
Долгосрочная географическая мобильность в жизненном пути разных поколений россиян: уровень, направление, мотивация, потенциал

А.В. АНДРЕЕНКОВА*, Н.С. ВОРОНИНА**

***Анна Владимировна Андреевкова** – доктор социологических наук, заместитель директора, Институт сравнительных социальных исследований (ЦЕССИ), Москва, Россия, anna.andreenkova@cessi.ru, <https://orcid.org/0000-0002-6776-7703>

****Наталья Сергеевна Воронина** – кандидат социологических наук, ведущий научный сотрудник, Институт социологии ФНИСЦ РАН, Москва, Россия, navor@bk.ru, <https://orcid.org/0000-0001-8859-6803>

Цитирование: Андреевкова А.В., Воронина Н.С. (2025) Долгосрочная географическая мобильность в жизненном пути разных поколений россиян: уровень, направление, мотивация, потенциал // Мир России. Т. 34. № 2. С. 143–165. DOI: 10.17323/1811-038X-2025-34-2-143-165

Аннотация

В статье анализируется долгосрочная географическая мобильность разных поколений россиян на основе всероссийского опроса населения, проведенного ЦЕССИ осенью 2023 г. в рамках проекта «Жизненный путь поколения, взрослевшего в 1990-е». В исследуемые поколения включены три поколения, кто уже прошел значительную часть своего жизненного пути – поколение 1953 года рождения и раньше, 1954–1972 гг. и 1964–1973 гг.

Данные исследования позволяют сделать вывод об относительно низком уровне географической мобильности россиян всех исследуемых поколений. Две трети россиян в этих поколениях ни разу не переезжали из своего населенного пункта, чуть более четверти переезжали лишь раз, остальные – чаще одного раза за жизнь. Три поколения россиян отличаются по уровню географической мобильности. Наиболее мобильные – старшее поколение, наименее – поколение 1964–1973 гг. Большинство респондентов всех поколений осуществляли восходящую географическую мобильность (чуть меньше половины перемещений).

Географическая мобильность не связана ни с какими социально-демографическими факторами, кроме дохода. В большинстве случаев респонденты смогли выделить один доминирующий мотив их переезда вне зависимости от принадлежности к поколению – семейные обстоятельства. Все мотивы переезда, помимо семейных, связаны с возрастом, в котором осуществлялся переезд: в молодом возрасте преобладают образовательные

Статья подготовлена при финансовой поддержке РНФ, проект № 23-18-00635.

Статья поступила в редакцию в апреле 2024 г.

мотивы, в среднем – трудовые, в старшем – улучшение качества жизни. Нереализованный потенциал географической мобильности составляет 10%. Основными барьерами выступают недостаток материальных средств, восприятие высоких рисков, психологические причины и имеющиеся обязательства. Мотивация потенциальной мобильности отличается от реальной и связана со стремлением к позитивному изменению жизни.

Ключевые слова: географическая мобильность, социальная мобильность, поколения, жизненный путь, мотивация, потенциал географической мобильности

Введение

Одним из важнейших факторов неравенства в современных обществах, наряду с материальным положением, образованием, социально-классовым статусом и культурным капиталом, является географический фактор [Тихонова 2011]. Одним из способов изменить свою жизненную траекторию, увеличить шансы на движение вверх по социальной лестнице или расширить возможности для самореализации является географическое перемещение. Уровень географической мобильности населения разных стран отличается, он связан с экономической конкурентоспособностью страны и социальным благополучием граждан [Panichella, Cantalini 2022].

Социальные последствия географической мобильности разнообразны и противоречивы. С одной стороны, такие перемещения способствуют росту экономической активности, пространственному разделению труда, культурной и социальной интеграции, изменениям в жизненных траекториях людей. Исследования в разных странах показали влияние географического перемещения на достижения в образовании [Bernard et al. 2014; Nowok et al. 2013] и профессиональной карьере [Lehmer, Ludsteck 2011; Ballarino, Panichella 2021]. С другой стороны, радикальные изменения в жизни, такие как смена места жительства, могут быть связаны с рисками – ухудшением материального положения, напряженностью в семейных отношениях и другими последствиями. При массовом перемещении в одном направлении, например, в мегаполисы, возможны нарушения в экономическом и инфраструктурном балансе в размещении населения, чрезмерное увеличение плотности населения, перегруженность транспортной системы в отдельных регионах и обезлюдение в других, что сказывается на общем качестве жизни.

О географической мобильности людей в течение их жизни известно мало. Большая часть научной литературы посвящена миграции – чаще всего внешней (из-за пределов и за пределы страны), в меньшей степени – внутренней. Основой анализа мобильности служат либо государственная статистика по миграции, либо включенные в некоторые национальные и региональные исследования вопросы о соотношении коренного и приезжего населения на определенных территориях. При таком подходе анализ проводится на агрегированном уровне и не позволяет ответить на вопрос о значении географической мобильности в судьбе и жизненном пути разных поколений.

В новом исследовании, осуществленном в рамках проекта ««Жизненный путь, ценности, ожидания поколения, взрослого в 1990-е», предлагается опираться

на концепцию жизненного пути [Андреенкова 2024], с позиции которой географические перемещения представляют собой динамические процессы, интенсивность и мотивация которых на разных этапах жизненного пути различна.

Цель исследования – ответить на ряд нерешенных пока вопросов об общем уровне географической мобильности среди разных поколений россиян, в частности: (1) определить уровень и направление географической мобильности разных поколений россиян, (2) проверить связь направления географической мобильности с социально-демографическими характеристиками, (3) проанализировать различия между потенциальной и реальной географической мобильностью, (4) связь возраста и географической мобильности, (5) выявить мотивы географической мобильности и их социально-демографическую дифференциацию.

Географическая мобильность – понятие, концепции, методы изучения

Географическая мобильность – генезис и содержание понятия, терминологические разграничения

В исследованиях 1960-х–1980-х гг., фокусом которых были демографические процессы в перемещении населения, основными понятиями являлись «миграция» и «территориальная мобильность». В последние десятилетия такие перемещения стали предметом изучения в рамках гораздо более разнообразных концептуальных и тематических направлений в социальных науках, в частности в исследованиях образа и стиля жизни, социальной урбанистики, социальной стратификации и неравенств, в результате чего количество используемых понятий и терминов значительно расширилось. В современной научной литературе наряду с миграцией и территориальной мобильностью используются такие понятия, как «пространственная мобильность», «жилищная мобильность», «трудовая миграция». Многие из этих понятий используются как взаимозаменяемые, синонимичные, либо как приоритетные в рамках определенных научных школ и исследовательских направлений. При этом использование термина «мобильность» во всех этих понятиях отличает его от «миграции», которая связана не только с перемещениями в пространстве, но и изменениями групповой принадлежности и идентичности (различия между «мигрантом» и «переехавшим»). Некоторые исследователи также полагают, что различия между миграцией и мобильностью состоят в том, что миграция свидетельствует о социальном факте перемещения, а мобильность – о склонности к перемещению [Рыбаковский 2016, с. 80]. Понятийное разнообразие отражает многофакторность самой концепции перемещений, а также целей изучения и концептуальной канвы. Вместе с тем неразграниченность терминов порождает недопонимание и указывает на отсутствие системного взгляда на проблему перемещений.

