

УДК 316.334.56

ОСОБЕННОСТИ ДЕТСКОЙ НЕЗАВИСИМОЙ МОБИЛЬНОСТИ В ГОРОДАХ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

© 2018 г.

Е.А. Купряшкина

Купряшкина Евгения Алексеевна, аспирант департамента социальных и психологических наук
Дальневосточного федерального университета, Владивосток
zhenya.gorelowa@yandex.ru

*Статья поступила в редакцию 22.02.2018**Статья принята к публикации 26.04.2018*

В исследованиях зарубежных авторов под детской независимой мобильностью понимаются самостоятельные физические перемещения детей в пространствах района проживания, города и т.д. Сопутствующими являются понятия активной мобильности, мобильного окружения, автомобильности и пр. Учеными рассматриваются такие характеристики детских перемещений, как наличие компаньонов – детей или взрослых, возможность самостоятельного определения маршрута ребенком, использование общественного транспорта, регулярность прогулок и т.д. Детская независимая мобильность положительно влияет на физическое, социальное, когнитивное и эмоциональное развитие детей.

Целью настоящего исследования стало изучение особенностей детской мобильности в городах Приморского края и выявление уровней проявления детской независимой мобильности. В анкетировании приняли участие 448 детей и подростков в возрасте 9–15 лет, проживающих в малых, средних, больших и крупных городах Приморского края. Метод индексов позволил выявить уровни проявления детской независимой мобильности и описать её особенности путём проведения сравнительного анализа по гендерному, возрастному и территориальному аспектам в Syntax SPSS. На основании полученных данных были предложены рекомендации по изменению городской среды в направлении повышения ее комфортности и безопасности.

Ключевые слова: социология города, социология детства, детская независимая мобильность, уровни детской независимой мобильности, метод индексов.

Введение

Мобильность является важным социальным явлением, влияющим на всестороннее развитие личности с раннего возраста и охватывающим широкий круг социальных вопросов, исследование которых выходит за рамки социологии города и социологии детства. Детская независимая мобильность является неотъемлемым правом каждого ребенка, закрепленным в Конвенции ООН о правах ребенка, необходимым условием для его обеспечения является доступная безопасная внешняя среда.

За рубежом изучение детской мобильности связано с физическими перемещениями детей и их влиянием на здоровье, использованием транспорта и активных средств передвижения, применением мобильных навигационных технологий, а также образовательным и развивающим потенциалом города.

Основатель Чикагской школы Роберт Парк утверждал, что социальный организм состоит, прежде всего, из индивидов, способных к передвижению [1], что подчеркивает огромную роль свободы перемещений и необходимость доступности к развивающим средам, что в случае с детьми означает возможность для приключе-

ний, физической активности и коммуникации. Эрих Фромм в знаменитой книге «Бегство от свободы» назвал способность действовать спонтанно неотъемлемым элементом целостной личности [2].

Однако зачастую свобода передвижения детей по городу сдерживается интенсивностью транспортного движения, запаркованными дворами и тротуарами, неприспособленностью общественных пространств города для пешеходов или велопроездов, отсутствием светофоров и пр. Поэтому «в городской повседневности дети как уязвимая группа помещаются в защищенные институциональные пространства» [3, с. 31].

Методология

В изучении детских передвижений используется понятие *детской независимой мобильности* как свободы детей путешествовать по их району или городу без надзора со стороны взрослых [4]. В ранних работах о детской независимой мобильности исследовалась удаленность места проживания ребенка от мест его времяпрепровождения в игре или общении и ее влияние на социальные навыки ребенка. Van Vliet подчеркивает негативное влияние ограни-

чений территориальных зон на умение справляться с опасностями окружающей среды и развитие всесторонних способностей ребенка [5].

Позже ряд авторов (Hillman, Adams, Whitelegg, Kyttä, O'Brien, Jones, Sloan) под независимой мобильностью стали понимать наличие возможности и разрешения самостоятельно передвигаться по местности – пересекать большие дороги, пользоваться общественным транспортом и т.д. [4, 6, 7]. Beunderman большое внимание уделяет игре и отмечает, что игры на открытом воздухе повышают уровень детской независимой мобильности [8].

