

**Личный транспорт против общественного: транспортное
поведение молодежи Москвы при новой модели городской
мобильности**

Москва 2023

Оглавление

Оглавление	1
Введение	2
Теоретическая часть	3
Основная часть	21
Методологический блок.....	21
Анализ базы данных анкетного опроса	25
Анализ качественных данных	30
Выводы	32
Список литературы и интернет-ресурсов	34

Введение

Современная жизнь все время находится в движении. Тем более в таком крупном городе, как Москва. Жизнь внутри города не прекращается ни на секунду, но для поддержания и улучшения этой жизни нужно развивать все сферы современной городской жизни. Мое исследование рассматривает одну из ключевых сфер города – транспортную, без которой невозможно представить современные города. Согласно официальным документам Правительства Москвы¹, еще в 2010 году в столице произошли изменения в приоритетах развития транспортной системы: теперь иерархия такова – пешеходы и велосипедисты, общественный транспорт, а затем личный автотранспорт. По утверждениям властей, вся транспортная система Москвы после 2010 года начала развиваться совсем иначе, с большей ориентацией на комфорт, безопасность и скорость.

Однако можно заметить публикации в СМИ², в которых утверждается, что в Москве в 2021 году было в два раза больше дней, когда наблюдались девяти и десятибалльные пробки, чем в 2018 и 2019 годах. Также, нередко в сети Интернет можно увидеть возмущения жителей столицы о нововведениях в московском транспорте.³ Самым ярким примером может служить реформа наземного транспорта «Магистраль», проведенная в Южном и Центральном административных округах в ноябре 2021 года.

Учитывая все вышеперечисленное, мне стало интересно исследовать **транспортное поведение москвичей**, возможные изменения этого поведения и причины выбора того или иного вида транспорта (в первую очередь, личного автомобиля и общественного транспорта) под влиянием «новой модели городской мобильности». **Ключевой вопрос** моего исследования: «Как

¹ Новые модели городской мобильности// Официальный сайт Мэра Москвы [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.mos.ru/upload/documents/files/novye_modeli_gorodskoy_mobilnosti.pdf (дата обращения: 01.11.2022).

² Пробки правят баллом // Коммерсантъ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/5180768> (дата обращения: 01.11.2022).

³ Что не так с московской автобусной реформой "Магистраль"? Разбираем на примерах // Живой Журнал [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://griphon.livejournal.com/542232.html> (дата обращения: 01.11.2022).

изменились транспортные предпочтения молодежи Москвы за последние 3–5 лет?». Причины выбора молодежи как социальной группы моего исследования представлены далее, в обзоре литературы.

Актуальность исследования подкреплена тем фактом, что в наше время перед каждым человеком рано или поздно встает выбор средства передвижения, особенно в таком мегаполисе, как Москва. Исследование также даст предположение как станет развиваться Москва, стоящая на перепутье двух мировых сценариев: сценария Соединенных Штатов, где привычным стал образ жизни дома в субурбии и личного автомобиля или сценария европейских стран, где общественный транспорт ставится во главу всего.

Теоретическая часть

Изначально хотелось бы обозначать некоторые трудности с конкретной интерпретацией «городской мобильности» как термина. Так как практика изучения города и движений внутри него как в России, так и за рубежом происходит под влиянием информационной глобализации и различных интерпретаций переводов, до сегодняшнего дня не сложилось однозначного и экспертного определения. В специализированной литературе можно найти термины «интегрированная городская мобильность» (Integrated Urban Mobility), «устойчивая городская мобильность» (Sustainable Urban Mobility), и городская мобильность (Urban Mobility). Принимая во внимание описанный мною выше факт развития информационных технологий, можно также говорить об усовершенствованной форме городской мобильности – «интеллектуальной городской мобильности» (Intelligent Mobility). В таблице 1 представлены некоторые формулировки термина из отечественной литературы:

Таблица 1

Подходы к понятию «городская мобильность»

1	Леончик В.П. ⁴	Возможность удовлетворять желания и потребности людей свободно передвигаться, получать доступ к общению, торговым и другим отношениям без ущерба для других важных социальных или экологических приоритетов общества в настоящем или в будущем.
2	Евсеева А.И. ⁵	Новая городская мобильность - новые векторы развития транспортных систем прогрессивных городов, заключающиеся в новой концепции городской мобильности, в которой центральное место отводится человеку и его потребности в комфортной городской среде в противовес автомобилецентричному подходу 20 века
3	Блинкин М.Я. ⁶	Городская мобильность – это способность людей передвигаться через определенное пространство, которая измеряется количеством перемещений, а также возможность комфортабельно перемещаться посредством улучшения городской системы транспорта.