Мы предлагаем использовать разные понятия для определения мобильности людей по времени (сроку) перемещения и дистанции, на которую происходит переезд. Понятие «пространственная мобильность» включает в себя любые краткосрочные перемещения людей на любые дистанции как внутри отдельных поселений, так и между поселениями и регионами. Оно чаще всего применяется

для изучения ежедневных перемещений людей внутри городского пространства или между городами, в исследовании транспортного поведения или образа жизни. Понятие «*жилищная мобильность*» представляет собой перемещение в долгосрочной перспективе, но с ограниченной целью (жилье) и чаще всего на короткой дистанции – в рамках одного населенного пункта или близлежащих территорий. Понятие «*территориальная мобильность*» охватывает процессы долгосрочных перемещений на любые, в том числе короткие дистанции, например, соседние села, пригороды. Понятие «*географическая мобильность*» предлагается использовать для описания перемещений с долгосрочными целями на большие дистанции – между большими географическими единицами (населенными пунктами, регионами). Выделение понятия «географическая мобильность» позволяет сфокусироваться на перемещениях, которые связаны со сменой экосоциальной среды (инфраструктурных, климатических, социально-коммуникационных условий жизни). Для целей, которые мы ставим в рамках данного исследования, – изучение долгосрочных перемещений на большие дистанции на жизненном пути поколений, их причин – понятие «географическая мобильность» в рамках предложенной нами теоретической схемы является наиболее подходящим.

Долгосрочная географическая мобильность – вид мобильности людей, наряду с социальной, которая имеет различные страновые и индивидуальные последствия. Для общества в целом географическая мобильность связана с размещением населения по территориям, изменением состава населения страны и отдельных регионов, удовлетворением потребностей в трудовых ресурсах в ответ на изменения ситуации в экономике и на рынке труда, в производственных задачах, потребностях в инфраструктуре. Для отдельного человека и его жизненного пути географическая мобильность служит способом улучшения качества жизни, установления социальных связей, расширения культурно-ценностных представлений (знакомство с иными культурами, моделями поведения), а также возможностей для самореализации.

Подходы к изучению географической мобильности и полученные результаты – от теорий жизненного цикла семьи к теориям жизненного пути

Первые попытки объяснить, с чем связана географическая мобильность, были сделаны в рамках концепций и исследований жизненного цикла семьи (*Family Life Cycle*) (например, [Rossi 1955; Duvall 1957]). В исследованиях раннего периода в общий анализ включались все виды мобильности в пространстве – и на короткие, и на длинные дистанции, в том числе жилищная мобильность в рамках одной административной территориальной единицы. Перемещения рассматривались как реакция на важные изменения в семейно-брачной сфере, например, брак, переход к родительству, развод, уход ребенка из семьи при взрослении. Ранняя модель жизненного цикла семьи основывалась на относительно общей и однонаправленной траектории, однако со временем разнообразие траекторий и моделей семьи стало расширяться: в частности повышался средний возраст вступления в брак [Гурко 2017], росла вариативность форм союзов – брак, гражданский брак,

гостевой брак, сожительство, партнерство. В связи с вышесказанным ранние теории географической мобильности начали критиковаться за недоучет связи географической мобильности с возрастом людей и размером семей.

Новым шагом в изучении причин географической мобильности явилось использование подхода жизненного пути. В отличие от моделей, фокусом которых был жизненный цикл семьи, он дает возможность рассматривать более широкий спектр жизненных событий респондентов, не ограничиваясь рамками семьи.

На лонгитюдных данных 1999–2005 гг. в США К. Гейст и П.А. Макманус показали, что основным мотивом географической мобильности становится стремление к повышению качества жизни, включая улучшение жилищных условий, заботу о здоровье (более экологически чистые районы), изменения условий труда (повышение доходов, изменение сферы занятости), причем мотив изменений условий труда более значим для людей с низким доходом [Geist, McManus 2008]. Существенная часть переездов также связана с внутрисемейными причинами и обстоятельствами.

Анализируя причины и направления географической мобильности, исследователи редко учитывают возраст перемещающихся людей, тогда как мотивы переезда людей различного возраста могут существенно отличаться. Мотивы и направления переездов в зависимости от возраста были исследованы в разных странах, преимущественно в США. В частности А. Деннетт и Дж. Стилвел писали, что молодые люди чаще переезжают в населенные пункты, предполагающие высокую плотность образовательных, трудовых и социальных возможностей, особенно если они не состоят в браке или отношениях [Dennett, Stillwell 2010]. Для людей среднего возраста более характерны мотивы, связанные с улучшением жилищных условий [Coulter, Scott 2015]. В целом, в США вероятность переезда снижается с возрастом, что объясняется аккумулярованием различных обязательств (карьера, семья), делающих переезд более сложным и дорогостоящим.

Среди российских исследований географическая мобильность изучалась в исследовании З.Т. Голенковой и П.Е. Сушко¹, продемонстрировавших различия в мотивации первых и последующих переездов: «первые переезды в большей степени связаны с образовательными мотивами, а вторые с семейными обстоятельствами и поисками работы» [Голенкова, Сушко 2016, с. 103]. Однако авторы исследования не проводили анализа мотивации и причин переезда среди разных возрастных групп или поколений. Эту задачу решали Т.М. Малева и А.Я. Бурдяк, уточнившие, что внутрисемейные обстоятельства являются основной причиной географических перемещений для людей всех возрастных групп [Малева, Бурдяк 2018, с. 96].

Важным направлением исследований географической мобильности становится изучение частоты перемещений на разных этапах жизненного пути. Работы исследователей 2000-х гг. в разных странах свидетельствуют, что пик географической мобильности приходится на возраст 20–25 лет [Schachter 2004; Geist, McManus 2008]. В последующих исследованиях было обнаружено, что пик мобильности сдвинулся по возрасту и в настоящее время составляет в среднем примерно 35 лет [Голенкова, Сушко 2016]; после этого возраста мобильность снижается и остается низкой на протяжении дальнейшего жизненного пути.

Большинство работ по исследованию уровня географической мобильности среди людей разных поколений, по изучению мотивации и последствий такой

¹ Исследование было выполнено с использованием данных опроса «Человек, семья, общество» 2013 г.

мобильности для разных социальных групп относится к периоду 1990-х–начала 2000-х гг. При этом мы предполагаем, что географическая мобильность имеет страновой характер, то есть может существенным образом отличаться между странами как по своему масштабу, так и по мотивам, стимулам, барьерам и последствиям. Выводы и результаты, полученные в одних странах, не могут быть экстраполированы на другие, в частности на Россию, без дополнительной проверки. Российские исследования географической мобильности, описанные выше, позволили получить убедительные и обширные данные, однако они ограничены во времени (проведены более 10 лет назад), что не позволяет учесть современные тенденции и условия, изменения последних лет, также авторы этих работ не ставили целью межпоколенный анализ географической мобильности на жизненном пути. Такая задача была поставлена в нашем исследовании.

Методика изучения географической мобильности на примере поколений, рожденных в России до 1973 г.

Методической особенностью изучения географической мобильности на протяжении разных этапов жизненного пути россиян является рассмотрение всего жизненного пути или хотя бы его значительной части. Поэтому единицами анализа могут стать только респонденты тех возрастных когорт, которые уже прошли большую часть этих этапов. В анализ включены когорты рожденных до 1953 г. (в 2023 г. – 70 лет и старше), 1954–1963 года рождения (60–69 лет) и 1964–1973 года рождения (50–59 лет). Эти возрастные когорты представляют собой условные «поколения», объединенные общим переживанием исторических событий на одном и том же этапе жизненного пути, особенно в период взросления и молодости – «послевоенное поколение» (рожденные до 1953 г. и вступившие во взрослую жизнь в 1960-е гг.), «поколение оттепели» (рожденные между 1954–1963 г. и вступившие во взрослую жизнь в 1970-х) и «поколение реформ» (рожденные между 1964 и 1973 г., чья юность пришлась на 1980-е, а молодость на 1990-е гг.).