Отдельными учеными предпринимаются попытки измерить уровень фактической мобильности в определенные периоды времени (например, с использованием индивидуальных дневников перемещений) [9]. В рамках исследования «Children's independent mobility: a comparative study in England and Germany (1971–2010)», которое проводилось на протяжении 40 лет в Англии и 20 лет в Германии, учёным удалось зафиксировать изменения уровня детской независимой мобильности и разработать систему поведенческих показателей, связанную с рисками для детей в окружающей среде.

Исследование базировалось на изучении *б «разрешений»* (mobility license) со стороны родителей детям: переходить главные дороги в одиночку; ездить в другие, помимо школы, места; ездить домой из школы в одиночку; бывать одному на улице после наступления темноты; передвигаться на велосипеде по главным дорогам; пользоваться общественным транспортом в одиночку [10].

Для дальнейшего описания исследований детской независимой мобильности важен ряд сопутствующих терминов, таких как активная мобильность, устойчивая мобильность, мобильное окружение.

Активная мобильность относится к ходьбе и велоспорту, а также к другим способам передвижений, исключающих использование транспортных средств. Для детей активная мобильность означает возможность быть независимыми, а значит, напрямую влияет на их благополучие.

Устойчивая (стабильная) мобильность предполагает сокращение частных поездок на личных транспортных средствах с целью увеличения пеших перемещений, велосипедных поездок и применения общественного транспорта (Banister).

Мобильное окружение связано с моделями индивидуальной или групповой мобильностей. Термин был введен Bertolini, который считал, что города должны представлять «разнообразие сред мобильности» в различных пространственных масштабах.

Термин *«автомобильность»* относится к системе мобильностей современной городской среды, характеризующейся институциональной практикой и социальными нормами, основанными на идее неограниченной мобильности транспортных средств [11].

Способность детей ходить, гулять, кататься напрямую связана с их благополучием – улучшением здоровья, увеличением физической активности, установлением социальных связей, использованием пространств для эмоционального и социального развития в целом. Для планировщиков, формирующих городскую среду, важно понимание взаимосвязи между городской средой, побуждающей детей к активности, и мобильностью, поскольку модель мобильности детей отличается от взрослых по ряду поведенческих, социальных, бытовых и других аспектов [12].

Детская независимая мобильность предполагает наибольшую физическую активность среди детей – более независимые в отношении передвижения дети чаще играют со своими сверстниками как в помещении, так и на открытом воздухе. Независимая мобильность помогает детям лучше ориентироваться в пределах своего района и города. Высокий уровень детской независимой мобильности способствует более эффективному выстраиванию социальных отношений со сверстниками и с естественной средой. Независимая мобильность детей также связана с более сильным чувством общности, она способствует снижению уровня тревожности и чувства одиночества, особенно в подростковом возрасте [13–18].

При этом фактором ограничения независимой мобильности детей является забота родителей о безопасности дорожного движения, о взаимодействии с незнакомцами. Снижение детской независимой мобильности увеличивает время, в течение которого родители заняты сопровождением своих детей, что сказывается на изменении распорядка дня самих взрослых, преимущественно женщин [19–21].

Целью настоящего исследования стало изучение особенностей детской мобильности в городах Приморского края и выявление уровней проявления детской независимой мобильности.

Были сформулированы следующие рабочие гипотезы:

- девочки имеют более низкий уровень независимой мобильности, чем мальчики;
- уровень независимой мобильности детей растет по мере их взросления (продвижения от младшего школьного к подростковому возрасту);
- дети, проживающие в средних и малых городах, имеют более высокий уровень независимой мобильности по сравнению с детьми – жителями больших и крупных городов.

Таблица 1

Классификация городов Приморского края по численности населения

Группа	Города	Численность населения, чел.
Малые и средние города (до 100 тыс. чел.)	Фокино	23219
	Лесозаводск	36027
	Дальнереченск	26378
	Дальнегорск	35405
	Большой Камень	38718
	Партизанск	37470
	Спасск-Дальний	41539
Большие города (от 100 до 250 тыс. чел.)	Арсеньев	53083
	Артём	105338
	Находка	153581
Крупные города (от 250 тыс. до 1 млн чел.)	Уссурийск	168598
	Владивосток	606653

