

УДК 327.7

Бухтиярова И. Н., Купряшкина Е. А.

Дорога в школу: разнообразие миров детства
(на материалах эмпирического исследования "Дети и пространства")

Введение

Мобильность как совокупность взаимосвязанных вариаций движения оказывает влияние на все сферы жизни человека, одновременно объединяя в себе категории знаний из ряда научных областей – психология, география, социология и др. Не исключением является и повседневная жизнь детей, передвижения которых имеют свою специфику. По определению Ansell, повседневная мобильность детей – это локальная, непосредственная, физическая, социальная и материальная связь между политическими, культурными и экономическими сетями всех масштабов [7]. ВОЗ под повседневной мобильностью понимает весь спектр физических движений повседневной жизни (Всемирная организация здравоохранения, 1998 г.) [28]. Маршруты, осуществляемые детьми в их повседневной жизни, характеристики мобильности, как то независимость, интенсивность, содержательность и мотивация, влияют на формирование личности ребенка, его социальное окружение, семейную жизнь, круг интересов и качество жизни в целом. Хотя, конечно, можно говорить и об обратном влиянии социального окружения ребенка на его мобильные практики.

Научный интерес к проблематике детской мобильности возник относительно недавно, этим изменениям способствовал «мобильный поворот», идейный фундамент которого заложил Дж. Урри. Согласно Дж. Урри, вся социальная жизнь происходит через взаимосвязанные пересекающиеся процессы, включающие различные типы движения: телесные перемещения людей; физические перемещения объектов между производителями, потребителями и продавцами; воображаемые перемещения при помощи образов мест и людей, осуществляемые через различные печатные или визуальные носители информации; виртуальные путешествия [3]. Значительный вклад в изучение детства в этой парадигме внесли работы зарубежных ученых Prout [21], Lee and Motzkau [17], Ryan [23], и Kraftl [15] и др.

Главной идеей одного из ключевых подходов к исследованию детской мобильности является её независимость как возможность и разрешение для детей самостоятельно передвигаться по местности – пересекать большие дороги, пользоваться общественным транспортом и т.д. (M. Hillman, J. Adams, J. Whitelegg [13]; M. Kytta [14]; M. O'Brien, D. Jones, D. Sloan [18]). Свобода передвижения в отсутствие сопровождающих взрослых предполагает наибольшую физическую активность детей [25]. Кроме того, более независимые в отношении передвижения дети чаще играют со своими сверстниками, как в помещениях, так и на открытом воздухе [27]. Что касается когнитивного развития, то независимая мобильность помогает детям научиться картографированию и ориентации на местности, в пределах своего района и города

© Бухтиярова И. Н., Купряшкина Е. А., 2020

БУХТИЯРОВА Ирина Николаевна, канд. пед. наук, старший преподаватель Московского государственного университета им. Ломоносова, кандидат педагогических наук (г. Москва). E-mail: ira_irina@mail.ru

КУПРЯШКИНА Евгения Алексеевна, канд. социол. наук педагог-психолог Академического колледжа Дальневосточного центра непрерывного образования (г. Владивосток). E-mail: zhenya.gorelowa@yandex.ru

[22]. С эмоциональной точки зрения, высокий уровень детской независимой мобильности способствует более эффективному выстраиванию социальных отношений со сверстниками [11] и с естественной средой [10]. Независимая мобильность также связана с более сильным чувством общности, снижением уровня тревожности и чувства одиночества, особенно в подростковом возрасте [20].

Одним из наиболее популярных исследовательских направлений в отношении изучения детской мобильности является исследование детского маршрута «дом – школа», например, Barker 2008 [9]; Hillman 2006 [14]; Sharpe and Tranter 2010 [26]; Schoeppe et al. 2013 [24]. В работе S. Schoepe, P. Tranter, M. J. Duncan, C. Curtis, A. Carver, K. Malone представлен вторичный анализ данных нескольких исследований детской независимой мобильности, проведенных в период с 1991 по 2012 гг. в Австралии [8]. Результаты исследования демонстрируют тенденцию усиления независимой мобильности детей в формах самостоятельных перемещений «дом – школа», самостоятельных использований общественного транспорта, самостоятельных переходов через главную дорогу. Аналогичные индикаторы независимой мобильности обнаруживаются в исследовании детских перемещений в Северной Ирландии (B. Brendan O’Keeffe, A. O’Beirne [19]).

С точки зрения детской мобильности, изучение маршрута «дом – школа» вносит важный вклад в общее понимание мобильности, включая изучение категорий сопровождающих (родители, братья и сестры, друзья, домашние животные), использование транспортных средств (общественного транспорта, личного автомобиля, в сопровождении взрослых или самостоятельно), возможностей применения средств активной мобильности (велосипеды, скейты, ролики и т.д.), транспортной политики города, особенностей инфраструктуры населенного пункта и т.д.

Цель и методы исследования

Целью исследования является выявление особенностей пространственных перемещений детей, проживающих в разных типах российских городов. В качестве основного маршрута повседневности рассматривается маршрут «дом – школа».

Методом исследования был выбран анкетный опрос. Структура анкеты представлена блоками вопросов: «Переезды и трудности», «Перемещения», «Населенный пункт», «Окружающий мир/ География», «Дорога в школу», «Путешествия», «Паспортичка», всего – 21 вопрос.

Для решения исследовательских задач, ограниченных рамками данной статьи, остановимся на характеристике одного раздела анкеты – «Дорога в школу», включающего 4 вопроса.