Эмпирической базой исследования является всероссийский опрос населения в возрасте 50 лет и старше, проведенный осенью 2023 г. Институтом сравнительных социальных исследований (ЦЕССИ) методом личных интервью по месту жительства респондентов. Модель выборки – случайная вероятностная многоступенчатая кластерная выборка, размер выборки – 1000 респондентов. Методика измерения географической мобильности, разработанная авторами, заключается в выделении географических перемещений, которые пришлось испытать каждому респонденту, и в описание каждого выявленного перемещения с помощью нескольких параметров – направления перемещения (начальной и конечной точки перемещения), времени перемещения (года или возраста респондента), цели перемещения, субъекта принятия решения (самого респондента, совместно с другими людьми или влияния внешних обстоятельств), трудности адаптации (легко или просто было прижиться на новом месте) и самооценки результата – влияния на жизненный путь (позитивного, негативного, отсутствия влияния). В идеале такой набор параметров необходимо было получить по каждому перемещению

на жизненном пути человека, но в рамках возможностей одного интервью были включены лишь два перемещения – первое и последнее.

Географическая мобильность измерялась как случай смены населенного пункта – места постоянного проживания в течение взрослой жизни (после 16 лет). К таким случаям не были отнесены кратковременные перемещения, жилищные переезды внутри одного населенного пункта, вынужденные переселения по закону (срочная служба в армии, тюремное заключение). Данное исследование основано на ретроспективных данных: информация собиралась в конечной точке времени, в результате чего стало возможным получить информацию о событиях на длительном интервале времени. К измерительным ограничениям метода были отнесены ошибки памяти и влияние контекста [Андреевкова 2024]. Особенностью построения выборки следует назвать тот факт, что представляемой в выборке генеральной совокупностью является население на момент проведения опроса, то есть население РФ на 2023 г., что позволяет сравнивать эту группу в разные моменты времени. Вместе с тем, такая выборка не представляет все население или отдельные поколения на конкретные даты в прошлом, так как не включает тех, кто покинул страну навсегда, не проживал в стране на тот момент, но приехал позже, или ушел из жизни.

Уровень и направление географической мобильности поколений в России

Уровень географической мобильности

В ходе исследования проверялись несколько гипотез. Первая из них состояла в том, что уровень географической мобильности существенно отличается между поколениями, живущими в разных социально-исторических и экономических условиях. При этом *охват географической мобильности* (доля населения, которые испытали хотя бы один географический переезд) и *интенсивность мобильности* (количество переездов) увеличиваются в более молодых поколениях. Такие предположения основаны на связи географической мобильности с административной свободой передвижения, свободным рынком труда, рынком жилья и экономическими диспропорциями между регионами и типами населенных пунктов по уровню урбанизации. Альтернативной является гипотеза, что старшие поколения более мобильны, чем младшие. Аргументы в пользу этой гипотезы состоят в особенностях макромиграционных движений населения в первой половине и середине XX в. в рамках процесса урбанизации, развития северных и сибирских регионов, и целенаправленных действий государства – реализации проекта «великихстроек», целевого перемещения трудовых ресурсов между регионами через систему распределения после обучения, переселения целых этнических групп. Большое влияние могла оказать также военная и послевоенная турбулентность в расселении населения. На основе полученных данных были выделены три группы населения по уровню географической мобильности (таблица 1):

Группа 1. Немобильное население (не перемещались в течение взрослой жизни ни разу).

Группа 2. Разовая смена места жительства – разовая мобильность (один переезд).

Группа 3. Частая географическая мобильность – интенсивная мобильность (два раза или чаще).

Таблица 1. Распространенность и частота географических перемещений в течение жизни россиян 1973 года рождения и младше, % от группы

	Поколения, определенные по году рождения			
	всего по выборке	до 1953 г.	1954–1963 гг.	1964–1973 гг.
Группа 1. Немобильное население (не переезжали надолго во взрослой жизни)	65%	51%	63%	77%
Группа 2. Разовая мобильность	22%	30%	23%	15%
Группа 3. Частая мобильность	12%	18%	12%	8%
Нет информации (отказались отвечать)	1%	2%	1%	-

Примечание: на основе вопросов: «В течение взрослой жизни, то есть после того, как вам исполнилось 16 лет, меняли ли вы место жительства – город, регион, страну?»; и если «да», то «Сколько раз за взрослую жизнь вы переезжали, прежде чем оказались в том месте, где вы живете сейчас?».

Общий охват географической мобильности на протяжении жизненного пути поколений, рожденных до 1973 г., составил 34%; остальные 65% опрошенных, которые никогда не покидали свой населенный пункт на долгое время, являются немобильным населением. Разовая мобильность на протяжении жизненного пути составила 22%, частая мобильность – 12% (7% перемещались два раза в жизни, 5% – три раза и чаще).

Предположения о значительных различиях в географической мобильности между поколениями полностью подтвердились: расхождения между самым старшим и самым младшим поколением составили 25 п.п. по немобильному населению, все различия статистически значимы.

На основе данных нашла свое подтверждение гипотеза о большем охвате географической мобильности среди старшего поколения и о снижении мобильности в последующих поколениях: с каждым новым поколением уменьшалась и разовая, и частая мобильность. В самом молодом «поколении реформ» остаются явными признаки ослабления мобильности: она продолжает замедляться среди тех, кто родился в начале 1970-х гг. (81% немобильные) по сравнению с рожденными в предыдущей пятилетке (73% немобильные). В «поколении оттепели» различия в общем уровне мобильности по годам рождения незначительны, хотя для более детального анализа размер выборки недостаточен.

Вероятно, макропроцессы, которые происходили в военные и послевоенные годы, а также государственная политика перемещений сыграли значительно большую роль в расширении мобильности населения, чем рыночные механизмы 1990-х и последующих годов.

Направления географической мобильности

Помимо охвата и интенсивности географической мобильности, важным для понимания сущности этого процесса является определение *направленности перемещений*. В ходе опроса по каждому типу перемещения задавался вопрос о начальной точке пребывания до переезда и конечной точке после переезда. Обе точки описаны двумя индикаторами – регион (федеральный округ в нынешних границах) и тип населенного пункта (город свыше 1 млн жителей, 500–999 тыс. жителей, 100–499 тыс. жителей, менее 100 тыс. жителей, сельский населенный пункт). Методом сопоставления начальной и конечной точек переезда был создан показатель «тип перемещения», состоящий из трех категорий – (1) восходящее, когда перемещение происходит из населенного пункта меньшего размера в больший, (2) нисходящее – перемещение из более крупного по размеру населения пункта в меньший, (3) горизонтальное – начальная и конечная точки относятся к одному и тому же интервалу численности населения.

Рассмотрим первые географические перемещения во взрослом возрасте по их направлению. Основным вектором первых взрослых перемещений на жизненном пути трех поколений россиян является восходящая географическая мобильность – чуть меньше половины перемещений (*таблица 2*). Однако значительную долю составляют и другие направления мобильности: около четверти всех первых перемещений относятся к нисходящему типу, чуть более четверти – к горизонтальной географической мобильности. Несмотря на различия в охвате и интенсивности мобильности между поколениями, направления первого переезда между ними очень схожи, при этом основное различие состоит в большей доле нисходящих перемещений в «поколении реформ» (+5 п.п. по сравнению с «послевоенным поколением», такие различия не очень велики, но статистически значимы).

