
30. Bærenholdt J.E. Govemmobility: The Powers of Mobility, *Mobilities*, 2013, 8 (1), 20–34.
31. Packer J. “Automobility and the Driving Force of Warfare: From Public Safety to National Security”, in: Sager T., Bergmann S. *The Ethics of Mobilities*. Aldershot: Ashgate, 2008. P. 39–64.
32. Hannerz U. *Transnational Connections*. London: Routledge, 1996.
33. Clifford J. *Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1997.
34. Appadurai A. *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1996.
35. Adey P. *Mobility*. London; New York: Routledge, 2009b.
36. Cresswell T. Towards a Politics of Mobility, *Environment and Planning D: Society and Space*. 2010, 28 (1), 17–31.
37. Cresswell T. “The Vagrant/Vagabond: The Curious Career of a Mobile Subject”, in: Cresswell T., Merriman P. *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham; Burlington: Ashgate, 2011. P. 239–254.
38. Adey P. *Aerial Life: Spaces. Mobilities, Affects*. Oxford: Wiley-Blackwell, 2010.
39. Sheller M. “Demobilizing and Remobilizing the Caribbean”, in: Sheller M., Urry J. (eds) *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*. London; New York: Routledge, 2004. P. 13–21.
40. Sheller M. Air Mobilities on the US-Caribbean Border: Open Skies and Closed Gates, *The Communication Review*, 2010, 13 (4), 269–288.
41. Basch L., Glick Schiller N., Szanton Blanc C. *Nations Unbound: Transnational Projects. Postcolonial Predicaments, and Deterritorialized Nation-States*. Amsterdam: Gordon and Breach, 1994.

42. Ong A. *Flexible Citizenship: The Cultural Logics of Transnationality*. Durham, NC: Duke Univ. Press, 1999.
43. Kaplan C., Grewal I. (eds) *Scattered Hegemonies: Postmodernity and Transnational Feminist Practices*. Minneapolis: Univ. of Minnesota Press, 1994.
44. Tolia-Kelly D.P. *Landscape, Race and Memory: Material Ecologies of Home*. Farnham: Ashgate, 2010.
45. Urry J. *Mobilities*. London: Polity, 2007.
46. Elliott A., Urry J. *Mobile Lives*. New York; London: Routledge, 2010.
47. Massey D. "Power-geometry and a Progressive Sense of Place", in: Bird J., Curtis B., Putnam T., Robertson G., Tickner L. (eds) *Mapping the Futures: Local Cultures, Global Change*. London: Routledge, 1993.
48. Castells M. *The Rise of the Network Society*. Oxford: Blackwell, 1996.
49. Bauman Z. *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity, 2000.
50. Savage M. Against Epochalism: Numbers, Narrative and Socio-cultural Change, *Cultural Sociology*, 2009, 3 (1), 217–238.
51. Hardt M., Negri A. *Empire*. London: Harvard Univ. Press, 2000.
52. Deleuze G., Guattari F. *Anti-Oedipus: Capitalism and Schizophrenia*. Minneapolis: Univ. of Minnesota Press, 1983.
53. Kaplan C. *Questions of Travel: Postmodern Discourses of Displacement*. Durham, NC: Duke University Press, 1996.
54. Sheller M. "Cosmopolitanism and Mobilities", in: Nowicka M., Rovisco M. (eds) *The Ashgate Research Companion to Cosmopolitanism*. Aldershot: Ashgate, 2011. P. 348–365.
55. Virilio P. *Speed and Politics: An Essay on Dromology*. New York: Columbia University Press, 1977.
56. Rodgers D., Reimitz H., Raman B. (eds) *Cultures in Motion*. Princeton, NJ: Princeton Univ. Press, 2014.
57. Sheller M. *Consuming the Caribbean: From Arawaks to Zombies*. London; New York: Routledge, 2003.
58. Back L. Live Sociology: Social Research and its Futures, *The Sociological Review*, 2012, 60, 10–39.
59. Sheller M. The Islanding Effect: Post-disaster Mobility Systems and Humanitarian Logistics in Haiti, *Cultural Geographies*, 2013, 20 (2), 185–204.