В исследовании приняли участие 2352 ребенка из 17 населенных пунктов разных типов 7 федеральных округов Российской Федерации, в том числе мальчиков – 46,7%, девочек – 50,4%. При построении выборки был использован случайный тип выборочной совокупности, применялся многоступенчатый кластерный метод построения выборки (отобраны населенные пункты, различные по размерам, представляющие разные федеральные округа, отобраны школы и классы). Объем выборочной совокупности после операции взвешивания соответствует процентному соотношению численности населения в каждом типе населенного пункта по федеральным округам, а также соотношению по среднему звену (5–9 кл.) и старшему звену (10–11 кл.) учащихся [2, 4]. Выбор населенных пунктов обоснован представительством каждого типа населенного пункта в 7 Федеральных округах РФ – Северо-Западном, Центральном, Дальневосточном, Южном, Сибирском, Уральском, Приволжском.

По возрастной структуре выборка формировалась из детей-учащихся школ с 5 по 11 класс, результаты распределились следующим образом: учеников 5 класса было опрошено 9,1%, 6 класса – 9,9%, 7 класса – 19,8%, 8 класса – 19,8%, 9 класса – 18,8%, 10 класса – 12,1% и учащихся 11 класса – 10,6% соответственно.

Для реализации целей исследования все населенные пункты, в которых проводился опрос, были отсортированы по размеру: село, малые города – численность населения до 50 тыс. чел.; средние города – с населением 50-100 тыс.

Таблица 1. Распределение респондентов по типам населенного пункта по численности населения.

Размер населенного пункта	Проценты
Крупнейший	25,3
Крупный	28,2
Большой	21,2
Средний	4,5
Малый	5,4
Село	15,4
Всего	100,0

Источник: составлено авторами

чел., большие – 100–250 тыс.чел, крупные – 250 тыс. – 1 млн.чел., крупнейшие – более 1 млн.чел.

Распределение участников исследования по населенным пунктам представлено в *таблице 1*.

Раздел анкеты «Дорога в школу» включал вопросы о том, каким способом ребенок добирается до школы, с кем, сколько времени тратится на дорогу.

Открытый вопрос «Что ты видишь по дороге в школу» требовал дополнительной кодировки. Места, упоминаемых детьми в описании, были разделены на 12 групп:

- достопримечательности / достопримечательные места (памятники, церковь, музеи, галереи, театр);
- учреждения социальной инфраструктуры (школы, вузы, детские сады, больница, поликлиники, дом творчества, спортшколы);
- дорожно-транспортная инфраструктура (дороги, тротуары, проспекты, транспорт, светофоры, пробки, пешеходные переходы, ГАИ, аэропорт, железнодорожные пути, мосты, фуникулер);
- торгово-развлекательные места (ТРЦ, кинотеатры, кафе, магазины, рынки, батутные центры, парк с аттракционами, океанариумы, зоопарки, цирк);
- общественные пространства (парки, прогулочные зоны, скверы, набережные, места для активностей, детские площадки, стадионы, спортивные площадки, фонтаны);
- физическая нецивилизованность (заброшенные / недостроенные здания, грязь, свалки, битые окна, граффити, открытые люки, грязные подъезды);
- социальная нецивилизованность (бродяги, гопники, попрошайки, наркоманы, алкоголики, бродячие животные);
- здания и постройки функционирующие (дома, гаражи, придомовые постройки, дача);
- природные места (река, мыс, море, лес, бухта, поля, сад);
- люди и животные;
- другое;
- производственный фактор (заводы, промышленные предприятия, военные объекты).

Результаты и их обсуждение

Описание маршрута «дом – школа». В *таблицах 2–6* представлено описание результатов исследования в отношении особенностей перемещения детей до школы – продолжительность пути, способ преодоления расстояния «дом – школа», наличие сопровождающих в зависимости от пола, возраста и типа населенного пункта.

Таблица 2. Сопряженность времени, затрачиваемого на дорогу в школу, и типа населенного пункта

Время до школы	Тип населенного пункта по численности населения					
	крупнейший	крупный	большой	средний	малый	село
Менее 5 минут	21,5%	21,0%	29,5%	37,9%	28,8%	33,9%
6-15 минут	41,1%	48,9%	49,5%	36,8%	54,8%	52,3%
16-30 мин	19,8%	24,4%	17,0%	18,9%	16,3%	11,2%
31-45 минут	9,0%	3,9%	2,7%	6,3%	0,0%	2,0%
Более 45 минут	8,7%	1,8%	1,1%	0,0%	0,0%	0,7%

Источник: составлено авторами

В *таблице 2* представлена сопряженность длительности перемещения по маршрут «дом – школа» и типа населенного пункта.

Как видно из *таблицы 2*, большая часть опрошенных из всех населенных пунктов проводят в пути от 6 до 15 минут. При этом, в крупнейших городах таких ответов – 41,1%, в крупных – 48,9%, в больших – 49,5%, в средних – 36,8%, в малых – 54,8%, в сёлах – 52,3%. На втором месте по частоте выборов во всех типах населенных пунктов вариант «менее 5 минут». Здесь стоит отметить, что средних и малых городах, а также в селах дети тратят на дорогу до школы времени меньше, чем в более крупных населенных пунктах. А варианты ответов «более 31 минут» и «более 45 минут» чаще остальных выбирали участники исследования из крупнейших и крупных городов, что связано с большими расстояниями, возможностью выбора специализированных школ – гимназий, лицеев. Гипотеза о том, что удаленность зависит от типа населенного пункта подтвердилась (уровень значимости $\alpha=0$, коэффициент корреляции $r=-0,108$) чем меньше город, тем меньше дети времени тратят на дорогу до школы.