Таблица 2. **Направления географической мобильности, первый переезд во взрослой жизни, %**

Направления географической мобильности	Поколения, определенные по году рождения			
	всего по выборке	до 1953 г.	1954–1963 гг.	1964–1973 гг.
Восходящая	48	47	48	48
Нисходящая	24	22	25	27
Горизонтальная	27	29	26	25
Нет информации	1	2	1	-

Предыдущие исследования показали связь показателей пространственной мобильности с социально-демографическими характеристиками. В частности, в исследовании З.Т. Голенковой, П.Е. Сушко, А.В. Стрельниковой была продемонстрирована взаимозависимость переездов респондентов и типа населенного пункта: выявлено, что респонденты из крупных городов осуществляют переезд реже,

чем респонденты из мелких населенных пунктов (менее 10 000 жителей) [Голенкова и др. 2019, с. 395]. В качестве одного из факторов, способствующих увеличению переездов, Э. Ли называл доход: чем он выше, тем больше вероятность переезда [Lee 1966, p. 54]. Выполненные на российских массивах исследования не выявили гендерных различий в характере перемещений [Ястребов 2016а, с. 22]. Однако следует отметить, что данные взаимосвязи едва ли могут иметь константную характеристику, но способны меняться под воздействием контекста и социально-экономических факторов в зависимости от времени проведения опроса и выбранных для анализа поколений. Поэтому в данной статье мы предполагаем, что существует связь между социально-демографическими факторами и направлением переезда.

Мы провели статистическую проверку прямой связи направления географической мобильности и социально-демографических характеристик респондентов, включая пол, возраст во время переезда и достигнутые показатели (на момент опроса) – уровень образования, семейное положение и доход. Доход измерялся по четырехбалльной шкале субъективной оценки качества жизни: шкала от одного – «жить на такой доход очень трудно», до четырех – «жить на такой доход легко». Анализ показал отсутствие статистически значимой связи по всем параметрам²; исключение составила взаимозависимость географической мобильности и достигнутого дохода респондента ($p=0,006$). Отсутствие связи между показателем общей географической мобильности и социально-демографическими факторами может быть обусловлено тем, что разные мотивационные типы географической мобильности – трудовая, образовательная, семейная и материальная – имеют разную социально-демографическую основу.

Было выявлено, что направление географической мобильности может выступать причиной изменения в социально-демографических факторах, в то же время и сами изменения в социально-демографических факторах могут быть причиной переезда. Например, уменьшение дохода может приводить к переезду из большого города в малый.

Время, цели и мотивация географической мобильности

Географическая мобильность и возраст

Мы предполагаем, что географическая мобильность может различаться в зависимости от возраста: согласно исследованиям, проведенным в России около 10 лет назад, возрастной пик переездов сдвинулся в сторону увеличения среднего возраста переезда, хотя и входит в верхние границы молодежи. Можно допустить, что средний возраст переезда и дальше продолжит расти в связи с тенденциями увеличения возраста первого материнства и вступления в брак [Архангельский, Калачикова 2020]. Однако результаты нашего исследования не подтвердили данную гипотезу: первый взрослый переезд приходится на молодой возраст (среднее значение составляет 25 лет), что тем не менее согласуется с результатами других

² Следует отметить, что для анализа использовались лишь двусторонние коэффициенты связи без применения многомерных методов. Данная задача будет поставлена в следующих статьях авторов.

исследований, уточняющих, что «интенсивность переездов достигает пика в молодых возрастах» [Семенова и др. 2019, с. 389].

С точки зрения жизненного пути первый переезд состоялся в молодом возрасте (до 30 лет) у четырех пятых всех мобильных респондентов, еще 12% переехали в первый раз в среднем возрасте (30–49 лет), и 6% первых переездов пришлось на старший возраст (таблица 3). Сравнение трех поколений показывает, что первый переезд стал «взрослеть» в «поколении реформ». Различия в возрастной структуре переезда между «послевоенным поколением» и «поколением оттепели» очень невелики, то есть сохранялись довольно долгое время. Но в поколении, рожденном между 1964 и 1973 г., средний возраст первого переезда значительно вырос – от средней в 23,5 года до 27,8. Такой рост среднего возраста переезда произошел из-за увеличения доли первых переездов в старших возрастах – с 1% в самом старшем поколении до 11% в «поколении реформ». Такие изменения свидетельствуют о серьезных сдвигах в мотивации и причинах географической мобильности, а также об изменении значения такой мобильности для жизненного пути человека.

Таблица 3. **Возраст первого взрослого переезда**

	Поколения, определенные по году рождения			
	всего по выборке	до 1953 г.	1954–1963 гг.	1964–1973 гг.
Средний возраст первого переезда	25,2	23,8	23,5	27,8
Переехал до 30 лет	75%	77%	78%	71%
Переехал, когда было 30–49 лет	12%	12%	12%	12%
Переехал, когда было 50–59 лет	3%	1%	2%	5%
Переехал после 60 лет	3%	-	1%	6%
Нет информации	7%	10%	7%	6%

Примечание: расчеты произведены от количества респондентов, которые переезжали хотя бы один раз или более.

Основная часть переездов в молодом возрасте приходится на 17–20 лет (половина всех переездов в этом возрасте); переезды в более старших возрастах не имеют возрастных пиков и относительно равномерно распределены по годам. Важно отметить, что переезды в молодом возрасте могут сравниваться во всех исследуемых поколениях без ограничений, тогда как переезды в зрелом и старшем возрастах для самого молодого поколения могут быть пока нереализованными.

Мотивационные типы географической мобильности

Географическая мобильность имеет как внешние характеристики, которые мы рассмотрели выше (охват, частоту, направленность, возраст переезда), так и внутренние (мотивация переезда и способ принятия решений). Важнейшими внутренними характеристиками мобильности, определяющими тип мобильности, являются,

на наш взгляд, цели и мотивация. Под мотивацией мы понимаем широкую систему рациональных или эмоциональных внутренних либо внешних факторов, которые подвигают человека на изменение его географического положения.

В исследовании мы ставили перед собой задачу ответить на вопрос, имеет ли географическая мобильность однофакторную мотивационную структуру на индивидуальном уровне, даже если общее количество разнообразных мотивов велико, или многофакторную и в целом определяется как смешанный по мотивации процесс без определенных типов.

Таблица 4. Основные причины первого переезда, % от всех ответов, каждый респондент мог дать более одного ответа

	Поколения, определенные по году рождения			
	всего по выборке	до 1953 г.	1954–1963 гг.	1964–1973 гг.
Семейные мотивы				
Внутрисемейные цели и обстоятельства	38	37	35	38
Образование отдельного домохозяйства, отделение от родительской семьи	12	11	15	9
Образовательные мотивы				
Получение образования	21	21	24	18
Трудовые и профессиональные				
Трудовой контракт (необходимость по работе)	13	12	11	19
Трудовая миграция, поиск работы, улучшение материальных условий труда	4	3	4	4
Расширение профессиональных возможностей, карьера	2	2	1	6
Качество жизни				
Улучшение качества жизни	6	5	7	7
Изменение жизненной траектории, поиск новых путей и возможностей	6	5	5	8
Вынужденное переселение, беженец	2	3	1	1
Другие причины или нет информации	6	9	5	5

Показатель мотива переезда измерялся с помощью многовыборного вопроса «Почему вы переехали?» (закрытый вопрос с карточкой), где основные мотивы, проверенные в ходе претеста, были сгруппированы в 12 категорий с возможностью дать свой ответ в открытой категории «другое». Анализ ответов показал, что общее количество мотивов географической мобильности довольно обширно, их разброс по сферам жизни и содержательным характеристикам очень разнообразен (таблица 4). Мы условно сгруппировали все мотивы в пять широких групп – семейные, образовательные, трудовые/ профессиональные, качество жизни и вынужденные перемещения. При этом в большинстве случаев респонденты смогли

выделить один доминирующий мотив их географического перемещения (96%), то есть можно говорить о том, что географическая мобильность имеет однофакторное мотивационное решение.