60. Vannini P. Mind the Gap: The Tempo Rubato of Dwelling in Lineups, *Mobilities*, 2011, 6 (2), 273–299.

61. Vannini P. *Ferry Tales: Mobility, Place and Time on Canada's West Coast*. London: Routledge, 2012.
62. Dennis K., Urry J. *After the Car*. Cambridge: Polity, 2008.
63. Dudley G., Geels F., Kemp R. *Automobility in Transition? A Socio-technical Analysis of Sustainable Transport*. New York; London: Routledge, 2011.
64. Sheller M., Urry J. Mobile Transformations of 'Public' and 'Private' Life, *Theory, Culture and Society*, 2003, 20 (3), 107–125.
65. Skeggs B. *Class. Self Culture*. London: Routledge, 2004.
66. Cresswell T. "Friction", in: Adey P. et al. (eds) *The Routledge Handbook of Mobilities*. London; New York: Routledge, 2014. P. 107–115.
67. Tsing A. *Friction: An Ethnography of Global Connection*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2005.
68. Sassen S. "Locating Cities on Global Circuits", in: Sassen S. (ed.) *Global Networks, Linked Cities*. New York; London: Routledge, 2002.
69. Jessop B. "Spatial Fixes, Temporal Fixes and Spatio-temporal Fixes", in: Castree N., Gregory D. (eds) *David Harvey: A Critical Reader*. New York: Blackwell, 2006. P. 142–166.
70. Latour B. *Science in Action: How to Follow Scientists and Engineers through Society*. Milton Keynes: Open Univ. Press, 1987.
71. Büscher M., Urry J., Witchger K. *Mobile Methods*. London; New York: Routledge, 2010.
72. Latour B. *We Have Never Been Modern*. Cambridge, MA: Harvard Univ. Press, 1993.
73. Bissell D. Animating Suspension: Waiting for Mobilities, *Mobilities*, 2007, 2 (2), 277–298.
74. Bissell D., Fuller G. (eds) The Revenge of the Still, *M/C Journal*, 2009, 12 (1). URL: <http://journal.media-culture.org.au/index.php/mcjournal/article/view/136> (date of access: 07.03.2016).
75. Fuller M. *Media Ecologies: Materialist Energies in Art and Technoculture*. Cambridge, MA: MIT Press, 2005.
76. Fuller M. (ed.) *Software Studies: A Lexicon*. Cambridge, MA: MIT Press, 2008.
77. Parikka J. *Insect Media: An Archaeology of Animals and Technology*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2010.

78. Parikka J. Media Ecologies and Imaginary Media: Transversal Expansions, Contractions, and Foldings, *The Fibreculture Journal*, 2011, 17 (Unnatural Ecologies). URL: <http://seventeen.fibreculturejournal.org/fcj-116-media-ecologies-and-imaginary-media-transversal-expansions-contractions-and-foldings/> (date of access: 07.03.2016).
79. Macnaghten P., Urry J. Bodies in the Woods, *Body and Society*, 2000, 6 (3–4), 166–182.
80. Thrift N. Movement-space: The Changing Domain of Thinking Resulting from New Kinds of Spatial Awareness, *Economy and Society*, 2003, 33 (4), 582–604.
81. Sheller M. Automotive Emotions: Feeling the Car, *Theory, Culture and Society*, 2004, 21 (4/5), 221–242.
82. Edensor T. “Rhythm and Arrhythmia”, in: Adey et al. (eds) *The Routledge Handbook of Mobilities*. London; New York: Routledge, 2014. P. 163–171.
83. Merriman P. *Mobility, Space and Culture*. London: Routledge, 2012.
84. Dant T. The Driver-car, *Theory, Culture and Society*, 2004, 21 (4–5), 61–79.
85. Jensen O.B. Negotiation in Motion: Unpacking a Geography of Mobility, *Space and Culture*, 2010, 13 (4), 389–402.
86. Lefebvre H. *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*. New York: Continuum, 2004.
87. Edensor T. “Commuter: Mobility, Rhythm, Commuting”, in: Cresswell T., Merriman P. (eds) *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham; Burlington, VT: Ashgate, 2011. P. 189–204.