Таблица 2

Основные характеристики выборочной совокупности

Тип города	Возрастная группа					
	9–11 лет		12–13 лет		14–15 лет	
	мальчики	девочки	мальчики	девочки	мальчики	девочки
Крупный город (n=265)	42	50	43	44	40	46
	92		87		86	
Большой город (n=118)	25	22	17	16	16	22
	47		33		38	
Малые и средние города (n=65)	13	13	10	8	9	12
	26		18		21	

Эмпирический материал собирался в 12 городах Приморского края на протяжении 2016–2017 гг. Проблемным аспектом развития территории Приморья остаются тенденции отставания по социально-экономическим параметрам от центральной части России, ухудшения демографических показателей, миграционный отток населения и, как следствие, низкая плотность населения и снижение доступности услуг учреждений социальной инфраструктуры [22].

С учетом специфики изучаемой территории города в нашем исследовании были разделены на 3 подгруппы – малые и средние, большие и крупные. В основе этого разделения – численность населения, так как именно от величины города зависит ряд его значимых признаков, таких как темпы развития, экономические ресурсы, социально-демографическая структура населения и т.д. В таблице 1 приведены статистические данные по городам – участникам исследования за 2016 год [23].

Дети – участники исследования тоже были разделены на 3 подгруппы – 9–11 лет, 12–13 лет, 14–15 лет, что связано со спецификой каждого конкретного возрастного периода и

социальными условиями, сопровождающими переход из одной возрастной группы в другую.

Методом исследования стал опрос в формате очного анкетирования в образовательных и досуговых учреждениях городов Приморского края и онлайн-анкетирования на платформе Google с детьми и подростками в возрасте от 9 до 15 лет. В анкетировании приняли участие 448 детей – 215 мальчиков, 233 девочки. В таблице 2 представлено распределение детей-респондентов по полу, возрастным группам и городам проживания.

Для анализа полученных данных использовался индекс – «обобщенный (производный) показатель, сформированный из исходных посредством математических операций» [24, с. 66], его применение ведет к повышению надежности и валидности измерения. Показатель может считаться надежным в той мере, в которой полученные оценки могут быть воспроизведены на данной совокупности объектов измерения. Валидность инструмента измерения состоит в однозначности и правильности получаемых результатов относительно измеряемого свойства объектов, т. е. относительно предмета измерения [25].

Таблица 3

Составление индикаторов и причисление баллов

Модель измерения	Вопросы	Варианты ответов	Баллы
Блок 1 «Способы передвижения»	q1. Как ты обычно добираться до школы?	1) иду пешком	2
		2) на общественном транспорте	1
		3) на машине	0
	q4. Как ты обычно добираться до дома из школы?	1) иду пешком	2
		2) на общественном транспорте	1
		3) на машине	0
	q6. Если бы у тебя была возможность выбирать, каким способом добираться в школу и из школы, что бы ты выбрал?	1) идти пешком	2
		2) велосипед	2
		3) школьный автобус	1
		4) общественный транспорт	1
		5) машина	0
	q16. Как ты обычно добираться до места дополнительных занятий?	1) иду пешком	2
2) на общественном транспорте		1	
3) на машине		0	
Блок 2 «Активная мобильность»	q17. Какие средства передвижения есть у тебя?	1) велосипед	1
		2) ролики	1
		3) гироскутер	1
		4) самокат	1
		5) ничего нет	0
	q21. Как часто ты обычно катаешься?	1) раз в неделю или меньше	1
		2) 2–3 раза в неделю	1
		3) больше 3 раз в неделю	2
		4) каждый день	2
		5) не катаюсь	0
Блок 3 «Наличие сопровождающих»	q2. С кем ты добираться обычно до школы?	1) один	2
		2) с родителями	0
		3) с братьями, сестрами	1
		4) с другими взрослыми	0
		5) со сверстниками	2
	q5. С кем ты обычно возвращаешься домой из школы?	1) один	2
		2) с родителями	0
		3) с братьями, сестрами	1
		4) с другими взрослыми	0
		5) со сверстниками	2
	q8. С кем чаще всего ты гуляешь?	1) один	2
		2) с друзьями	2
		3) с родителями	0
q18. Родители разрешают тебе кататься в городе самому? (на велосипеде, роликах и т.д.)	1) да	1	
	2) нет	0	
Блок 4 «Деятельность в свободное время»	q7. Как часто ты гуляешь?	1) каждый день	2
		2) 2–3 раза в неделю	1
		3) больше 3 раз в неделю	2
		4) только по выходным	1
		5) не гуляю	0
	q14. Как часто ты посещаешь дополнительные занятия?	1) раз в неделю	2
		2) 2–3 раза в неделю	1
		3) 3 и больше раз в неделю	1
		4) каждый день	0
		5) не посещаю	2