Предыдущие исследования выявили в качестве основного мотива внутрисемейные обстоятельства [Малева, Бурдяк 2018; Голенкова, Сушко 2016], однако данная формулировка, на наш взгляд, является слишком общей и не позволяет узнать внутреннее наполнение данной категории мотивов. В нашем исследовании внутрисемейные обстоятельства характеризовались следующими закрытиями шкалы – переезды при создании новой семьи, переезды при отделении от родительской семьи без образования собственной семьи, воссоединение многопоколенной семьи, переезды вследствие профессиональных задач или интересов других членов семьи, их здоровья и других обстоятельств. Отметим, что данные закрытия были сформулированы на этапе пилотажа анкеты и проведения дополнительных пилотных интервью, содержащих более развернутые ответы причин переезда.

Наиболее частым типом географической мобильности с точки зрения целей и мотивации являются переезды по внутрисемейным обстоятельствам, достигая около половины всех первых взрослых переездов. Этот тип географической мобильности можно считать «стабильным ядром» этого процесса, поскольку по этим причинам географические перемещения случались во всех поколениях примерно в одной и той же пропорции.

Второй тип географической мобильности по мотивации составляют переезды с образовательными целями – около пятой части всех первых взрослых переездов. Доля таких переездов также относительно стабильна во всех поколениях, хотя некоторое снижение произошло в «поколении реформ», несмотря на общий рост доли людей, получающих профессиональное образование в каждом новом поколении.

Третью группу мотивов образуют трудовые или профессиональные переезды, основная часть которых – переезды по трудовому контракту, а меньшая – свободная трудовая межрегиональная миграция и карьерные мотивы. Этот тип географической мобильности по-разному проявляется в трех исследуемых поколениях и зависит от исторического времени. Переезды по трудовым мотивам стали занимать большую долю в «поколении реформ» (29% всех первых переездов), что на 12 п.п. больше, чем в двух более старших поколениях. Поколения, которые вошли во взрослую жизнь в конце 1980-х и 1990-х гг., гораздо чаще, чем старшие поколения, меняли свое географическое положение из-за требований работы, вынужденной трудовой миграции, а также с карьерными целями.

Четвертую группу мотивов составляют стремления к улучшению качества жизни и расширению жизненных возможностей. Данный тип географической мобильности аккумулирует 12% от всех переездов, но его доля растет от поколения к поколению – 10% в «послевоенном поколении» и 15% в «поколении реформ». Географическая мобильность по индивидуальным стратегическим мотивам (с целью улучшения качества жизни или расширения жизненных возможностей наряду с карьерными устремлениями) представляет собой ответ на географическое неравенство, касающееся качества жизни, способ решения жизненных проблем в новых условиях. Мы предполагаем, что географическая мобильность такого типа может вести к позитивным изменениям на жизненном пути, но эту гипотезу еще предстоит проверить.

Мотивационные типы географической мобильности на разных этапах жизненного пути

Мы предполагаем, что причины географической мобильности будут отличаться в зависимости от возраста респондента. На этапе ранней молодости причины переезда могут быть связаны с работой и образованием, затем – с созданием семьи; переезды в среднем возрасте – с жилищными условиями, профессиональной карьерой, экономическими интересами и целями; а цели географических перемещений людей старшего возраста – со здоровьем, образом жизни, воссоединением с детьми (таблица 5).

Таблица 5. Мотивы географической мобильности (первый переезд) на разных этапах жизненного пути, %, многовыборный вопрос по мотивации

Мотивационный тип мобильности	Те, кто переехал в первый раз до 30 лет	Те, кто переехал в 30–49 лет	Те, кто переехал в 50–59 лет	Те, кто переехал после 60
Семейный	45	53	34	63
Образовательный	27	-	-	-
Трудовой/профессиональный	19	21	9	15
Качество жизни или самореализация	9	30	21	7
Вынужденный	1	6	34	15
Другие причины и мотивы	4	0	9	-

Результаты анализа показали, что связь возраста переезда с его мотивом весьма существенна, что подтверждает первоначальные предположения. В то же время распределение переездов по мотивационным типам для разных возрастов выглядит сложнее. И в молодом, и в среднем возрасте (30–49 лет) значительную часть переездов составляют перемещения по семейным мотивам (около половины); переезды по трудовым мотивам в этих группах очень сходны по частоте. Отличия содержатся в образовательных переездах, которые характерны только для молодых (27%). В группе среднего возраста значительную долю (30%) составляют переезды с целью улучшения качества жизни и самореализации. В группе 50–59-летних мотивационная структура переездов также связана с задачами улучшения качества жизни, мотивы трудовой деятельности выступают стимулами переезда значительно реже, однако результаты по этой группе нужно принимать с осторожностью из-за небольшого абсолютного размера группы переехавших. В старших возрастах основным мотивом переезда являются семейные обстоятельства, в частности воссоединение с семьями детей. Размер выборки в данном исследовании не позволяет провести более детальный анализ, поэтому пока намечены лишь основные линии возрастных различий.

В ходе анализа была обнаружена связь мотивационных типов географической мобильности и ее направления: образовательные переезды в подавляющем большинстве происходят в восходящем направлении – из населенного пункта

меньшего размера в больший. Семейные мотивы имеют самую слабую связь с направлением перемещений: они происходят в самых разных направлениях. Трудовая и профессиональная географическая мобильность также довольно смешана по направлению, но с преобладанием восходящей и горизонтальной мобильности. При переездах с целью улучшения качества жизни и самореализации в почти половине случаев перемещения – восходящие по типам населенных пунктов, хотя горизонтальные и нисходящие также встречаются (таблица 6).

Таблица 6. Причины и направление переезда, % от типа мобильности при учете всех переездов по выборке

	Восходящее	Нисходящее	Горизонтальное	Нет информации
Семейная	40	33	25	2
Образовательная	74	10	16	-
Трудовая/профессиональная	43	25	32	-
Качество жизни/самореализация	48	23	29	-

Примечание: вынужденный переезд и другие причины не включены в анализ ввиду слишком незначительного размера выборки в этих подгруппах.

Потенциал и барьеры географической мобильности

Потенциал географической мобильности

Помимо факта перемещения, географическая мобильность может характеризоваться потенциалом мобильности – желанием или готовностью к переезду. Поэтому мы предполагаем, что реальная мобильность может отличаться от потенциальной ввиду воздействия инфраструктурных факторов и барьеров (например, рынка труда, рынка жилья, различий в стоимости жизни между регионами, психологических барьеров, юридических факторов – института прописки), при этом указанные факторы являются контекстуально-зависимыми и поэтому могут по-разному влиять на различные поколения.

Потенциал географической мобильности измерялся с помощью вопроса «Возникло ли у вас когда-либо желание или планы переехать жить в другое место – другой населенный пункт, регион, другую страну?». Вопрос сформулирован таким образом, чтобы включить ретроспективные планы и желания на всем протяжении жизненного пути и таким образом снизить влияние текущего возраста на ответы. Оказалось, что нереализованный потенциал географической мобильности составляет 10%; он выше среди «поколения реформ» (14%), ниже в «поколении оттепели» (8%) и «послевоенном поколении» (7%). Географическая мобильность «поколения реформ» может быть охарактеризована как нереализованная, так как реальная мобильность в этом поколении ниже, чем в двух других, а потенциальные желания – выше.