Можно предположить, что удаленность зависит от класса (уровень значимости $\alpha=0,026$) – чем меньше класс, тем меньше дети времени тратят на дорогу до школы, но зависимость очень слабая (коэффициент корреляции = $-0,095$). В целом учащиеся всех классов чаще всего тратят на дорогу в школу от 16 до 30 минут (см. *таблицу 3*). Вариант ответа «35–45 минут» чаще встречается у учащихся старших классов.

Статистически значимой связи длительности пути в школу и пола респондента не выявлено. На первом месте, как у мальчиков (46,4%), так и у девочек (48,3%) вариант ответа «6-15 минут», на втором – «менее 5 минут» (у

Таблица 3. Сопряженность времени, затрачиваемого на дорогу в школу, и класса респондента

Время до школы	Класс						
	5	6	7	8	9	10	11
Менее 5 минут	25,1%	21,3%	25,4%	28,0%	26,2%	23,3%	31,3%
6-15 минут	45,4%	53,5%	47,9%	48,0%	47,2%	41,1%	47,6%
16-30 мин	19,1%	17,8%	21,0%	16,6%	20,5%	22,0%	13,9%
31-45 минут	6,0%	5,4%	2,7%	3,7%	3,7%	8,5%	6,3%
Более 45 минут	4,4%	2,0%	2,9%	3,7%	2,4%	5,1%	1,0%

Источник: составлено авторами

Таблица 4. Сопряженность способов, которыми респондент добирается до школы, и типа населенного пункта

Каким способом добираться до школы	Тип населенного пункта по численности населения					
	Крупнейший	Крупный	Большой	Средний	Малый	Село
Пешком	64,5%	52,7%	73,4%	79,6%	73,9%	71,5%
На общественном транспорте	15,6%	25,3%	16,8%	9,7%	18,5%	14,2%
На машине	19,8%	22,0%	9,8%	10,7%	7,6%	14,2%

Источник: составлено авторами

мальчиков 26,8%, у девочек 25%), на третьем месте – вариант «16-30 минут» (у мальчиков 19,3%, у девочек 18,9%).

Большая часть всех опрошенных добирается до школы пешком (62,1%). Автомобиль и общественный транспорт используют практически равное количество респондентов (15,6% и 17,4% соответственно).

В *таблице 4* представлена сопряженность типа населенного пункта и способа, которым респондент добирается до школы. Участники исследования из крупнейших и крупных городов реже ходят в школу пешком, чаще используют общественный транспорт и ездят до школы на автомобиле с родителями, нежели чем жители больших, средних, малых городов, а также сёл. Гипотеза о том, что способ добраться до школы зависит от размера населенного пункта подтвердилась (уровень значимости $\alpha=0,00$) – чем меньше населенный пункт, тем чаще дети ходят пешком до школы, но зависимость очень слабая (коэффициент корреляции = $-0,108$).

Исходя из данных, представленных в *таблице 5*, видна зависимость между способом, которым дети добираются до школы, и возрастом детей. Чем младше дети, тем чаще их возят на машине в школу. Однако зависимость слабая (коэффициент корреляции = $-0,095$). Ученики старших классов чаще отмечали, что ходят в школу пешком (для сравнения в 5 классе – 58,8%, в 11 классе – 63,2). Кроме того, старшеклассники чаще используют общественный транспорт (в 5 классе таких ответов 10,1%, а в 11 уже в 2 раза больше – 24,1%). Описываемая зависимость, с одной стороны, связана с опасениями родителей и их неготовностью отпускать детей без сопровождения до определенного возраста, а с другой, с овладением детьми по мере взросления необходимыми навыками – принимать решения, вступать в контакт с незнакомыми людьми, выбрать наиболее удобный маршрут, использовать различные gps-устройства и т.д.

В *таблице 6* приведены данные, связанные с наличием/ отсутствием у детей-участников исследования компаньонов по пути в школу. Для проведения корреляционного анализа мы перекодировали вопрос, объединив в одну категорию братьев, сестер и сверстников, в другую – родителей и других взрослых.

Таблица 5. Сопряженность способов, которыми респондент добирается до школы, и класса

Каким способом добираться до школы	КЛАСС						
	5	6	7	8	9	10	11
Пешком	58,8%	54,1%	66,6%	72,5%	68,2%	64,2%	63,2%
На общественном транспорте	10,1%	17,9%	18,4%	14,0%	20,9%	23,3%	24,1%
На машине	31,2%	28,0%	15,0%	13,5%	10,9%	12,5%	12,7%

Источник: составлено авторами

Таблица 6. Сопряженность компаньонов, с которыми респондент добирается до школы, и класса

С кем ты добираться до школы	Класс						
	5	6	7	8	9	10	11
Один	36,1%	55,0%	51,7%	54,0%	59,8%	60,5%	62,1%
Братья, сестры и сверстники	34,6%	18,0%	32,6%	34,0%	28,7%	26,6%	29,4%
Родители и другие взрослые	29,3%	27,0%	15,6%	11,9%	11,5%	12,9%	8,4%

Источник: составлено авторами

лых. В результате были полученные данные: более половины всех опрошенных добираются до школы в одиночку (51%), около 28% – в компании братьев, сестер и сверстников, а 14,5% – со взрослыми.