В исследовании детской независимой мобильности метод индексов позволил структурировать данные и сформировать уровни мобильности, объединив ряд вопросов анкеты в отдельные модели измерения – смысловые блоки, к каждому из которых были подобраны индикаторы (подходящие вопросы анкеты) и причислены баллы («процедура взвешивания») в зависимости от того, как тот или иной индикатор характеризует уровень мобильности [26].

Формирование индекса осуществлялось при помощи программирования в Syntax SPSS – командном языке SPSS, позволяющем работать с рядом недоступных в меню процедур и сохранять набор и последовательность единожды выполненных действий [27].

В таблице 3 приведены модели измерения детской независимой мобильности, её индикаторы и определены баллы по каждому варианту ответа. Таким образом, низкий уровень мобиль-

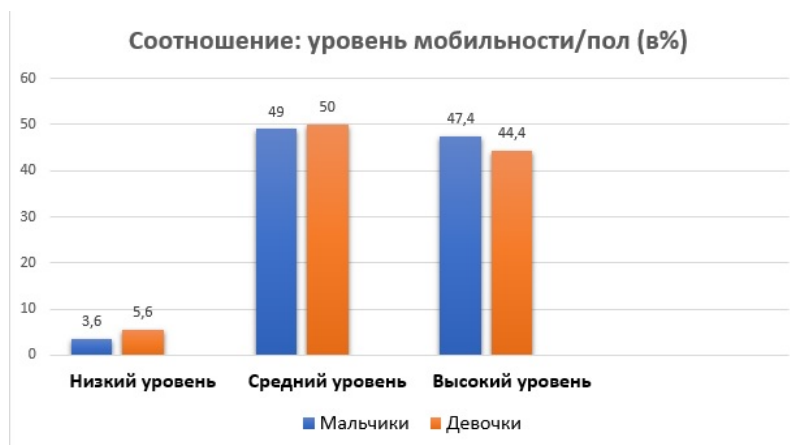


Рис. 1. Уровень детской независимой мобильности в зависимости от пола

ности характеризуется распределением баллов от 0 до 8, средний уровень мобильности – от 9 до 16, высокий уровень мобильности – от 17 до 24.

Критериями *высокого уровня* детской независимой мобильности являются: возможность перемещаться по городу пешком, регулярно использовать средства активной мобильности (велосипеды, ролики и т.д.), находиться на улице без сопровождения взрослых, иметь свободное от дополнительных занятий время и совершать прогулки больше 3 раз в неделю. *Средний уровень* детской независимой мобильности определяется возможностью пользоваться общественным транспортом, иногда бывать на улице в одиночку или в компании сверстников, гулять не менее 2 раз в неделю, иногда использовать средства активной мобильности. Критериями *низкого уровня* детской независимой мобильности являются: преобладание перемещений в сопровождении взрослых, преимущественно с использованием личного транспорта, редкое использование активных средств передвижения, значительная занятость в сфере дополнительного образования (репетиторы, кружки, секции и т.д.).

Результаты

В ходе применения метода индексов было получено следующее распределение респондентов по уровням независимой мобильности: низкий уровень имеют 7% опрошенных, средний уровень – 49%, высокий уровень – 44%.

Дальнейший анализ уровней мобильности осуществлялся в разрезе трёх параметров – пол, возраст и тип города, в котором проживает респондент.

На рисунке 1 представлено соотношение уровней мобильности и пола респондентов.

Данные рисунка 1 обнаруживают незначительные расхождения в уровнях детской независимой мобильности девочек и мальчиков.