Основными барьерами для реализации потенциала географической мобильности респонденты называли недостаток материальных средств, восприятие высоких рисков (боязнь потерять работу, жилье, социальные связи), психологические причины и имеющиеся обязательства. Причем субъективная оценка барьеров мобильности трех поколений довольно сильно отличается. Старшее «послевоенное поколение» основными барьерами считают нехватку материальных средств и психологические причины, но в меньшей степени – высокие риски потери имеющихся условий жизни. «Поколение оттепели» к наиболее важным препятствиям относит указанные выше риски, во вторую очередь – нехватку материальных средств, и чаще других поколений называет трудности с поиском жилья и довольно редко – психологические причины. Самое молодое «поколение реформ», в котором нереализованный потенциал мобильности наиболее высок, объясняют это в первую очередь нехваткой средств (как и «послевоенное поколение»), но также высокими рисками потерь (как и «поколение оттепели»), психологические барьеры представители этого поколения осознают в большей степени, чем «поколение оттепели», но меньше, чем «послевоенное поколение».

Мотивация потенциальной географической мобильности среди людей, которые хотели переехать, существенно отличается от мотивации реальных переездов. Если среди тех, кто реально переезжал, большинство причин переезда были продиктованы внешними обстоятельствами и реакцией на внешние изменения (адаптационные), то среди мотивов потенциального переезда преобладают личностные мотивы инновационного характера – стремление к позитивному изменению жизни. К таким мотивам относятся желание попробовать другой путь, жить по-другому; улучшить климатические и экологические условия жизни, жилищные и другие бытовые условия, общие социальные условия и материальное положение (таблица 7).

Таблица 7. С чем было связано желание или планы переехать в зависимости от поколения, % от всех ответов*

	всего	1964–1973 гг.	1954–1963 гг.	1953 г. и раньше
Изменить жизнь, попробовать жить по-другому	32	19	26	29
Климат, лучшие экологические условия	29	26	18	13
Условия жизни, жилье, инфраструктура	24	21	21	4
Лучшие социальные условия	14	9	8	19
Материальное положение	18	12	14	15
Профессиональный рост, карьера, возможности	8	5	4	10
Образование	4	3	3	3
Возможности для детей	7	4	5	7
Другое	1	1	1	0

*каждый респондент мог дать более одного ответа.

Если различия между поколениями в мотивации реальной мобильности невелики, но в мотивации потенциальной мобильности – значительны. Мотивы «послевоенного поколения» заключаются в желании изменить жизнь, попробовать жить по-другому, улучшить социальные и материальные условия жизни, добиться профессионального продвижения. Мотивами «поколения оттепели» являются желание изменить жизнь, стремление улучшить жилищные и бытовые условия и переехать в более благоприятный климат. Для «поколения реформ» климат остается первым по частоте в мотивационной иерархии (26%), за ним следуют жилищные и другие бытовые условия, и лишь потом желание попробовать вести жизнь по-другому.

Результаты исследования показали, что потенциал и реализуемая географическая мобильность тесно связаны со стартовым местом проживания. Наиболее высока и реальная мобильность среди тех, кто начал свою взрослую жизнь в малых городах и селах (45% из них переехали хотя бы один раз за жизнь), наименее высокая – среди жителей городов-миллионников (21%). При этом нереализованный потенциал мобильности самый высокий в больших городах (15%), хотя и доля немобильного населения там самая высокая (64%). Причины таких различий могут заключаться как в общем процессе урбанизации, который проходил в России на протяжении всего XX в. и имел социально-экономические основы, так и в большем спектре мотиваций для жителей сел и малых городов – образовательные переезды, профессиональные и карьерные переезды, переезды для улучшения качества жизни и инфраструктуры. В более молодых поколениях эта связь может быть выражена уже не столько сильно либо может иметь противоположную направленность, но для подтверждения этих предположений потребуются данные о других поколениях за рамками этого исследования.

Важным результатом исследования можно назвать то, что потенциал мобильности остается нереализованным, а мотивы потенциальной мобильности (улучшение качества жизни) качественным образом отличаются от мотивов реальной мобильности (внутрисемейные обстоятельства). Данный результат поднимает вопрос, что препятствует реализации потенциала, и свидетельствует, что преодоление существующих барьеров может способствовать повышению качества и удовлетворенности жизнью среди населения.

Заключение

Географическая мобильность представляет собой как групповой, так и индивидуальный ответ людей на исторические вызовы, а также служит способом достижения жизненных целей. В нынешних условиях очень высокий уровень географической мобильности может говорить о неблагоприятности обстоятельств и жизненного уклада, которые подвигают людей на изменение своего места пребывания, в результате повышается нагрузка на инфраструктуру и усиливается непредсказуемость социальных условий, что препятствует эффективному социальному планированию.

В этом исследовании мы обнаружили, что общий уровень географической мобильности в России среди поколений, которые прошли большую часть

жизненных этапов, является относительно низким. Две трети респондентов никогда не покидали на длительное время населенные пункты, где начали свою взрослую жизнь. Для более точного определения такого уровня географической мобильности нужно было бы провести либо временное, либо межстрановое сравнение, но таких данных пока нет. Однако есть основания предполагать, что во многих странах уровень географической мобильности в течение жизни значительно превышает российский: например, опросы общественного мнения показывают, что лишь 29% американцев живут в том городе, где родились, хотя это не прямое сравнение с данными по России о взрослых переездах³. Другим аргументом оценки географической мобильности в России как низкой можно назвать сравнение с уровнем мобильности предыдущих поколений, и у нас была возможность провести сравнение с «послевоенным поколением». Результаты говорят о том, что географическая мобильность «послевоенного поколения» выше, чем «поколения реформ» (рожденные в 1960–1973 гг.), при этом частота переездов мало изменилась, оставаясь незначительной (большинство переездов случилось лишь раз в жизни в молодые годы).

Гипотеза о том, после реформ начала 1990-х гг. – снятия административных барьеров на перемещения; появления рынка жилья и рынка труда, новых моделей построения жизненного пути на принципах автономности и выбора индивидуальных траекторий; снижения государственного патернализма и вместе с тем увеличения региональных диспропорций в оплате труда и наличии рабочих мест – произошла интенсификация географической мобильности, не подтвердилась. «Послевоенное поколение» (70 лет и старше) испытало на своем жизненном пути значительно больше географических перемещений, чем «поколения реформ». Несмотря на радикальность реформ и их высокую значимость для разных сторон социальной жизни и индивидуальных сценариев жизненного пути, они не оказали принципиального влияния на охват и интенсивность географической мобильности изучаемых поколений. Похожие результаты были получены ранее Г.А. Ястребовым, отметившим тенденцию торможения географической мобильности среди постсоветских поколений [Ястребов 2016b, с. 17].

Мы предполагаем, что замедление географической мобильности может быть связано с макросоциальными процессами – достижением точки странового равновесия в процессах урбанизации, снижением миграционного потенциала сел и малых городов, а также резким сокращением влияния государства на перемещения больших групп населения, в том числе через систему распределения кадров после получения образования. Перемещения, связанные с макросоциальными процессами, постепенно заменяются географической мобильностью, связанной с индивидуальными решениями и жизненным выбором.

Результаты исследования демонстрируют низкую дифференциацию географической мобильности в зависимости от социально-демографических факторов: ни пол, ни семейное положение, ни национальность, ни трудовое положение не связаны с географической мобильностью.

Причины относительно низкого уровня географической мобильности могли заключаться в нереализованном потенциале мобильности, когда желания или планы переехать сталкивались с серьезными барьерами, препятствующими осу-

³ Подробнее см. Report: 29% of Americans Still Live in Their Hometowns. 2023. All Star Home survey // All Star Home // <https://allstarhome.com/resources/american-hometown-living-statistics/>, дата обращения 31.03.2024.