Сравнение компаньонов перемещений с возрастом ребенка демонстрирует следующую закономерность – наличие сопровождающего по пути в школу зависит от класса (см. таблицу 6). Чем старше ребенок, тем чаще он ходит в школу один (уровень значимости $a=0,00$; коэффициент корреляции $r=-0,154$)

Начиная с 9 класса, частота выбора варианта «хожу в школу один» увеличивается, для сравнения – только 36,1% пятиклассников ходят в школу в одиночку, в то время как среди одиннадцатиклассников таких более 62%. Кроме того, значительные различия можно отметить в отношении сопровождения школьников взрослыми – после 7-го класса количество детей, добирающихся с родителями или другими взрослыми, заметно снижается, а в между 5-м и 11-м классами разница в частоте выбора варианта ответа «со взрослыми» составила 3,5 раза.

Что видят дети по дороге в школу

Как было отмечено ранее, респондентам задавался открытый вопрос о том, что они видят по дороге в школу. Ответы детей были разделены на 12 групп. Значительно чаще других респонденты указывали дорожно-транспортную инфраструктуру (22,1%), а также здания и функционирующие постройки (20,9%), далее со значительным отрывом следуют люди и животные (12,9%), природные места (11,3%), торгово-развлекательные места (10,6%), учреждения социальной инфраструктуры (школы, детские сады, медучреждения) – 8,7%, общественные пространства (парки, набережные и др.) – 5,3%, физическая нецивилизованность – 3,6%, социальная нецивилизованность – 1,8%, достопримечательности – 1,4%, производственный фактор – 0,5%. 1,8% респондентов выбрали другие варианты ответов. Среди эти ответов: «ничего особого», «ничего интересного». Для некоторых ребят дорога в школу неразрывно связана с телефоном – «глядя в экран смартфона», «экран телефона, смартфона». Также респонденты часто описывали не дорогу, а свое состояние – «я сплю (сны)» «сны, обычно я сплю», «безысходность», «грусть и тоску», «тлен и безысходность», «уныние», «темноту и мутность», «все скучно и однообразно». Были указаны и такие ответы, как «иногда смотрю на небо, когда облаков нет», «по дороге пытаюсь рассчитать, когда или в какое время зайду в школу», «плакаты и баннеры» и др.

Сопряженность объектов, встречаемых респондентами по дороге в школу, с полом респондентов представлена в таблице 7. У мальчиков первые три позиции занимают – дорожно-транспортная инфраструктура (22,3%), здания и функционирующие постройки (20,1%), люди и животные (14,5%). У девочек распределение выглядит следующим образом: здания и функционирующие постройки (21,5%), дорожно-транспортная инфраструктура (20,0%), природные места (12,3%). Отметим также, что общественные пространства, природные и торгово-развлекательные места чаще указывали девочки, мальчики же больше девочек обращали внимание на достопримечательности и производственный фактор.

Таблица 7. Сопряженность объектов, встречаемых респондентом по дороге в школу, и пола респондента

Объекты	Пол	
	Мужской	Женский
Достопримечательности	1,8%	1,2%
Учреждения социальной инфраструктуры	8,4%	9,0%
Дорожно-транспортная инфраструктура	22,3%	20,0%
Торгово-развлекательные места	10,2%	11,1%
Общественные пространства	4,2%	6,1%
Физическая нецивилизованность	3,7%	3,6%
Социальная нецивилизованность	2,0%	1,6%
Здания и постройки функционирующие	20,1%	21,5%
Природные места	10,0%	12,3%
Люди и животные	14,5%	11,8%
Другое	2,3%	1,3%
Производственный фактор	0,6%	0,4%

Источник: составлено авторами

Далее было посчитано количество категорий объектов, встречаемых по дороге в школу девочками и мальчиками. Девочки отмечают больше встречаемых по дороге в школу категорий объектов, чем мальчики. Так, среди мальчиков одну категорию указало наибольшее количество респондентов – 36%, среди девочек лидирует показатель в 2 объекта – 29,6%. Выявлена слабая корреляционная зависимость между полом и количеством отмеченных категорий, (уровень значимости $\alpha=0$, коэффициент корреляции $r=0,136$) (см. таблицу 8).

Сравнивая объекты, наблюдаемые по дороге в школу, с возрастом участников опроса (см. таблицу 9), можно сделать вывод о том, что природные

Таблица 8. Количество категорий объектов, встречаемых по дороге в школу, указанных девочками и мальчиками

Кол-во категорий объектов	В18. ПОЛ	
	Мужской в %	Женский в %
0	7,4%	4,3%
1	36,0%	24,9%
2	26,0%	29,6%
3	19,2%	23,7%
4	8,6%	12,6%
5	2,8%	5,0%
Всего	100,0%	100,0%

Источник: составлено авторами

Таблица 9. Сопряженность объектов, встречаемых респондентом по дороге в школу, и класса респондента