В своей исследовательской работе я буду упоминать термин «городская мобильность» (или Urban Mobility); смотреть на изменения с процессного подхода к определению, который включает в себя анализ передвижений

⁴ Леончик, В. П. Устойчивая мобильность и устойчивый транспорт – европейская мода или веление времени / В. П. Леончик. — Текст : электронный // ОДБ Брусель [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://by.odb-office.eu/files/valenitina_leonchik_ustoychivaya_mobilnost_i_ustoychivyy_transport_.pdf (дата обращения: 30.03.2022)

⁵ Евсеева, А. И. Новая городская мобильность: тенденции развития транспортных систем / А. И. Евсеева // Государственное управление. Электронный вестник. – 2016. – № 59. – С. 238–266.

⁶ Блинкин М.Я. "О транспортном моделировании" / М. Я. Блинкин. — Текст : электронный // Координационный совет по организации дорожного движения [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.ksodd.ru/bdd/files/blinkin-2014.pdf> (дата обращения: 02.04.2022).

городского населения с точки зрения организации и процесса перемещения горожан в населенных пунктах, конкретно – в городе Москве. Самым близким по значению из таблицы 1 к этому подходу является определение №2, так как в нем упоминаются новые концепции мобильности, которые приходят на смену автомобилизированным обществам XX века. Однако, это не означает полный отказ от остальных интерпретаций и подходов к городской мобильности, во многих основополагающих источниках упоминаются и другие варианты, которые будут отображены без изменений.

К личному транспорту относятся транспортные средства, которые недоступны для общественного пользования, а именно – легковые частные автомобили. Общественным транспортом является пассажирский транспорт, доступный и востребованный многими слоями населения. Общественным транспортом в г. Москва принято считать⁷ Московский метрополитен, автобус, трамвай, электробус, монорельс, Московское Центральное Кольцо (далее – МЦК), Московские Центральные Диаметры (далее – МЦД), а также такси и сервис по краткосрочной аренде автомобилей – каршеринг.

Принципиальный интерес в исследовании молодежи Москвы обусловлен тем, что в российской практике отсутствуют научные работы, в которых акцент делается на этой социальной группе.

Однако, в международной практике есть работы на схожие темы. Например, исследование, проведенное студентами университета Западной Англии и Оксфордского университета⁸. Они сравнивают число пользующихся личным и общественным транспортом в условиях урбанизации и уплотнения городских массивов в 2001 и 2011. Так, процентное соотношение пользующихся автомобилем в Лондоне за 10 лет в возрастной категории 16–24 снизилось на 0,1%, а в возрасте 25–34 на 9,7%. Соотношение пользующихся общественным

⁷ Пассажирам // Единый Транспортный Портал [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://transport.mos.ru/passengers> (дата обращения: 05.04.2022).

⁸ Melia S., Chatterjee K., Stokes G. Is the urbanisation of young adults reducing their driving? //Transportation research part A: policy and practice. – 2018. – Т. 118. – С. 444-456.

транспортом в Лондоне за 10 лет в категории 16–24 увеличилось на 14,6%, в возрасте 25–34 на 20,6%. Важно при этом отметить, что такие высокие темпы перехода на общественный транспорт в столице Соединенного Королевства наблюдаются только в этих возрастных категориях, так, процент повышения использования общественного транспорта среди всех опрошенных – 5,8%. Эти цифры лишь подтверждают мои слова об уникальном статусе молодежи: темпы поездок на общественном транспорте среди ее представителей в 3–4 раза превышают средние значения. К тому же данные на рис. 1⁹ показывают нам, о том что ни один из 7 прогнозов о количестве автомобильного трафика в Великобритании, не оправдался – темпы замедлились и даже немного снизились, так что можно с большой уверенностью заявить о выборе ОТ среди британской молодежи. Однако в России уровень автомобилизации с каждым годом растет (достигнув в 2020 году показателя 313 автомобилей на 1 тысячу населения), а количество пользователей ОТ сокращается (рис. 2)¹⁰. Это объясняется тем, что Россия позже вступила в процесс бурной автомобилизации, с отставанием около полувека по сравнению с Западом. Об этом отставании речь пойдет немного позже. В наше время, урбанисты, планировщики и экологи стараются максимально сократить этот разрыв во времени и быстрее перейти к процессу формированию новой городской мобильности. Москва является не только столицей России, но и флагманом во многих инновациях и изменениях, так что стоит выяснить как московская молодежь оценивает применяемые меры развития городской и транспортной инфраструктуры.

⁹ Rode P. et al. Towards new urban mobility: the case of London and Berlin. – 2015. – С. 10.

¹⁰ Блинкин М. Я., Кулакова Т. В., Зюзин П. В. Императивы развития транспортных систем городов России: докл. к XXI Апр. междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества, Москва, 2020 г //Междунар. Науч. Конф. По проблемам развития экономики и общества, Москва. – 2020. – С. 11.