ществлению таких желаний. Однако данные свидетельствуют, что нереализованный потенциал мобильности не столь велик и составляет 12–19%, хотя роль его нельзя недооценивать. Такие нереализованные желания связаны с мотивационным типом мобильности по улучшению качества жизни и самореализацией, то есть с индивидуальными, внутренними побудительными мотивами, в отличие от реализованных, которые чаще стимулировались внешними обстоятельствами, необходимостью, а не желаниями. Барьерами в реализации люди называли нехватку материальных средств и страх перед рисками – боязнь потерять больше, чем приобрести. Выделение именно таких барьеров может говорить и о низкой психологической готовности людей к противостоянию рискам, которые несут любые изменения, и о качестве инфраструктуры и социальной среды, которые не помогают, а усугубляют риски и не предоставляют помощи или страховки в таких случаях. Однако в последнее время эти барьеры становятся потенциально снижаемыми благодаря мерам социальной политики регионов, областей или муниципальных образований в конкурентной борьбе за привлечение человеческих ресурсов.

Мы предполагаем, что в следующих поколениях индивидуальные мотивы географической мобильности будут возрастать, доля нереализованного потенциала миграции сократится за счет расширения возможностей и жизненных шансов. Целью социального развития могло бы стать расширение возможностей людей выбирать свой особый жизненный путь и использовать для этого все географическое пространство огромной страны, расширить свои жизненные горизонты в географическом плане, включить в свой жизненный мир всю страну не только в виртуальных представлениях, но и в практическом освоении (большая страна – большие возможности).

Список источников

- Андреевкова А.В. (2024) Исследования жизненного пути – концептуальные и методологические подходы и решения // Социологическая наука и социальная практика. Т. 12. № 1. С. 6–24. DOI: 10.19181/snsp.2024.12.1.1. EDN ADRPHA
- Архангельский В. Н., Калачикова О. Н. (2020) Возраст матери при рождении первого ребенка: динамика, региональные различия, детерминация // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. Т. 13. № 5. С. 200–217. DOI: 10.15838/esc.2020.5.71.12
- Голенкова З.Т., Сушко П.Е. (2016) Социальная мобильность в контексте миграционных биографий россиян // Социологические исследования. № 12. С. 95–104 // https://socis.isras.ru/files/File/2016/2016_12/Golenkova.pdf, дата обращения 10.02.2024.
- Голенкова З.Т., Сушко П.Е., Стрельникова А.В. (2019) Территориальная мобильность в контексте социально-статусных изменений // Семенова В.В., Черныш М.Ф., Сушко П.Е. (ред.) Социальная мобильность в усложняющемся обществе: объективные и субъективные аспекты. М.: ФНИСЦ РАН. С. 383–415.
- Гурко Т.А. (2017) Развитие брачно-семейных отношений в России и реализация семейной политики // Социологическая наука и социальная практика. Т. 5. № 3. С. 51–71. DOI: 10.19181/snsp.2017.5.3.5355
- Малева Т.М., Бурдяк А.Я. (2018) Территориальная мобильность населения России в контексте социальной динамики // Регион: экономика и социология. № 4. С. 89–111. DOI: 10.15372/REG20180404

- Рыбаковский Л.Л. (2016) К уточнению понятия «миграция населения» // Социологические исследования. № 12. С. 78–83 // https://socis.isras.ru/files/File/2016/2016_12/Rybakovsky.pdf, дата обращения 10.02.2024.
- Семенова В.В., Черныш М.Ф., Сушко П.Е. (ред.) (2019) Социальная мобильность в усложняющемся обществе: объективные и субъективные аспекты. М.: ФНИСЦ РАН.
- Тихонова Н.Е. (2011) Социальный статус и мобильность россиян // Горшков М.К., Крумм Р., Петухов В.В. (ред.) Двадцать лет реформ глазами россиян: опыт многолетних социологических замеров. М.: Весь мир. С. 125–143.
- Ястребов Г.А. (2016a) Социальная мобильность в советской и постсоветской России: новые количественные оценки по материалам представительных опросов 1994, 2002, 2006 и 2013 гг. Часть I // Мир России. Т. 25. № 1. С. 7–34 // <https://mirros.hse.ru/article/view/4909>, дата обращения 10.02.2024.
- Ястребов Г.А. (2016b) Социальная мобильность в советской и постсоветской России: новые количественные оценки по материалам представительных опросов 1994, 2002, 2006 и 2013 гг. Часть II // Мир России. Т. 25. № 2. С. 6–36 // <https://mirros.hse.ru/article/view/4901>, дата обращения 10.02.2024.
- Ballarino G., Panichella N. (2021) Social Origins, Geographical Mobility and Occupational Attainment in Contemporary Italy // *Genus*, vol. 77, no 3, pp. 1–24. DOI: 10.1186/s41118-020-00112-4
- Bernard A., Bell M., Charles-Edwards E. (2014) Life-Course Transitions and the Age Profile of Internal Migration // *Population and Development Review*, vol. 40, no 2, pp. 213–239. DOI: 10.1111/j.1728-4457.2014.00671.x
- Coulter R., Scott J. (2015) What Motivates Residential Mobility? Re-examining Self-Reported Reasons for Desiring and Making Residential Moves // *Population Space and Place*, vol. 21, no 4, pp. 354–371. DOI: 10.1002/psp.1863
- Dennett A., Stillwell J. (2010) Internal Migration in Britain, 2000–01, Examined Through an Area Classification Framework // *Population, Space and Place*, vol. 16, no 6, pp. 517–538. DOI: 10.1002/psp.554
- Duvall E.M. (1957) *Family Development*, Chicago, Philadelphia, New York: J.B. Lippincott Company.
- Geist C., McManus P. (2008) Geographical Mobility over the Life Course: Motivations and Implications // *Population, Space and Place*, vol. 14, no 4, pp. 283–303. DOI: 10.1002/psp.508
- Lee E. (1966) A Theory of Migration // *Demography*, vol. 3, no 1, pp. 47–57 // <https://www.sci-hub.ru/10.2307/2060063?ysclid=lyfuokvkk4185490443>, дата обращения 10.02.2024.
- Lehmer F., Ludsteck J. (2011) The Returns to Job Mobility and Inter-regional Migration: Evidence from Germany // *Papers in Regional Science*, vol. 90, no 3, pp. 549–571. DOI: 10.1111/j.1435-5957.2010.00326.x
- Nowok B., Van Ham M., Findlay A.M., Gayle V. (2013) Does Migration Make You Happy? A Longitudinal Study of Internal Migration and Subjective Well-being // *Environment and Planning A*, vol. 45, no 4, pp. 986–1002. DOI: 10.1068/a45287
- Panichella N., Cantalini S. (2022) Geographical Mobility and Occupational Achievement. A Longitudinal Analysis of South-to-North Internal Migration in Italy // *Socarxivsep2x*, Center for open Science.
- Rossi P. (1955) *Why Families Move*, Glencoe, IL: Free Press.
- Schachter J.P. (2004) Geographical Mobility: 2002–2003. Current Population Reports, US Census Bureau: Washington, DC // <https://cps.ipums.org/cps/resources/cpr/p20-549.pdf>, дата обращения 10.02.2024.

Long-term Geographic Mobility in the Life Path among Different Generations of Russians: Level, Direction, Motivation, Potential

A.V. ANDREENKOVA*, N.S. VORONINA**

***Anna V. Andreenkova** – DSc in Sociology, Vice Director, Institute of Comparative Social Research (CESSI), Moscow, Russian Federation; anna.andreenkova@cessi.ru, <https://orcid.org/0000-0002-6776-7703>

****Natalya S. Voronina** – PhD in Sociology, Leading Researcher, Institute of Sociology FCTAS RAS, Moscow, Russian Federation; navor@bk.ru, <https://orcid.org/0000-0001-8859-6803>

Citation: Andreenkova A.V., Voronina N.S. (2025) Long-term Geographic Mobility in the Life Path among Different Generations of Russians: Level, Direction, Motivation, Potential. *Mir Rossii*, vol. 34, no 2, pp. 143–165 (in Russian). DOI: 10.17323/1811-038X-2025-34-2-143-165

Abstract

This article analyzes the long-term geographic mobility of different age groups of Russians based on a nationwide survey conducted by CESSI in the fall of 2023 as part of the project “The Life Path of the Generation that Came of Age in the 1990s”. The study focuses on respondents who have lived through a substantial portion of their life course, specifically those aged 50–59, 60–69, and 70 or older.