Объекты, встречаемые респондентом по дороге в школу	Класс							Всего
	5	6	7	8	9	10	11	
Достопримечательности	10,0%	7,1%	28,6%	18,6%	22,9%	11,4%	1,4%	100%
	1,6%	1,2%	1,9%	1,3%	1,8%	1,3%	0,2%	
Учреждения социальной инфраструктуры	7,5%	6,3%	20,0%	22,7%	19,3%	12,8%	11,6%	100%
	7,2%	6,1%	7,7%	9,8%	9,2%	8,5%	11,0%	
Дорожно-транспортная инфраструктура	10,6%	9,1%	20,6%	19,7%	18,4%	13,1%	8,6%	100%
	25,2%	21,5%	19,4%	20,8%	21,5%	21,2%	20,0%	
Торгово-развлекательные места	9,7%	12,8%	25,4%	20,9%	14,3%	11,6%	5,2%	100%
	11,7%	15,5%	12,2%	11,2%	8,5%	9,6%	6,2%	
Общественные пространства	6,3%	8,3%	24,8%	18,9%	16,1%	15,7%	9,8%	100%
	3,7%	4,9%	5,9%	5,0%	4,7%	6,4%	5,7%	
Физическая нецивилизованность	8,5%	5,7%	20,5%	21,6%	21,0%	8,0%	14,8%	100%
	3,5%	2,3%	3,3%	3,9%	4,3%	2,2%	6,0%	
Социальная нецивилизованность	5,7%	2,3%	29,9%	21,8%	13,8%	19,5%	6,9%	100%
	1,2%	0,5%	2,4%	2,0%	1,4%	2,7%	1,4%	
Здания и постройки функционирующие	8,8%	8,6%	21,6%	19,4%	18,3%	13,5%	9,7%	100%
	20,7%	20,4%	20,3%	20,4%	21,2%	21,7%	22,5%	
Природные места	10,3%	9,7%	24,0%	18,5%	16,3%	12,1%	9,2%	100%
	13,1%	12,4%	12,2%	10,5%	10,3%	10,5%	11,5%	
Люди и животные	6,8%	9,2%	22,3%	18,3%	20,9%	14,3%	8,1%	100%
	10,0%	13,6%	13,0%	11,9%	15,1%	14,4%	11,7%	
Другое	9,4%	8,2%	15,3%	24,7%	15,3%	10,6%	16,5%	100%
	1,9%	1,6%	1,2%	2,2%	1,5%	1,4%	3,2%	
Производственный фактор	4,3%	0,0%	21,7%	43,5%	17,4%	4,3%	8,7%	100%
	0,2%	0,0%	0,5%	1,0%	0,5%	0,2%	0,5%	
Всего	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Источник: составлено авторами

места по дороге в школу склонны замечать дети младшего возраста (5 класс – 13,1%, 6 класс – 12,4%, 7 класс – 12,2%), эта же возрастная группа чаще упоминает торгово-развлекательные места (5 класс – 11,7%, 6 класс – 15,5%, 7 класс – 12,2%). Старшие школьники чаще пишут о том, что встречают на своем пути в школу здания и функционирующие постройки (11 класс – 22,5%, 10 класс – 21,7%, 9 класс – 21,2%), также отмечают признаки физической нецивилизованности (11 класс – 6%) и учреждения социальной инфраструктуры (11 класс – 11%).

Была выявлена слабая зависимость между классом респондентов и количеством отмеченных объектов: чем младше ребенок, тем больше он замечает категорий (уровень значимости $\alpha=0$, коэффициент корреляции $r=-0,041$)

Чаще всего учащиеся всех классов, за исключением 7-го и 10-го, указывали по 1 объекту. Самыми внимательными оказались ученики 5 класса,

Таблица 10. Сопряженность количества указанных объектов, встречаемых респондентом по дороге в школу, и класса респондента

Количество объектов, встречаемых по дороге в школу	Класс						
	5	6	7	8	9	10	11
0	5,3%	7,6%	4,4%	8,4%	5,6%	2,9%	9,5%
1	31,4%	35,1%	22,8%	27,7%	35,3%	25,7%	39,4%
2	30,0%	28,0%	28,4%	24,6%	28,0%	33,3%	23,7%
3	20,8%	20,0%	24,8%	25,0%	17,1%	20,3%	18,7%
4	9,2%	8,0%	13,3%	10,6%	9,8%	14,9%	5,8%
5	3,4%	1,3%	6,2%	3,8%	4,2%	2,9%	2,9%
Всего	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Источник: составлено авторами

Таблица 10. Сопряженность объектов, встречаемых респондентом по дороге в школу, и типа населенного пункта

Объекты, встречаемые респондентом по дороге в школу	Тип населенного пункта по численности населения					
	Крупнейший	Крупный	Большой	Средний	Малый	Село
Достопримечательности	2,5%	1,6%	0,2%	2,6%	0,0%	1,0%
Учреждения социальной инфраструктуры	8,0%	7,4%	9,2%	11,1%	7,2%	10,9%
Дорожно-транспортная инфраструктура	22,9%	21,8%	20,9%	21,3%	24,2%	16,0%
Торгово-развлекательные места	9,6%	11,5%	11,3%	9,8%	7,8%	11,0%
Общественные пространства	6,3%	3,7%	4,5%	7,7%	3,3%	7,2%
Физическая нецивилизованность	3,6%	1,8%	4,5%	1,7%	7,8%	5,1%
Социальная нецивилизованность	1,4%	1,7%	2,9%	1,3%	1,3%	1,3%
Здания и постройки функционирующие	19,5%	23,9%	20,6%	22,1%	13,1%	19,8%
Природные места	9,7%	12,4%	9,5%	11,5%	3,3%	16,6%
Люди и животные	13,8%	12,5%	15,1%	5,5%	26,1%	8,7%
Другое	1,9%	1,2%	1,1%	3,0%	5,9%	2,4%
Производственный фактор	0,7%	0,5%	0,2%	2,6%	0,0%	0,0%
Всего	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Источник: составлено авторами

отметившие больше всех среди других классов объектов по дороге в школу (5 объектов – 6,2%). 14,9% 9-классников указали 4 объекта. (см. таблицу 10).