88. Jensen O.B. Flows of Meaning, Cultures of Movements: Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice, *Mobilities*, 2009, 4 (1), 139–158.
89. Dodge M., Kitchin R. *Code/Space: Software and Everyday Life*. Cambridge, MA: MIT Press, 2011.
90. Vannini P. “Slowness and Deceleration”, in: Adey P. et al. (eds) *The Routledge Handbook of Mobilities*. London; New York: Routledge, 2014. P. 116–124.
91. Kaufmann V. *Re-thinking Mobility: Contemporary Sociology*. Aldershot: Ashgate, 2002.
92. Kesselring S., Vogl G. “Networks, Scapes and Flows: Mobility Pioneers between First and Second Modernity”, in: Canzler W., Kaufmann V.,

- Kesselring S. (eds) *Tracing Mobilities: Towards a Cosmopolitan Perspective*. Farnham; Burlington, VT: Ashgate, 2008. P. 163–180.
93. Kaufmann V., Bergman M., Joye D. Motility: Mobility as Capital, *International Journal of Urban and Regional Research*, 2004, 28 (4), 745–756.
94. Harvey D. The Right to the City, *New Left Review*, 2008, 53, 23–40.
95. Lefebvre H. “Le droit de la ville/The Right to the City”, in: Lefebvre H. *Writings on Cities*. Oxford: Blackwell, 1968.
96. Cwerner S., Kesselring S., Urry J. *Aeromobilities*. London: Routledge, 2009.
97. Graham S., Marvin S. *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London; New York: Routledge, 2001.
98. Baldacchino G. *Island Enclaves: Offshoring Strategies. Creative Governance, and Subnational Island Jurisdictions*. Montreal: McGill-Queen’s Univ. Press, 2010.
99. Sheller M. Infrastructures of the Imagined Island: Software, Mobilities and the Architecture of Caribbean Paradise, *Environment and Planning A*. 2009, 41 (6), 1386–1403.
100. Urry J. *Offshoring*. London: Polity, 2014.
101. Bærenholdt J.E., Granas B. (eds) *Mobility and Place: Enacting Northern European Peripheries*. Aldershot: Ashgate, 2008.
102. Germann-Molz J. Representing Pace in Tourism Mobilities: Staycations, Slow Travel, and The Amazing Race, *Journal of Tourism and Cultural Change*, 2009, 7 (4), 270–286.
103. *Mobilities*, 2011, 6 (2).
104. Cunningham H., Heyman J. Introduction: Mobilities and Enclosures at Borders, *Identities: Global Studies in Culture and Power*, 2004, 11 (3), 289–302.
105. Haggerty K., Ericson R. The Surveillant Assemblage, *British Journal of Sociology*, 2000, 51 (4), 605–622.
106. Lyon D. “Filtering Flows, Friends, and Foes: Global Surveillance”, in: Salter M. (ed.) *Politics at the Airport*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2008. P. 29–50.
107. Popescu G. *Controlling Mobility. Bordering and Ordering the Twenty-first Century: Understanding Borders*. Lanham, MD: Rowman and Littlefield, 2011. P. 91–120.

108. Vukov T., Sheller M. Border Work: Surveillant Assemblages, Virtual Fences, and Tactical Counter-media, *Social Semiotics*, 2013, 23 (2), 225–241.
109. Cowen D. A Geography of Logistics: Market Authority and the Security of Supply Chains, *Annals of the Association of American Geographers*, 2010, 100 (3), 600–620.
110. Cowen D. *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2014.
111. Graham S. *Cities Under Siege: The New Military Urbanism*. London: Verso, 2010.
112. Sheller M., Urry J. (eds) *Mobile Technologies of the City*. London; New York: Routledge, 2006.
113. Crang M., Graham S. Sentient cities: Ambient Intelligence and the Politics of Urban Space, Information, *Communication and Society*, 2007, 11 (6), 789–817.