Содержательный анализ ответов дал следующие данные: 1) на 10% больше девочек добираются до школы и обратно на машине, мальчики чаще пользуются общественным транспортом; 2) на 4% больше девочек сопровождают в школу родители или другие взрослые, мальчики чаще возвращаются домой в одиночку; 3) девочки гуляют реже на 3% (только по выходным), при этом 5% всех опрошенных не гуляют совсем; 4) девочки в 3 раза чаще отмечают прогулки с родителями, однако половина всех респондентов гуляют в компании сверстников; 5) девочки в 2 раза чаще выбирают ответ «чувствую себя не очень безопасно» в ситуации, когда они на улице одни, мальчики в такой ситуации на 5% чаще выбирают ответ «очень безопасно»; 6) на вопрос: «Когда ты на улице один или с друзьями, что тебя беспокоит?» – самый популярный ответ мальчиков «ничего», на втором месте – «незнакомцы», на третьем – «бездомные животные»; девочек чаще всего беспокоят незнакомцы, люди без определенного места жительства и бездомные животные (в 2 раза чаще мальчиков); 7) девочки чаще посещают дополнительные занятия, преимущественно каждый день или чаще 3 раз в неделю, мальчики в основном ходят на дополнительные занятия 2–3 раза в неделю или не посещают их вовсе; 8) девочкам в 2 раза реже, чем мальчикам, разрешено использовать средства активного передвижения (велосипеды, ролики, самокаты) без присмотра взрослых.

На рисунке 2 дано соотношение уровней мобильности и возрастных групп респондентов (9–11 л., 12–13 л., 14–15 л.).

Возрастные различия в уровнях независимой мобильности более очевидны: высокий уровень преобладает у респондентов 9–11 лет, старшая возрастная подгруппа имеет самый большой процент проявления низкого уровня детской независимой мобильности (8%). Детальное

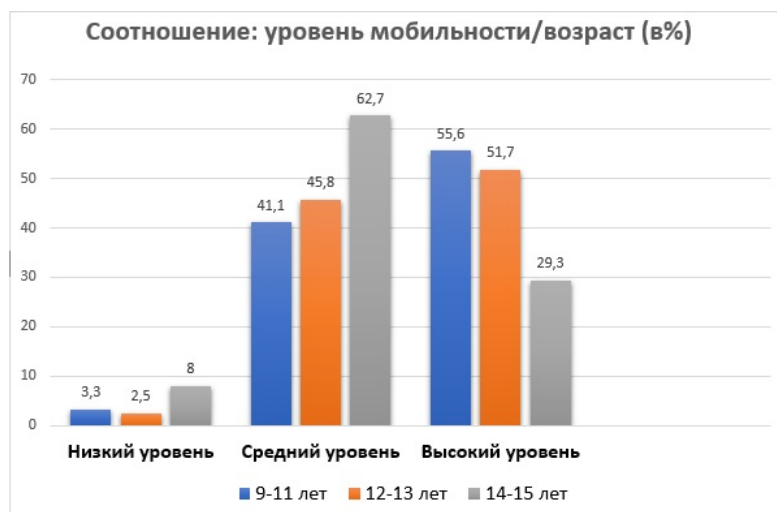


Рис. 2. Уровень детской независимой мобильности в зависимости от возраста

сравнение ответов на разные вопросы анкеты позволило получить следующие данные: 1) группа респондентов 14–15 лет в 2 раза чаще по сравнению с другими возрастными подгруппами пользуется общественным транспортом и реже добирается до школы пешком; 2) респондентов 9–11 лет до школы чаще сопровождают родители (на 3% в сравнении со средневозрастной группой и на 4% – со старшей), при этом большая часть всех опрошенных возвращаются из школы в компании сверстников; 3) основной способ возвращения домой из школы для 30% группы 9–11 лет – «пешком», в то время как средняя и старшая группы преимущественно используют общественный транспорт; 4) 15% респондентов 9–11 лет, по результатам опроса, гуляют каждый день, что значительно превышает частоту прогулок более старших участников исследования (группа 12–13 лет – 6.7%, группа 14–15 лет – 6.3%), при этом большая часть старшей подгруппы гуляет только по выходным; 5) респонденты в возрасте 9–11 лет в 2 раза чаще отмечают родителей в качестве компаньонов во время прогулок, 30% всех опрошенных гуляют в компании друзей; 6) 20% респондентов 9–11 лет чувствуют себя достаточно безопасно, когда находятся на улице без взрослых, однако при этом им в 3 раза чаще запрещено находиться на улице одним; 7) самыми тревожными факторами для детей 9–11 лет являются: «незнакомцы» (1-е место по частоте выбора ответа), «бездомные животные» (2-е место), «люди без определенного места жительства» (3-е место); для подгруппы 12–13 лет на 1-м месте «незнакомцы», на 2-м – «ничего», на 3-м – «транспортное движение»; для 14–15-летних респондентов на 1-м месте вариант ответа «ничего не беспокоит», на 2-м – «незнакомцы» и на 3-м – «транспортное движение»;