Далее рассмотрим влияние размера населенного пункта на виды встречаемых ребенком по дороге в школу объектов (см. таблицу 11). Достопримечательности по дороге в школу отмечали чаще всего жители средних (2,6 %),

Таблица 12. Сопряженность количества объектов, встречаемых респондентом по дороге в школу, и типа населенного пункта

Количество категорий объектов, встречаемых по дороге в школу	Тип населенного пункта по численности населения					
	Крупнейший	Крупный	Большой	Средний	Малый	Село
0	2,7%	8,1%	9,2%	3,8%	21,9%	6,3%
1	27,7%	32,9%	24,2%	30,5%	52,3%	28,7%
2	27,2%	29,4%	25,7%	29,5%	15,6%	29,8%
3	23,2%	19,5%	24,6%	20,0%	6,3%	21,2%
4	13,6%	7,8%	11,8%	6,7%	2,3%	11,8%
5	5,5%	2,3%	4,4%	9,5%	1,6%	2,2%

Источник: составлено авторами

крупнейших (2,5 %) и крупных (1,6%) городов. Жителями малых, крупнейших и крупных городов также выделена дорожно-транспортная инфраструктура (24,2%, 22,9% и 21,8% соответственно). Природные места указывали ребята из сельской местности (16,8%), крупных (12,4%) и средних (11,5%) городов. А вот на признаки социальной нецивилизованности чаще обращают внимание дети – жители больших, крупных и крупнейших городов (2,9%, 1,7%, 1,4% соответственно).

В таблице 12 представлена сопряженность размера населенного пункта и количества наблюдаемых ребенком объектов по дороге в школу. В результате корреляционного анализа выявлено, что чем больше город, тем, разнообразнее дорога в школу (уровень значимости $\alpha=0$, коэффициент корреляции $r=-0,80$).

Самой интересной дорога в школу оказывается у детей из средних городов (9,5%), которые указывают 5 объектов, наблюдаемых по пути, невнимательными или не отмечающими никаких интересных объектов, согласно исследованию, стали дети-жители малых городов – 21,9%. Жители малых городов чаще жителей других населенных пунктов выбирали один объект, реже – два и более.

Заключение

Изучение разнообразия маршрутов детской повседневности характеризует значительные изменения в представлениях о мобильности, детстве, важности свободы выбора маршрутов, компаньонов и способов, с помощью которых дети перемещаются в различных пространственных, географических и социальных контекстах. Выявление особенностей повседневных перемещений в направлении «дом – школа» позволяет не только определить этот уровень необходимой для всестороннего развития личности свободы, но и описать наполненность впечатлениями, коммуникациями, приключениями и разнообразием жизни ребенка.

Выводы, полученные в ходе исследования, демонстрируют различное описание пути в школу участников исследования, так, жители более крупных населенных пунктов проводят в пути больше времени, при этом реже ходят пешком, чаще используют общественный транспорт и чаще замечают признаки социальной нецивилизованности в своём городе. Ученики младших классов оказались более внимательными по дороге в школу и быстрее других в осуществлении этого маршрута, однако чаще с использованием личного транспорта в сопровождении родителей. А по мере взросления увеличивается количество перемещений до школы в одиночку. Девочки в сравнении с мальчиками по пути в школу чаще замечают общественные пространства, природные и торгово-развлекательные места. Мальчики оказались менее внимательными и чаще отмечают достопримечательности и производственный фактор.

Возрастание интереса к исследованиям в данном направлении, широкие дискуссии в рамках изучения мобильности, географии детства и социальных исследований детства закладывает значимую теоретическую и концептуальную основу для дальнейшего улучшения понимания детей и молодежи.