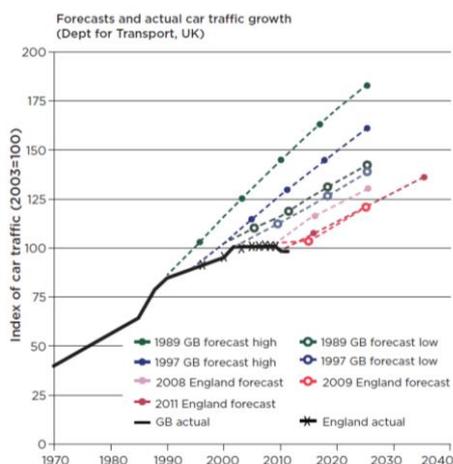


Рис. 1 Прогнозы и фактический рост автомобильного трафика в Великобритании



Рис. 2 «Крест автомобилизации» в России

Согласно официальным документам из открытых источников, в Москве после 2010 года начинает внедряться стратегия развития Московского транспорта до 2020 года. Как я упоминал выше, она подразумевала изменение приоритетов развития транспортной системы. Кроме того, для решения вызовов перед Московским транспортом, таких как переизбыток общественного транспорта, переизбыток автодорог и того факта, что 20% москвичей тратили более 3 часов в день на дорогу от дома и обратно, были выделены основные направления развития транспортной системы Москвы: **повышение доступности и комфорта, повышение скорости и повышение безопасности**¹¹.

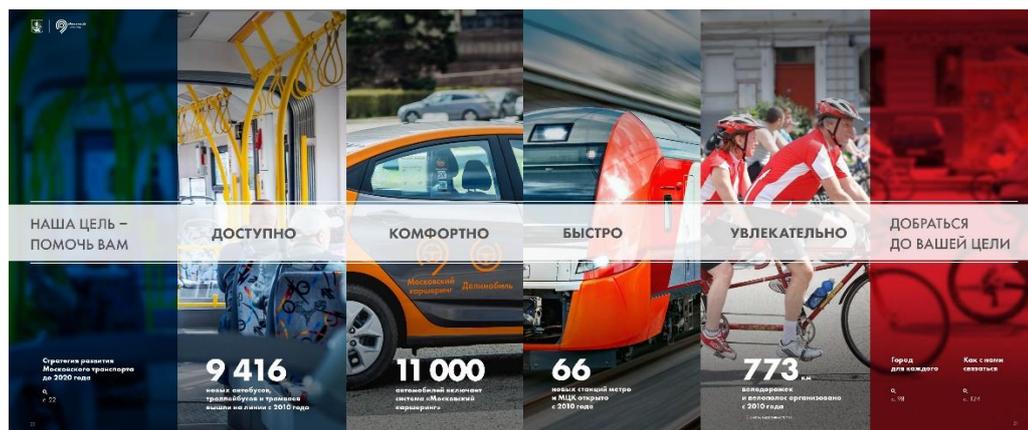


Рис. 3

Рис. 4

Направления развития транспортной системы Москвы

¹¹ Транспортный комплекс Москвы: итоги 2010–2017 и планы до 2023 года // Единый транспортный портал [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://ar2017mosgortrans.3ebra.com/download/full-reports/ar_ru_annual-report_spreads.pdf (дата обращения: 01.11.2022).

В случае достижения намеченных задач и улучшенных показателей всей системы, можно сказать о переходе от одной системы транспорта к другой и как следствии – формировании в Москве новой системы городской мобильности. Московские власти еще в 2017 году представили первые результаты своей работы в рамках стратегии развития до 2020 года. Часть результатов представлена ниже (см. Рис. 5, Рис. 6, Рис. 7) и взята из отчетов и презентаций Правительства Москвы и Московского транспорта¹²¹³. Среди главных достижений, на основе которых можно сделать вывод о формировании новой системы городской мобильности, являются:

1. строительство новых станций метрополитена и открытие МЦК (повышение доступности)
2. обновление подвижного состава метрополитена и обновление парка наземного транспорта (повышение комфорта, безопасности)
3. новое билетное и тарифное меню (повышение доступности)
4. повышение скорости на дорогах
5. новые выделенные полосы (повышение скорости)
6. увеличение количества камер видеонаблюдения (повышение безопасности)
7. развитие пешеходного пространства (повышение безопасности, комфорта)
8. альтернативные виды транспорта (повышение доступности)

¹² Там же. С. 18–19.

¹³ Новые модели городской мобильности // Официальный сайт Мэра Москвы [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.mos.ru/upload/documents/files/novye_modeli_gorodskoy_mobilnosti.pdf (дата обращения: 01.11.2022).