8) младшая возрастная группа в 2 раза реже посещает дополнительные занятия по сравнению со старшими участниками исследования, при этом 15% из них посещают различные кружки и секции каждый день или больше 3 раз в неделю; подгруппа 12–13 лет посещает дополнительные занятия преимущественно 2–3 раза в неделю, 17% респондентов 14–15 лет занимаются дополнительно каждый день или больше 3 раз в неделю; 9) в 3 раза больше детей 9–11 лет имеют различные средства передвижения по сравнению со старшими респондентами, однако им в 10 раз реже разрешают кататься без взрослых; 10) значительная часть средней и старшей возрастной групп используют средства активного передвижения раз в неделю или реже, а младшие респонденты в 10 раз чаще давали ответ «катаюсь каждый день».

На рисунке 3 представлено соотношение уровней детской независимой мобильности и типа города в зависимости от численности населения.

Сравнение уровней мобильности детей Приморского края демонстрирует значительное преобладание высокого уровня в малых и средних городах, а низкого уровня – в крупных городах. Содержательный анализ опросника дал следующие данные: 1) респонденты, проживающие в крупных городах, чаще используют общественный транспорт и автомобиль, чтобы добраться до школы (в 5 раз – по сравнению с большими городами и в 10 раз – по сравнению с малыми и средними); 2) 20% опрошенных из крупных городов сопровождаются до школы родителями или другими взрослыми, при этом в больших городах этот показатель составляет 7%, а в малых и средних – 1.5%, на обратном пути все респонденты чаще всего перемещаются в компании сверстников; 3) 17% участников

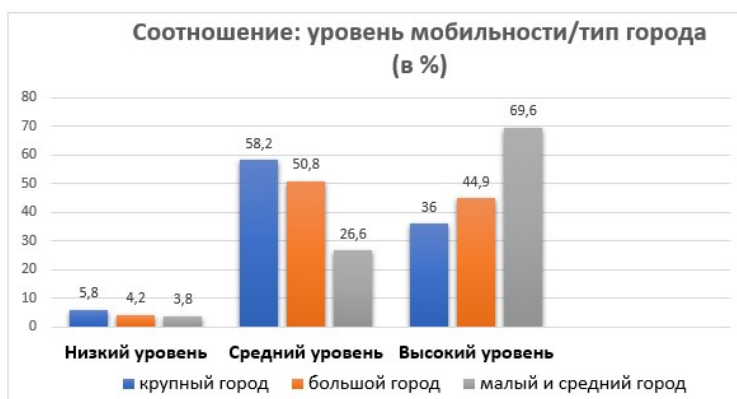


Рис. 3. Уровень детской независимой мобильности в зависимости от типа города

исследования из крупных городов гуляют только по выходным (в больших городах этот показатель составляет 8%, в малых и средних – 5%), в больших городах самый популярный ответ – «гуляю 2–3 раза в неделю», в малых и средних – «гуляю каждый день»; 4) во всех городах большую часть всех опрошенных во время прогулок сопровождают сверстники, при этом ответ «гуляю с родителями» в 3 раза чаще встречается у жителей крупного города; 5) 25,5% детей и подростков, проживающих в крупном городе, чувствуют себя достаточно безопасно, находясь на улице без взрослых, 12% – не очень безопасно – ответ, встречающийся в 3 раза чаще в сравнении с другими типами городов; респонденты из больших, средних и малых городов преимущественно чувствуют себя безопасно; 6) тревожащие факторы для респондентов из крупных и больших городов распределились следующим образом: на 1-м месте – «незнакомцы», на 2-м – «люди без определенного места жительства», на 3-м – «транспортное движение»; для респондентов из малых и средних городов: на 1-м месте «незнакомцы», на 2-м – «бездомные животные», на 3-м – ответ «ничего не беспокоит»; 7) дети и подростки, проживающие в крупном городе, в 2 раза чаще заняты в сфере дополнительного образования, посещая их преимущественно каждый день или чаще трёх раз в неделю; 8) опрошенные из крупных городов в 5 раз чаще отмечают наличие средств активного передвижения (велосипеды, ролики и т.д.) по сравнению с другими типами городов, при этом им в 2 раза чаще разрешено кататься в городе без сопровождения взрослых.