114. Varnelis K., Friedberg A. *Place: Networked Place. Networked Publics*. Cambridge, MA: MIT Press, 2006.
115. Amin A., Thrift N. *Cities: Reimagining the Urban*. Cambridge: Polity, 2002.
116. De Souza e Silva A., Sutko D. *Digital Cityscapes: Merging Digital and Urban Play Spaces*. New York: Peter Lang, 2010.
117. Graham S. (ed.) *The Cybercities Reader*. London: Routledge, 2004.
118. Grusin R. *Premediation: Affect and Mediality after 9/11*. Basingstoke; New York: Palgrave Macmillan, 2010.
119. Greenfield A. *Evetyware: The Dawning Age of Ubiquitous Computing*. Berkeley, CA: New Riders Publishing, 2006.
120. Thrift N. *Non-representational Theory: Space, Politics, Affect*. New York: Routledge, 2008.
121. Urry J. Consuming the Planet to Excess, *Theory, Culture and Society*, 2010, 27 (2–3), 191–212.
122. Hayles N.K. *How We Became Posthuman*. Chicago: Univ. of Chicago Press, 1999.
123. Law J., Hassard J. (ed.) *Actor Network Theory and After*. Oxford; Keele: Blackwell and the Sociological Review, 1999.
124. Archer M. *Realist Social Theory: The Morphogenetic Approach*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1995.
125. Sheller M., Urry J. The City and the Car, *International Journal of Urban and Regional Research*, 2000, 24 (4), 737–757.

126. Merriman P. *Driving Spaces: A Cultural-historical Geography of England's M1 Motorway*. Malden, MA; Oxford: Wiley-Blackwell, 2007.
127. Norton P.D. *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*. Cambridge, MA: MIT Press, 2011.
128. Furness Z. *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*. Philadelphia: Temple Univ. Press, 2010.
129. Merriman P. Automobility and the Geographies of the Car, *Geography Compass*, 2009, 3 (2), 586–589.
130. Laurier E. “Driving: Pre-cognition and Driving”, in: Cresswell T., Merriman P. *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham; Burlington, VT: Ashgate, 2011. P. 69–82.
131. Laurier E., Lorimer H., Brown B. et al. Driving and Passengering: Notes on the Ordinary Organisation of Car Travel, *Mobilities*, 2008, 3 (1), 1–23.
132. Laurier E. “Being There/Seeing There”, in: Fincham B., McGuinness M., Murray L. (eds.) *Mobile Methodologies*. Oxford: Palgrave, 2010. P. 103–117.
133. Uteng T.P., Cresswell T. (eds.) *Gendered Mobilities*. Farnham; Burlington, VT: Ashgate, 2008.
134. Cresswell T., Merriman P. (eds.) *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham; Burlington: Ashgate, 2011.
135. Dewsbury J.D. “Dancing: The Secret Slowness of the Fast”, in: Cresswell T., Merriman P. (eds.) *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham; Burlington: Ashgate, 2011. P. 51–68.
136. Lee J., Ingold T. “Fieldwork on Foot: Perceiving, Routing and Socializing”, in: Coleman S., Collins P. (eds.) *Locating the Field: Space, Place and Context in Anthropology*. Oxford: Berg, 2006), 67–86.
137. Spinney J. Cycling the City: Movement, Meaning and Method, *Geography Compass*, 2009, 3 (2), 317–335.
138. Spinney J. A Chance to Catch a Breath: Using Mobile Video Ethnography in Cycling Research, *Mobilities*, 2011, 6 (2), 161–182.
139. Adey P. Facing Airport Security: Affect, Biopolitics, and the Preemptive Securitization of the Mobile Body, *Environment and Planning D: Society and Space*, 2009a, 27 (2), 274–295.
140. Budd L., Adey P. The Software-simulated Airworld: Anticipatory Code and Affective Aeromobilities, *Environment and Planning A*, 2009, 41 (6), 1366–1385.