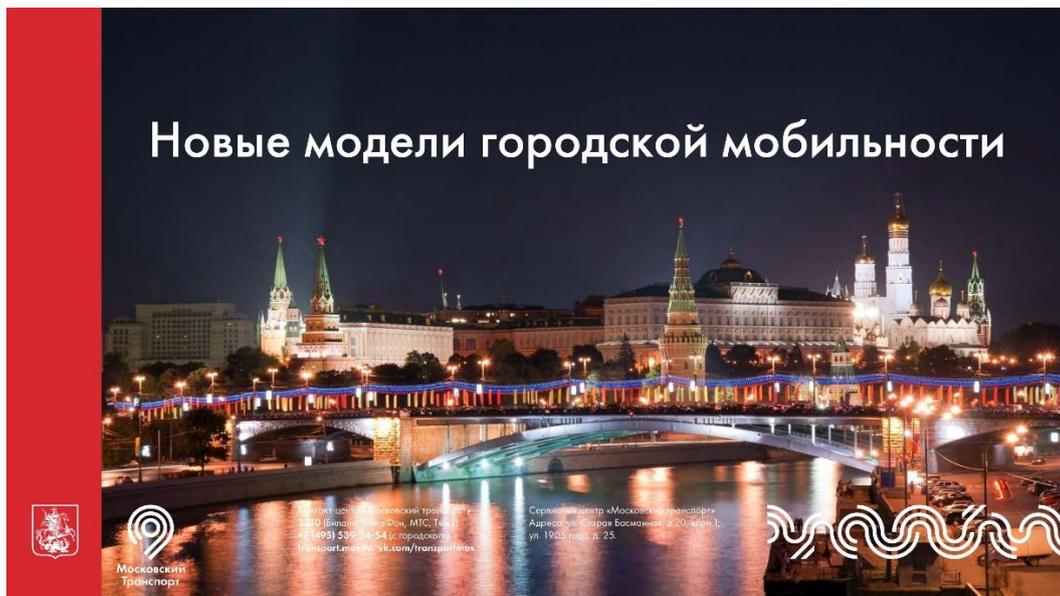


Рис. 5

Отчет Правительства Москвы

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ 2010 - 2016 ГГ. (С ПЕРСПЕКТИВОЙ ДО 2020 Г.)



Развитие метрополитена и МЦК

- На 32% (57, с учетом МЛК) увеличилось количество новых станций, +59 новых станций к 2020 г.
- На треть (более 6 тыс. новых вагонов с 2010 г.) обновлен подвижной состав метрополитена, *около 1,5 тыс. новых вагонов до 2020 г.
- На 60% обновление подвижного состава метро и МЦК к 2020 г.
- В 2017 году на линии метро вышел поезд нового поколения «Москва»



Развитие наземных пассажирских перевозок

- На 75% (более 6 400 новых автобусов, троллейбусов и трамваев с 2010 г.) обновлен парк городского пассажирского транспорта. +более 6 тыс. единиц нового подвижного состава до 2020 г.
- 249 км новых выделенных полос +51 км новых выделенных полос до 2020 г.
- 239 км трамвайных путей реконструировано +84 км будет реконструировано и +24 км новых путей будет построено до 2020 г.
- Работа 24/7



Единое московское парковочное пространство

- 82 тыс. платных парковочных мест на дорогах
- 10 тыс. мест на перехватывающих парковках около станций метро и ж/д
- Самая современная система оплаты парковки (наб. приложения, SMS, паркомат, голосовая связь и др.)
- Развитая система администрирования (камеры, эвакуация, общественный контроль – «Помощник Москвы»)



Улучшение ситуации на дорогах и повышение безопасности дорожного движения

- На 13% выросла средняя скорость на дорогах
- На 46% сократилось количество ДТП (Москва - самый безопасный город в РФ)
- Регулирование движения грузовиков
- Москва перестала быть самым загруженным пробками городом (1 место в 2015 г. - 13 место в 2016 г. по рейтингу Tom-Tom)



Билетное и тарифное меню

- Новые билеты и тарифы метро
- >10 млн транспортных карт «Тройка» выдано
- Внедрены инновационные способы оплаты проезда - Nil C, Pay Pass, Pay Wave, Samsung Pay, Apple Pay



Развитие велосипедного и пешеходного пространства

- Более 210 км велодорожек и велополос
- Центр города благоустроен в рамках программы «Моя улица» (203 улицы - >238 км пешеходных зон)
- Система городского велопроката: 330 станций, 3 200 велосипедов, 470 тыс. пользователей в системе, 1,5 млн. поездок в 2016 г.
- + 170 новых пунктов велопроката с 1 700 новыми велосипедами до 2020 г.