Заключение

В результате анализа полученных эмпирических данных подтвердились гипотезы относительно сопряженности уровня детской незави-

симой мобильности и пола респондента, места его проживания. Девочки более подвержены родительскому контролю в сравнении с мальчиками, что, с одной стороны, может быть связано с родительскими гендерными стереотипами (мальчики более активны, умеют «постоять за себя» и т.д.), а с другой – может быть вызвано повышенным уровнем тревожности самих девочек относительно внешних угроз (асоциальные взрослые, бездомные животные).

Особенностью проживания в малых и средних городах, влияющей на повышение уровня независимой мобильности, является ощущение безопасности городской среды и отсутствие необходимости преодолевать большие расстояния. Поэтому дети и подростки, проживающие на территории этого типа городов, чаще гуляют, ходят пешком, реже сопровождаются взрослыми. В больших и крупных городах среда предоставляет большее разнообразие в выборе форм активности и мест для отдыха, с этим связаны преимущества использования средств активной мобильности и посещения дополнительных занятий.

Зависимость между свободой детских перемещений и возрастом ребенка также была установлена в ходе исследования, однако она имеет несколько иной характер. Преобладание высокого уровня независимой мобильности в младшей возрастной группе (9–11 лет) обусловлено незначительной загруженностью школьными и домашними обязанностями, отсутствием чрезмерной занятости в сфере дополнительного образования, тогда как старшеклассники (группа 14–15 лет) вынуждены готовиться к государственной итоговой аттестации, заниматься с репетиторами, поэтому гуляют только по выходным.

Таким образом, несмотря на то, что большинство респондентов (49%) имеют средний уровень мобильности, дети – жители городов Приморского края нуждаются в изменении го-

родской среды, повышении степени ее комфортности и направленности на развитие через поддержку активных способов передвижения (на велосипедах и пешком), снижение негативного влияния транспорта на здоровье и окружающую среду, адаптацию городской инфраструктуры к детским потребностям в передвижениях, повышение привлекательности общественного транспорта как основы городской мобильности, расширение общественных пространств и зеленых зон и др.

Исследования в области детских перемещений могут быть продолжены в направлении изучения факторов, влияющих на уровни проявления детской независимой мобильности, в т.ч. мобильного окружения, дохода семьи, более глубокого анализа каждого уровня. За рамками данной работы остались детские перемещения в сельской местности и мегаполисах.