The findings indicate a relatively low level of geographic mobility among all the age groups studied. Significant differences in mobility levels were observed: two-thirds of Russians aged 50–59 have never moved geographically, while respondents from the other two age groups more frequently reported either a single move or multiple relocations. The most mobile group is those aged 70 or older. Across all age groups, the majority of moves were upward in nature (accounting for slightly more than half of relocations).

Geographic mobility was found to be unrelated to socio-demographic factors other than income. In most cases, respondents identified a single dominant motive for relocation, regardless of age—family circumstances. In addition to family motives, the reasons for moving varied with age: education-related motives dominated in the younger cohort, employment motives in the middle cohort, and quality-of-life improvements in the older cohort. The unrealized potential for geographic mobility is estimated at 10%, with key barriers including a lack of financial resources, perceived risks, psychological factors, and existing obligations. Motivations for potential mobility differ from those for actual mobility and are more closely linked to aspirations for positive life changes.

Keywords: *geographic mobility, social mobility, generations, life course, motivation, geographical mobility potential*

References

Andreenkova A.V. (2024) Life Course Studies – Conceptual and Methodological Approaches and Solution. *Sociological Science and Social Practice*, vol. 12, no 1, pp. 6–24 (in Russian). DOI: 10.19181/snsp.2024.12.1.1. EDN ADRPHA

The article was prepared with the financial support of the RSCF, project No. 23-18-00635.

The article was received in April 2024.

- Arhangel'skij V.N., Kalachikova O.N. (2020) Age of Mother at Birth of First Child: Dynamics, Regional Differences, Determination. *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*, vol. 13, no 5, pp. 200–217 (in Russian). DOI: 10.15838/esc.2020.5.71.12
- Ballarino G., Panichella N. (2021) Social Origins, Geographical Mobility and Occupational Attainment in Contemporary Italy. *Genus*, vol. 77, no 3, pp. 1–24. DOI: 10.1186/s41118-020-00112-4
- Bernard A., Bell M., Charles-Edwards E. (2014) Life-Course Transitions and the Age Profile of Internal Migration. *Population and Development Review*, vol. 40, no 2, pp. 213–239. DOI: 10.1111/j.1728-4457.2014.00671.x
- Coulter R., Scott J. (2015) What Motivates Residential Mobility? Re-examining Self-Reported Reasons for Desiring and Making Residential Moves. *Population Space and Place*, vol. 21, no 4, pp. 354–371. DOI: 10.1002/psp.1863
- Dennett A., Stillwell J. (2010) Internal Migration in Britain, 2000–01, Examined Through an Area Classification Framework. *Population, Space and Place*, vol. 16, no 6, pp. 517–538. DOI: 10.1002/psp.554
- Duvall E.M. (1957) *Family Development*, Chicago, Philadelphia, New York: J.B. Lippincott Company.
- Golenkova Z.T., Sushko P.E. (2016) Social Mobility in the Context of Migration Biographies of Russians. *Sociological Studies*, no 12, pp. 95–104. Available at: https://socis.isras.ru/files/File/2016/2016_12/Golenkova.pdf, accessed 10.02.2024 (in Russian).
- Golenkova Z.T., Sushko P.E., Strelnikova A.V. (2019) Territorial Mobility in the Context of Social and Status Changes. *Social Mobility in an Increasingly Complex Society: Objective and Subjective Aspects* (eds. Semenova V.V., Chernysh M.F., Sushko P.E.), Moscow: FCTAS RAS, pp. 383–415 (in Russian).
- Geist C., McManus P. (2008) Geographical Mobility over the Life Course: Motivations and Implications. *Population, Space and Place*, vol. 14, no 4, pp. 283–303. DOI: 10.1002/psp.508
- Gurko T.A. (2017) Development of Marriage and Family Relations in Russia and the Implementation of Family Policy. *Sociological Science and Social Practice*, vol. 19, no 3, pp. 51–71 (in Russian). DOI: 10.19181/snsp.2017.5.3.5355
- Lee E. (1966) A Theory of Migration. *Demography*, vol. 3, no 1, pp. 47–57. Available at: <https://www.sci-hub.ru/10.2307/2060063?ysclid=lyfuokvkk4185490443>, accessed 10.02.2024.
- Lehmer F., Ludsteck J. (2011) The Returns to Job Mobility and Inter-regional Migration: Evidence from Germany. *Papers in Regional Science*, vol. 90, no 3, pp. 549–571. DOI: 10.1111/j.1435-5957.2010.00326.x
- Maleva T.M., Burdyak A.Ya. (2018) Territorial Mobility of the Russian Population in the Context of Social Dynamics. *Region: Economics and Sociology*, no 4, pp. 89–111 (in Russian). DOI: 10.15372/REG20180404
- Nowok B., Van Ham M., Findlay A.M., Gayle V. (2013) Does Migration Make You Happy? A Longitudinal Study of Internal Migration and Subjective Well-being. *Environment and Planning A*, vol. 45, no 4, pp. 986–1002. DOI: 10.1068/a45287
- Panichella N., Cantalini S. (2022) Geographical Mobility and Occupational Achievement. A Longitudinal Analysis of South-to-North Internal Migration in Italy. *Socarxivsep2x*, Center for open Science.
- Rossi P. (1955) *Why Families Move*, Glencoe, IL: Free Press.
- Rybakovskij L.L. (2016) To Clarify the Concept of “Population Migration”. *Sociological Studies*, no 12, pp. 78–83. Available at: https://socis.isras.ru/files/File/2016/2016_12/Rybakovsky.pdf, accessed 10.02.2024 (in Russian).
- Schachter J.P. (2004) *Geographical Mobility: 2002–2003. Current Population Reports*, US Census Bureau: Washington, DC. Available at: <https://cps.ipums.org/cps/resources/cpr/p20-549.pdf>, accessed 10.02.2024.
- Semenova V.V., Chernysh M.F., Sushko P.E. (eds.) (2019) *Social Mobility in an Increasingly Complex Society: Objective and Subjective Aspects*, Moscow: Institute of Sociology of the Russian Academy of Sciences (in Russian).

- Tikhonova N.E. (2011) Social Status and Mobility of Russians. *Twenty Years of Reforms through the Eyes of Russians: The Experience of Many Years of Sociological Measurements* (eds. Gorshkov M.K., Krumm R., Petukhov V.V.), Moscow: Ves' Mir, pp. 125–143 (in Russian).
- Yastrebov G.A. (2016a) Social Mobility in Soviet and Post-Soviet Russia: A Revision of Existing Estimates Using Representative Surveys of 1994, 2002, 2006 and 2013. Part 1. *Mir Rossii*, vol. 25, no 1, pp. 7–34. Available at: <https://mirros.hse.ru/article/view/4909>, accessed 10.02.2024 (in Russian).
- Yastrebov G.A. (2016b) Social Mobility in Soviet and Post-Soviet Russia: a Revision of Existing Estimates Using Representative Surveys of 1994, 2002, 2006 and 2013. Part 2. *Mir Rossii*, vol. 25, no 2, pp. 6–36. Available at: <https://mirros.hse.ru/article/view/4901>, accessed 10.02.2024 (in Russian).