Развитие системы такси и создание сервиса каршеринга

- Единый стандарт московского такси - желтый цвет, официальное разрешение на работу, система выкупа (46,5 тыс. машин такси)
- 7 минут - среднее время подачи такси (30 мин - в 2010 году)
- 1 900 машин в системе каршеринга и более 1,5 млрд инвестиций в экономику города



Интеллектуальная транспортная система

- 100% покрытие территории города ИТС
- Около 150 тыс. камер работает в городе (в т.ч. 2 000 камер фото и видеонаблюдения)
- Самый современный в Европе Ситуационный центр ЦОДД 24/7



Развитие пригородного ж/д сообщения

- 93 км новых дополнительных путей построено с 2010 г. +135 км новых до 2020 г.
- 654 новых вагонов с 2010 г. +более 900 новых вагонов до 2020 г.



Рис. 6

Развитие транспортной системы 2010–2016 гг.

2010 → 2017: ЧТО ИЗМЕНИЛОСЬ?

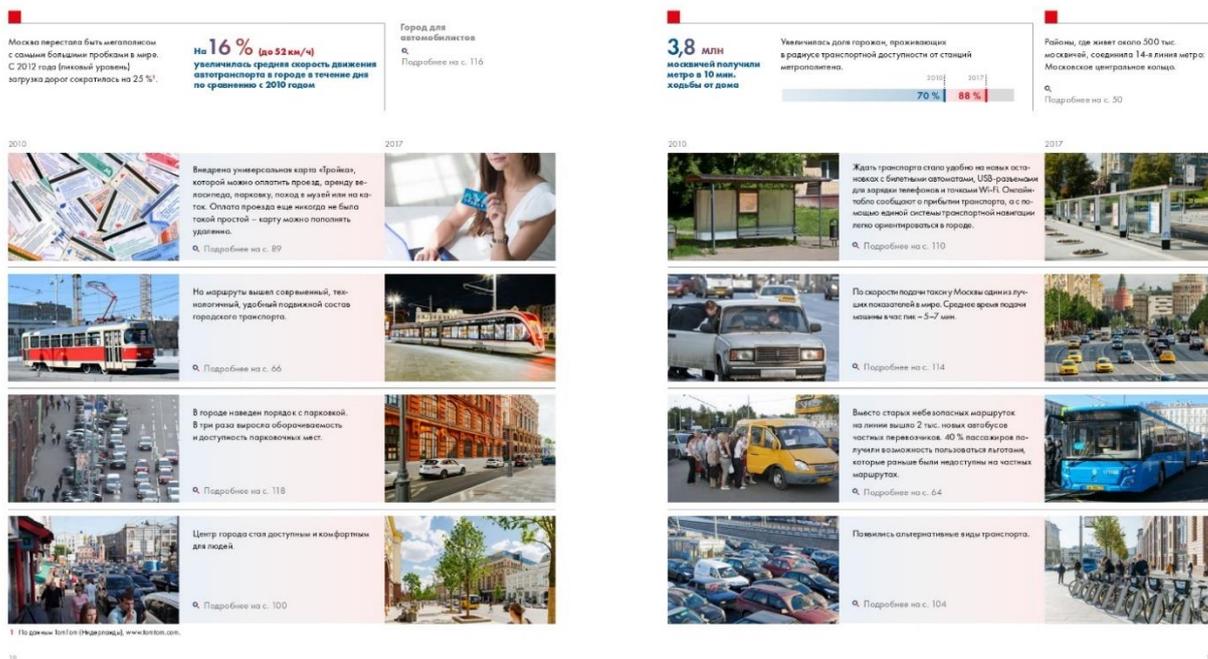


Рис. 7

Изменения в системе московского транспорта с 2010 по 2017 год

Таким образом, мы можем сделать вывод, что по мнению московских властей, по состоянию на 2016–2017 года в Москве уже сложилась новая (для того времени) модель городской мобильности.

В моем же исследовании делается упор на сравнение модели, которая представлена выше и модели наших дней.

Департамент транспорта города Москвы в конце 2021 года выпустил итоговый отчет (см. Рис. 8 и Рис. 9)¹⁴ о работе транспортного комплекса города Москвы. Там можно найти интересующую нас информацию о тех же самых показателях (скорость, безопасность, доступность и комфорт), но уже в 2021 году и их сравнение с показателями 2019–2020 годов. Кроме этих показателей,

¹⁴ Итоги работы транспортного комплекса Москвы в 2021 году и планы на 2022 год // Единый Транспортный Потрал [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://t.mos.ru/common/upload/public/prezentacii/88/220131itogirabotytkv2021iplanyna2022v2.pdf> (дата обращения: 01.11.2022).

представлена статистика о пользовании личным автомобилем и общественным транспортом в допандемийный 2019 год, в пандемийный 2020 и постпандемийный 2021. Она доказывает, что система мобильности вновь изменилась и наибольшее влияние на нее оказала пандемия. Около 150 тысяч человек пересели с общественного транспорта на личный автомобиль. А доля пользования общественным транспортом снизилась с 70% в 2019 году до 62% в 2021 году. Все вышеперечисленное, а также дополнительная статистика из официальных отчетов Департамента транспорта города Москвы указывает нам на **формирование еще более обновленной системы городской мобильности в Москве с 2017 года** (по крайней мере, по мнению властей).