Список литературы

1. Парк Р. Город как социальная лаборатория // Социологическое обозрение. 2002. Т. 2. № 3. С. 3–12.
2. Фромм Э. Бегство от свободы. М.: Прогресс, 1990. 271 с.
3. 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 Дальневост. федерал. ун-та, 2017. 188 с.
4. Hillman M., Adams J., Whitelegg J. One false move: a study of children's independent mobility. London: Policy Studies Institute, 1990. 187 p.
5. Vliet van W. Exploring the fourth environment: An examination of the home range of city and suburban teenagers // Environment and Behavior. 1983. № 15 (5). P. 567–588.
6. Kytä M. Children's independent mobility in urban, small town, and rural environments // Growing up in a Changing Urban Landscape. R. Camstra (ed). Assen: Van Gorcum, 1997. P. 41–52.
7. O'Brien M., Jones D., Sloan D., Rustin M. Children's independent spatial mobility in the urban public realm // Childhood. 2000. №7. P. 257–277.
8. Beunderman J. People Make Play: The impact of staffed play provision on children, families and communities. London: Play England, 2010. 100 p.
9. Tillberg Mattsson K. Children's (in)dependent mobility and parents' chauffeuring in the town and the countryside // Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie. 2002. 93. P. 443–453.
10. Shaw B., Watson B., Frauendienst B. et al. Children's independent mobility: a comparative study in England and Germany (1971–2010). London: Policy Studies Institute, 2013. 248 p.
11. Babb C. Built environment auditing, active mobility and children's wellbeing. School of Built Environment, 2014. 368 p.
12. Mitra R. Independent mobility and mode choice for school transportation: A Review and framework for future research // Transport Reviews. 2012. 33 (1). P. 21–43.
13. Mackett R., Brown B., Gong Y. et al. Setting children free: children's independent movement in the local environment // Built Environment. 2007. P. 454–468.
14. Prezza M., Piloni S., Morabito C. et al. The influence of psychosocial and environmental factors on children's independent mobility and relationship to peer frequentation // Journal of Community. 2001. 11. P. 435–450.
15. Rissotto A., Tonucci F. Freedom of movement and environmental knowledge in elementary school children // Journal of Environmental Psychology. 2002. 22. P. 65–77.
16. Garbarino J., Dubrow N., Kostelny K., Pardo C. Children in danger: coping with the consequences of community violence. San Francisco: Jossey-Bass, 1992. 211 p.
17. Bixler R.D., Floyd M.F., Hammitt W.E. Environmental socialization: quantitative tests of the childhood play hypothesis // Environment and Behaviour. 2002. 34 (6). P. 795–818.
18. 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. 35 (2). P. 151–170.
19. Valentine G., McKendrick J. Children's outdoor play: exploring parental concerns about children's safety and the changing nature of childhood // Geoforum. 1997. 28 (2). P. 219–235.
20. Carver A., Timperio A., Crawford D. Playing it safe: The influence of neighbourhood safety on children's physical activity // Health & Place. 2008. № 14. P. 217–227.
21. Gershuny J. Escorting children: impact on parental lifestyle // In: Children, transport and quality of life (Ed. M. Hillman). London: Policy Studies Institute, 1993. P. 62–76.
22. Филипова А.Г. Социальная инфраструктура для детей: объективные и субъективные оценки (на примере Приморского края) // Региональные проблемы. 2017. Т. 20. № 4. С. 115–122.
23. Федеральная служба государственной статистики по Приморскому краю [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://primstat.gks.ru/> (дата обращения: 21.09.2017).
24. Татарова Г.Г. Методология анализа данных в социологии. М.: Стратегия, 1998. 224 с.
25. Девятко И.Ф. Методы социологического исследования. Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 1998. 208 с.
26. Купряшкина Е.А. Применение индексов в исследовании уровня детской независимой мобильности в городской среде // Сборник Всероссийской научно-практической конференции с международным участием «Проблемы моделирования социальных процессов: Россия и страны АТР». Владивосток: Дальневосточный федеральный университет, 2017. С. 45–48.
27. Обработка данных: синтаксис и программирование [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://data-p.ru/obrabotka-dannyih/sostavlenie-sintaksisa-syntax-i-programmirovaniye-spss-skriptov-sax-basic/> (дата обращения: 17.01.2018).

**PECULIARITIES OF CHILDREN'S INDEPENDENT MOBILITY IN THE CITIES
OF THE PRIMORSKY KRAI***E.A. Kupryashkina*

Far Eastern Federal University

In the studies of foreign authors, children's independent mobility is understood as independent physical movements of children in their district, city, etc. Related notions include active mobility, mobile environment, automotive mobility, etc. Scientists consider such characteristics of children's movements as the presence of companions – children or adults, the possibility for the child to determine the route independently, the use of public transport, the regularity of walks, etc. Children's independent mobility has a positive influence on their physical, social, cognitive and emotional development.

The purpose of this study was to examine the peculiarities of children's mobility in the cities of the Primorsky krai and to reveal the levels of children's independent mobility. The survey involved 448 children and adolescents aged 9-15 years living in small, medium, and large cities of the Primorsky krai. The method of indexes allowed us to reveal the levels of children's independent mobility and to describe its features by conducting comparative analysis of gender, age and territorial aspects using the SPSS Syntax software. Based on the data obtained, we proposed some recommendations on changing the urban environment to improve its comfort and safety.

Keywords: sociology of the city, sociology of childhood, children's independent mobility, levels of children's independent mobility, method of indexes.