Литература

1. Бухтиярова И. Н., Купряшкина Е. А. Дети и место жительства: особенности использования социогеографического подхода (по результатам эмпирического исследования) // Комплексные исследования детства. 2019. № 3. Т. 1. С. 200–211.
2. Города России. Численность населения. [Электронный ресурс] Режим доступа (URL): <https://gorodarus.ru> (дата обращения 21.06.2020).
3. Урри Дж. Социология за пределами обществ. Виды мобильности для XXI столетия. М.: Издательский дом Высшей школы экономики. 2012. 336 с.
4. Федеральная служба Госстатистики. [Электронный ресурс] Режим доступа (URL): <https://rosstat.gov.ru/folder/12781> (дата обращения 21.06.2020).
5. Филипова А. Г., Ракитина Н. Э., Купряшкина Е. А. Новые исследовательские ориентации в социологии детства // Социологические исследования. 2018. № 3 (407). С. 86–93.
6. Филипова А. Г., Ракитина Н. Э. Городская "доброжелательность" к детям: от неравенства к соучаствующему проектированию городской среды (на материалах городов юга Дальнего Востока). Владивосток : Изд-во Даль-невост. федерал. ун-та. 2017. 188 с.
7. Ansell N. Childhood and the politics of scale: Descaling children's geographies? // Progress in Human Geography. 2009. 33(2). P. 190–209.
8. Australian children's independent mobility levels: secondary analyses of cross-sectional data between 1991 and 2012. S. Schoepe, P. Tranter, M. J. Duncan [et al.] // Children's Geographies. 2016. Vol. 14. Iss. 4. P. 408–421.
9. Barker J. Men and motors? Fathers' involvement in children's travel // Early Child Development and Care. 2008. 178(7–8). P. 853–866.
10. Bixler R. D., Floyd M. F., Hammitt W. E. Environmental socialization: quantitative tests of the childhood play hypothesis // Environment and behaviour. 2002. Vol. 34. Iss. 6. P. 795.
11. Children in danger: coping with the consequences of community violence. J. Garbarino, N. Dubrow, K. Kostelny [et al.]. San Francisco, CA: Jossey-Bass Publishers. 1992. 276 p.
12. Groves B. M. Growing up in a violent world: the impact of family and community violence on young children and their families // Topics in early childhood special education. 1997. Vol. 17. Iss. 1. P. 74–102.
13. Hillman M., Adams J., Whitelegg J. One false move... A study of children's independent mobility. London: PSI Publishing. 1990. 196 p.
14. Hillman M. Children's rights and adults' wrongs // Children's Geographies. 2006. 4(1). P. 61–67.
15. Kraftl P. Beyond 'voice', beyond 'agency', beyond 'politics'? Hybrid childhoods and some critical reflections on children's emotional geographies // Emotion Space and Society. 2013. 9. P. 13–23.
16. Kytta M. Children's independent mobility in urban, small town, and rural environments // Growing up in a changing urban landscape. ed. by R. Camstra. Assen: Royal Van Gorcum. 1997. P. 41–52.
17. Lee N., Motzkau J. Navigating the bio-politics of childhood // Childhood. 2011. 11(7). P. 7–19.
18. O'Brien M., Rustin M., Jones D. and Sloan D. 'Children's Independent Spatial Mobility in the Urban Public Realm' Childhood // A Global Journal of Child Research (Special issue of children's geographies). 2000. Vol 7(3). P. 257–277.
19. O'Keeffe B., O'Beirne, A. Children's independent mobility on the island of Ireland. Limerick: Mary Immaculate College. 2014. 2 p. URL: <http://www.mic.ul.ie/childmobility/Documents/Didyouknow.pdf> (дата обращения: 22.03.2017).
20. Prezza M., Pacilli M. G. Current fear of crime and sense of community and loelness in Italian adolescents: the role of autonomous mobility and play during childhood // Journal of community psychology. 2007. Vol. 35. Iss. 2. P. 151–170.
21. Prout A. The future of childhood. Oxon. New York: RoutledgeFalmer. 2005
22. Rissotto A., Tonucci F. Freedom of movement and environmental knowledge in elementary school // Journal of environmental psychology. 2002. Vol. 22. P. 65–77.
23. Ryan K. The new wave of childhood studies: Breaking the grip of bio-social dualism? // Childhood. 2012. 20. P. 297–306.
24. Schoeppe S., Duncan M., Badland H., Oliver M., & Curtis C. Associations of children's independent mobility and active travel with physical activity, sedentary

behaviour and weight status: A systematic review // *Journal of Science and Medicine in Sport*. 2013. 16. P. 312–319.

25. Setting children free: children's independent movement in the local environment. R. Mackett, B. Brown, Y. Gong [et al.]. London. 2007. 13 p. (UCL CASA. Working paper series; paper 118. March 07). URL: <http://discovery.ucl.ac.uk/3474/1/3474.pdf> (дата обращения: 12.04.2017).

26. Sharpe S., Tranter P. The hope for oil crisis: Children, oil vulnerability and (in) dependent mobility // *Australian Planner*. 2010. 47(4). P. 284–292.

27. The influence of psychosocial and environmental factors on children's independent mobility and relationship to peer frequentation. M. Prezza, S. Pilloni, C. Morabito [et al.] // *Journal of community & Applied social psychology*. 2001. Vol. 11. P. 435–450.

28. World Health Organization. Promoting active living in and through schools: Policy statement and guidance for action. Report of a WHO meeting. Esbjerg, 1998.

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Bukhtiyarova I. N., Kupryashkina E. A. Deti i mesto zhitel'stva: osobennosti ispol'zovaniya sotsiogeograficheskogo podkhoda (po rezul'tatam ehmpiricheskogo issledovaniya) // *Kompleksnye issledovaniya detstva*. 2019. № 3. T. 1. S. 200–211.

2. Goroda Rossii. Chislennost' naseleniya. [Elektronnyy resurs] Rezhim dostupa (URL): <https://gorodrus.ru> (data obrashheniya 21.06.2020).

3. Urri Dzh. Sotsiologiya za predelami obshhestv. Vidy mobil'nosti dlya XXI stoletiya. M.: Izdatel'skij dom Vysshej shkoly ehkonomiki, 2012. 336 s.

4. Federal'naya sluzhba Gosstatistiki. [Elektronnyy resurs] Rezhim dostupa (URL): <https://rosstat.gov.ru/folder/12781> (data obrashheniya 21.06.2020).

5. Filipova A. G., Rakitina N. E.H., Kupryashkina E. A. Novye issledovatel'skie orientatsii v sotsiologii detstva // *Sotsiologicheskie issledovaniya*. 2018. № 3 (407). S. 86–93.

6. Filipova A. G., Rakitina N. E.H. Gorodskaya "dobrozhelatel'nost'" k detyam: ot neravenstva k souchastvuyushhemu proektirovaniyu gorodskoj sredy (na materialakh gorodov yuga Dal'nego Vostoka). Vladivostok : Izd-vo Dal'-nevost. federal. un-ta, 2017. 188 s.

7. Ansell N. Childhood and the politics of scale: Descaling children's geographies? // *Progress in Human Geography*. 2009. 33(2), P. 190–209.

8. Australian children's independent mobility levels: secondary analyses of cross-sectional data between 1991 and 2012. S. Schoepe, P. Tranter, M. J. Duncan [et al.] // *Children's Geographies*. 2016. Vol. 14, Iss. 4. P. 408–421.

9. Barker J. Men and motors? Fathers' involvement in children's travel // *Early Child Development and Care*. 2008. 178(7–8), P. 853–866.