Москва улучшила основные показатели по итогам 2021 года



СКОРОСТЬ – Несмотря на рост количества автомобилей скорость сохранилась на уровне 55 км/час



БЕЗОПАСНОСТЬ – Москва – самый безопасный регион в России по аварийности и смертности на дорогах



ДОСТУПНОСТЬ И КОМФОРТ – Более 1,4 млн чел. получили станции метро в пешей доступности, для 3 млн человек стало свободнее на 7%

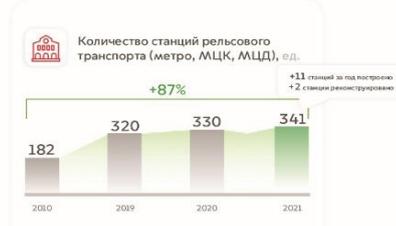


Рис. 8

Основные показатели системы городской мобильности по итогам 2021 года

Пассажиропоток общественного и личного транспорта в 2021 году



Рис. 9

Сравнение пассажиропотоков общественного и личного транспорта с 2019 по 2021 год

Важно заметить, что похожие направления развития заложены и в обновленной Стратегии развития транспортной системы г. Москвы и Московской области до 2035 года¹⁵: **«увеличение протяжённости каркаса транспортной сети и сокращение времени поездки на пассажирском транспорте; повышение комфортности и безопасности перевозок, в том числе для маломобильных групп пассажиров»**. Теперь рассмотрев все вышеперечисленное, мы можем сделать вывод о том, что по мнению столичных властей уже

Далее, в анкетных опросах и интервью мы выясним, заметили ли наши респонденты и информанты данные изменения через косвенные признаки.

¹⁵ Стратегии развития транспортной системы Москвы и Московской области на период до 2035 года [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.mos.ru/dt/documents/dokumenti/view/263028220/> (дата обращения: 01.11.2022).

Британский социолог Джон Урри в своей книге «Мобильности» отмечает, что масштабы человеческих перемещений по всему миру многократно возросли – к 2050 году все жители Земли будут преодолевать 106 миллиардов километров каждый год¹⁶. Однако из-за данной тенденции «время в пути» не увеличивается, а остается прежним. Гораздо важнее, что люди стали перемещаться быстрее и на более дальние расстояния¹⁷. Причины такого всплеска – рост популярности Интернета, глобализация и новый термин, который вводит Урри – «мобильный поворот» – показывает, как соотносятся «различные виды путешествий, транспортировки и коммуникаций с тем, как во времени и в различных пространствах организуется экономическая и социальная жизнь»¹⁸. Мобильный поворот меняет понятие о сложившейся схеме наук и дисциплин, впервые поднимает тему мобильности в социологии и дает понять взаимосвязь социальной жизни с транспортом и коммуникациями.

Урри выделяет 4 основных значения понятия «мобильность» – мобильность как свойство предметов; социальная мобильность; миграции как долгосрочные мобильности и мобильный в смысле «беспорядочный»¹⁹. Также, он выдвигает 12 форм мобильностей²⁰. В исследовании мы рассматриваем первую форму, связанную с «рутинными» поездками от дома на работу или учебу и обратно.

Особого внимания заслуживает процесс ходьбы, который нельзя отнести ни к личному, ни к общественному транспорту. По Урри, все виды движения так или иначе включают в себя движение²¹. Ходьба – основа других мобильностей.

На протяжении всего XX века пешеходная система мобильности сталкивается с ее главным соперником – автомобильной системой мобильности. Лидерами этого противостояния стали американская писательница Джейн

¹⁶ Schafer A., Victor D. G. The future mobility of the world population //Transportation research part a: policy and practice. – 2000. – Т. 34. – №. 3. – С. 171–205.

¹⁷ Pooley C. G., Turnbull J., Adams M. The journey to school in Britain since the 1940s: continuity and change //Area. – 2005. – Т. 37. – №. 1. – С. 43–53.

¹⁸ Урри Д. Мобильности/пер. с англ. АВ Лазарева, вступ. статья НА Харламова //М.: Издательская и консалтинговая группа «Праксис». – 2012. – С. 72.

¹⁹ Там же. С. 74.

²⁰ Там же. С. 79.

²¹ Там же. С. 159.

Джейкобс и французский архитектор Ле Корбюзье. Джейкобс была яркой противницей идей Корбюзье, который предлагал направить вектор развития инфраструктуры на автомобиль и подчинить улицу не пешеходу, а автомобилю. Корбюзье говорил, что тогда бы «исчезли кафе и места развлечений, этот грибок, разъедающий мостовые Парижа»²².