141. Mountz A. *Seeking Asylum: Human Smuggling and Bureaucracy at the Border*. Minneapolis: Univ. of Minnesota Press, 2010.
142. Büscher M., Urry J. Mobile Methods and the Empirical, *European Journal of Social Theory*, 2009, 12 (1), 99–116.
143. Bergmann S., Sager T. *The Ethics of Mobilities: Rethinking Place, Exclusion, Freedom and Environment*. Aldershot: Ashgate, 2008.
144. Fincham B., McGuinness M., Murray L. (eds) *Mobile Methodologies*. Farnham: Ashgate, 2010.
145. Freudendal-Pedersen M., Nielsen L.D., Kjaerulf A. Mixing Methods in the Search for Mobile Complexity, in: Fincham B., McGuinness M., Murray L. (eds) *Mobile Methodologies*. Farnham: Ashgate, 2010.
146. Myers M. Walking again lively: Towards an Ambulant and Conversive Methodology of Performance and Research, *Mobilities*, 2011, 6 (2), 183–202.
147. Bissell D. “Moving with Others: The Sociality of the Railway Journey”, in: Vannini P. (ed.) *The Cultures of Alternative Mobilities: The Routes Less Travelled*. Farnham; Burlington, VT: Ashgate, 2009. P. 55–70.
148. Vergunst J. Rhythms of Walking: History and Presence in a City Street, *Space and Culture*, 2010, 13 (4), 376–388.
149. Vannini P. (ed.) *The Cultures of Alternative Mobilities: The Routes Less Travelled*. Farnham; Burlington, VT: Ashgate, 2009.
150. Büscher M. Vision in Motion, *Mobilities and Materialities special issue of Environment and Planning A*, 2006, 38 (2), 281–299.
151. Majima S., Moore N. Introduction: Rethinking Qualitative and Quantitative Methods, *Cultural Sociology*, 2009, 3 (2), 203–216.
152. Tolia-Kelly D.P. Mobility/stability: British Asian Cultures of ‘Landscape and Englishness’, *Environment and Planning A*, 2006, 38 (2), 341–358.
153. Tolia-Kelly D.P. Motion/Emotion: Picturing Translocal Landscapes in the Nurturing Ecologies Research Project, *Mobilities*, 2008, 3 (1), 117–140.
154. Freudendal-Pedersen M. “Ethics and Responsibilities”, in: Adey P. et al. (eds) *The Routledge Handbook of Mobilities*. London; New York: Routledge, 2014. P. 143–153.
155. Mountz A. “Refugees – Performing Distinction: Paradoxical Positionings of the Displaced”, in: Cresswell T., Merriman P. (eds) *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Farnham; Burlington, VT: Ashgate, 2011. P. 255–270.

156. Amore L., Hall A. Taking Bodies Apart: Digitized Dissection and the Body at the Border, *Environment and Planning D: Society and Space*, 2009, 27 (3), 444–464.
157. Freudendal-Pedersen M. *Mobility in Daily Life: Between Freedom and Unfreedom*. Farnham; Burlington, VT: Ashgate, 2009.
158. Adey P., Whitehead M., Williams A. (eds) *From Above: War, Violence and Verticals*. London: Hurst, 2013.
159. De Souza e Silva A., Frith J. *Net-Locality: Why Location Matters in a Networked World*. Malden, MA; Oxford: Wiley-Blackwell, 2011.
160. Urry J. Climate Change, Travel and Complex Futures, *British Journal of Sociology*, 2008, 59 (2), 261–279.
161. Urry J. *Climate Change and Society*. London: Polity, 2011.
162. Thrift N. Lifeworld Inc – and What to Do about It, *Environment and Planning D: Society and Space*, 2011, 29 (1), 5–26.
163. Lury C., Wakeford N. *Inventive Methods: The Happenings of the Social*. Abingdon: Routledge, 2012.
164. Back L., Puwar N. A Manifesto for Live Methods: Provocations and Capacities, *The Sociological Review*, 2012, 60 (S1), 6–17.