10. Bixler R. D., Floyd M. F., Hammitt W. E. Environmental socialization: quantitative tests of the childhood play hypothesis // *Environment and behaviour*. 2002. Vol. 34, Iss. 6. P. 795.

11. Children in danger: coping with the consequences of community violence. J. Garbarino, N. Dubrow, K. Kostelny [et al.]. San Francisco, CA: Jossey-Bass Publishers, 1992. 276 p.

12. Groves B. M. Growing up in a violent world: the impact of family and community violence on young children and their families // *Topics in early childhood special education*. 1997. Vol. 17, Iss. 1. P. 74–102.

13. Hillman M., Adams J., Whitelegg J. One false move... A study of children's independent mobility. London: PSI Publishing, 1990. 196 p.

14. Hillman M. Children's rights and adults' wrongs // *Children's Geographies*. 2006. 4(1). P. 61–67.

15. Kraftl P. Beyond 'voice', beyond 'agency', beyond 'politics'? Hybrid childhoods and some critical reflections on children's emotional geographies // *Emotion Space and Society*. 2013. 9. R. 13–23.

16. Kytta M. Children's independent mobility in urban, small town, and rural environments // *Growing up in a changing urban landscape*. ed. by R. Camstra. Assen: Royal Van Gorcum, 1997. P. 41–52.

17. Lee N., Motzkau J. Navigating the bio-politics of childhood // *Childhood*. 2011. 11(7), P. 7–19.

18. O'Brien M., Rustin M., Jones D. and Sloan D. 'Children's Independent Spatial Mobility in the Urban Public Realm' *Childhood // A Global Journal of Child Research (Special issue of children's geographies)*. 2000. Vol 7(3). R. 257–277.

19. O'Keeffe B., O'Beirne, A. Children's independent mobility on the island of Ireland. Limerick: Mary Immaculate College, 2014. 2 p. URL: <http://www.mic.ul.ie/childmobility/Documents/Didyouknow.pdf> (data obrashheniya: 22.03.2017).

20. Prezza M., Pacilli M. G. Current fear of crime and sense of community and loelness in Italian adolescents: the role of autonomous mobility and play during childhood // *Journal of community psychology*. 2007. Vol. 35, Iss. 2. P. 151–170.

21. Prout A. The future of childhood. Oxon. New York: RoutledgeFalmer, 2005

22. Rissotto A., Tonucci F. Freedom of movement and environmental knowledge in elementary school // *Journal of environmental psychology*. 2002. Vol. 22. P. 65–77.
23. Ryan K. The new wave of childhood studies: Breaking the grip of bio-social dualism? // *Childhood*. 2012. 20. R. 297–306.
24. Schoeppe S., Duncan M., Badland H., Oliver M., & Curtis C. Associations of children's independent mobility and active travel with physical activity, sedentary behaviour and weight status: A systematic review // *Journal of Science and Medicine in Sport*. 2013. 16. R. 312–319.
25. Setting children free: children's independent movement in the local environment. R. Mackett, B. Brown, Y. Gong [et al.]. London, 2007. 13 p. (UCL CASA. Working paper series; paper 118, March 07). URL: <http://discovery.ucl.ac.uk/3474/1/3474.pdf> (data obrasheniya: 12.04.2017).
26. Sharpe S., Tranter P. The hope for oil crisis: Children, oil vulnerability and (in) dependent mobility // *Australian Planner*. 2010. 47(4). P. 284–292.
27. The influence of psychosocial and environmental factors on children's independent mobility and relationship to peer frequentation. M. Prezza, S. Pilloni, C. Morabito [et al.] // *Journal of community & Applied social psychology*. 2001. Vol. 11. P. 435–450.
28. World Health Organization. Promoting active living in and through schools: Policy statement and guidance for action. Report of a WHO meeting, Esbjerg, 1998.

Бухтиярова И. Н., Купряшкина Е. А. Дорога в школу: разнообразие миров детства (на материалах эмпирического исследования "Дети и пространства").

В статье представлено эмпирическое исследование пространственных перемещений детей, опираясь на основные теоретические и методологические аспекты изучения детской повседневности. В основе описания особенностей детской мобильности заложено изучение маршрута "дом – школа", а также сравнительный анализ детских перемещений по полу, возрасту и типу населенного пункта, характеризующий содержательность и независимость детской мобильности.

Ключевые слова: *мобильность, детская мобильность, детская повседневность, маршрут "дом – школа".*

Bukhtiyarova I. N., Kupryashkina E. A. The road to school: the diversity of childhood worlds (based on the empirical study "Children and Spaces").

The article presents an empirical study of the spatial movements of children, based on the key theoretical and methodological aspects of the study of children's everyday life. The description of the features of children's mobility is based on the study of the "home – school" route, as well as a comparative analysis of children's movements by gender, age and type of settlement, which characterizes the content and independence of children's mobility.

Key words: *mobility, children's mobility, daily routine, home – school route*

Для цитирования: Бухтиярова И. Н., Купряшкина Е. А. Дорога в школу: разнообразие миров детства (на материалах эмпирического исследования "Дети и пространства") // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2020. № 3. С. 35–47. DOI: 10.24866/1998-6785/2020-3/35-47

For citation: Bukhtiyarova I. N., Kupryashkina E. A. The road to school: the diversity of childhood worlds (based on the empirical study "Children and Spaces") // *Ojkumena. Regional researches*. 2020. № 3. P. 35–47. DOI: 10.24866/1998-6785/2020-3/35-47