Далее, Урри утверждает, что XIX столетие стало веком «публичной мобилизации» из-за прихода новых типов времени и повсеместного благоустройства²³. И главным достижением этого века стали железные дороги. Массы людей теперь перемещались совсем по-новому, конная повозка была устаревшим вариантом транспорта, появляется новая соединенность, позволяющая передвигаться из пункта А в пункт Б быстрее и мобильнее. Человек и его тело становится буквально грузом, которое транспортируется с одного места на другое²⁴. Железная дорога – первая большая сцепная система мобильности, до этого существовали только лишь серийные системы (ходьба и конка), дублирующие друг друга. Повышается скорость, появляется расписание, соединенность – все это, по словам Урри, оказало огромное влияние на будущее развитие транспорта и увеличило расписанность социальной жизни. Томас Кук называл железную дорогу прогрессивной демократической силой из-за ее доступности для всех групп населения: «Путешествия по железной дороге – это путешествия для миллионов; они по карману и бедняку, и богачу...»²⁵

Но упадок железных дорог был совсем близок, так как в конце XIX века происходит рост автомобильной системы. Автомобиль перекрыл понимание старого расписания, теперь появляется новое, свое собственное расписание социальной жизни. «XX век — столетие автомобиля, железные дороги в Северной Америке и Западной Европе просуществовали в тени своего брата,

²² Berman M. All that is solid melts into air: The experience of modernity. – Verso, 1983.

²³ Урри Д. Мобильности/пер. с англ. АВ Лазарева, вступ. статья НА Харламова //М.: Издательская и консалтинговая группа «Праксис». – 2012. – С. 201.

²⁴ Glennie P., Thrift N. Reworking EP Thompson's 'Time, work-discipline and industrial capitalism' //Time & Society. – 1996. – Т. 5. – №. 3. – С. 266.

²⁵ Brendon P. Thomas Cook: 150 years of popular tourism. – Harvill Secker, 1991. – С. 16.

некогда маленького, но ныне обратившегося в очень большого» – говорил британский социолог Пол Гилрой²⁶. По всем развитым странам распространялись утопические убеждения о прогрессе жизни с увеличением автомобилизации. Урри пишет, что автомобильная система имеет некоторые отличительные черты: во-первых, автомобиль не только машина для передвижения, но и образ жизни; во-вторых, автомобиль – это «база социальности, деловых знакомств и связей»²⁷ и это дорого: страховка, обслуживание, ремонт, налоги, однако это не мешает даже бедным людям иметь доступ к автомобилю; в-третьих, своя машина дает владельцу очень важную составляющую в социальной жизни – статус и ценности; в-четвертых, автомобиль породил споры и дискуссии на тему «а что нужно иметь, чтобы быть современным мобильным человеком?»; в-пятых, эта система приводит к серьезным экологическим проблемам и несет большой вред окружающей среде за счет выбросов CO₂; в-шестых, автомобиль стоит рассматривать как господствующую форму «квазиприватной» мобильности, подчиняющей иные мобильности – пешеходные, велосипедные и железнодорожные и видоизменяющей реакции людей на возможности и ограничения в жизни, досуге и развлечениях. Социология, однако, едва замечала все эти измерения сферы автомобилей. Индустриальная социология не исследовала влияние массового производства автомобилей на общественную жизнь; социология потребления не исследовала потребительскую ценность машин, способы жизни в движении и автомобильную культуру; городская социология – не занималась ни одной из форм мобильности внутри городов или между ними²⁸.

Сложно спорить с утверждением, что машина дает столько свободы, сколько не дает ни один из других видов транспорта. Вы полностью свободны во времени и расстояниях, не привязаны к расписанию, вам не нужно покупать

²⁶ Gilroy P. *Against race: Imagining political culture beyond the color line*. – Harvard University Press, 2000.

²⁷ Carrabine E., Longhurst B. *Consuming the car: anticipation, use and meaning in contemporary youth culture* // *The sociological review*. – 2002. – Т. 50. – №. 2. – С. 181–196.

²⁸ Урри Д. *Социология за пределами обществ: виды мобильности для XXI столетия* // М.: Изд. дом Высшей школы экономики. – 2012. – С. 76–97.

билеты – все максимально практично и удобно. Социальная жизнь, какой мы привыкли ее воспринимать, не была бы возможна без утилитарности автомобиля. Автомобильность, сочетая в себе свободу, гибкость, круглосуточную доступность, порождает новые гибкие формы социальности, достижения мест работы, учебы и досуга. Но у этой гибкости есть и минусы: автомобильность отдала людей друг от друга, она разнесла по разным точкам пункты торговли, точки отдыха и досуга, проникла в публичные пространства и пешеходные тропы. Индивид как бы вредит сам себе: покупая автомобиль (а с ним гибкость, комфорт, престиж и прочее), он всю жизнь проводит в растянутом пространстве, пробках и опасной городской среде.

К концу XX столетия происходят события, которые заставляют людей одуматься и посмотреть к каким глобальным последствиям их привели автомобили. В 1970-е происходит нефтяной кризис, качество городской жизни значительно падает, города заполняются смогом и дымом, города заполнены машинами практически «до отвала». Именно тогда правительства стран Европы и США и простые люди стали воспринимать автомобили как более грязный транспорт, чем поезд²⁹. Вводятся первые ограничения для владельцев машин – запрет на въезд в город, платный въезд в город, налоги на использование автомобиля и потребление бензина. Параллельно с этим разрабатывается политика противодействия личному транспорту путем развития общественного и велосипедного транспорта. Только в этот момент, осознав все трансформации в социальной жизни, пространствах и времени, приходит понимание, что необходимо искать альтернативные виды транспорта и покидать свои автомобили. Отказ от машины становится большим шагом в выборе правильного образа жизни и для экологических борцов, и для элиты. На гражданское общество тех времен сильнейшее влияние оказывают борцы за отказ от автомобиля. Таким образом, рост автомобилизации породил изменения в

²⁹ Liniado, M. Car Culture and Countryside Change //MSc Dissertation, Geography Dept University of Bristol. – 1996. С. 28.

социальной жизни общества, гражданском обществе и поменял его репертуар средств.

Теперь обратимся к книге американского урбаниста Вукана Вучика «Транспорт в городах, удобных для жизни». Вучик отдельно рассматривал транспортные проблемы России и пути их решения. Россия вступила в процесс бурной автомобилизации лишь в начале 1990-х, с отставанием от западных стран на половину века. Последствия для нашей страны не поменялись и остались похожи на последствия стран Запада и США: парализованность транспортных систем, снижение скорости движения наземного общественного транспорта и ухудшение экологической обстановки в городах. Основная трудность, по Вучику, состоит в том что во всех постсоветских странах (в том числе и России) нет опыта принятия решений, которые будут адаптированы к растущему числу частных автомобилей и высокоинтенсивному городскому трафику. Города России должны быть ориентированы на опыт «прогрессивных» городов (например, Сингапур, Вена, Осло, Портленд, Штутгарт)³⁰.

Вучик приводит две политические меры, которые нужно применять для формирования «интермодальной» системы – это содействие использованию общественного транспорта путем улучшения качества массовых перевозок и антистимулированию автомобильных поездок путем планировочных мер.

Рассматривая общественный транспорт и личный, Вучик выделяет два преимущества первого над вторым:

- общественный транспорт открыт и доступен для большей части населения, а не только для автовладельцев
- общественный транспорт потребляет меньше пространственных ресурсов; вмещает больше потребителей, чем автомобиль и создает меньше негативных внешних эффектов

³⁰ Вукан Р. Вучик. Транспорт в городах, удобных для жизни //Изд-во «Территория будущего». – 2011.

В пятой главе Вучик рассматривает стигматизированные высказывания о мобильности и доступности. Приведем несколько примеров из таких:

1. «Люди хотят максимальной неприкосновенности жизни, в ее предоставляет только автомобиль». Вучик пишет, что автомобиль играет двойную роль: он предоставляет как полную неприкосновенность в пределах салона, так и предоставляет все удовольствия непрямого контакта с другими водителями. При этом многие критики общественного транспорта ратуют за системы каршеринга.

2. «Транспортная система, ориентированная на автомобиль, обеспечивает свободу выбора и максимум мобильности». Вучик не соглашается с этим суждением по той причине, что города со смешанной системой транспорта обеспечивают мобильность всем, а не только автолюбителям. Во-вторых, мобильность показатель куда менее важный, чем доступность.

Вучик не оставляет без внимания вопрос о поиске оптимальной роли для легкового автомобиля. Только автомобиль может дать нам такую личную мобильность, о которой также писал и Урри. Вучик предлагает следующие меры для решения данного вопроса: плата за пользование автомобилем, управление парковочным пространством и введение платных парковок, предоставление бесплатной парковки для каршеринга, введение платы за проезд по дорогам, система платного доступа в определённые районы города или в часы пик, ограничение скорости и интенсивности движения. Эти меры являются одними из ключевых для снижения доли горожан, использующих автомобиль в качестве повседневного средства передвижения, так как введение платы за въезд в центр города будет способствовать замене автомобиля на ОТ. Люди будут выезжать в центр на машине лишь в случае крайней необходимости, в альтернативе всегда будет общественный транспорт.

А для того чтобы увеличить роль общественного транспорта он предлагает три комплекса мер по продолжительности действий: краткосрочные (например, введение приоритетного проезда общественного транспорта по отношению к общему потоку); среднесрочные (например, использование банковских карт для оплаты проезда) и долгосрочные (например, стабильное финансирование общественного транспорта).

Мы рассмотрели историю, проблемы транспорта на постсоветском пространстве, увидели насколько быстро менялись системы мобильности с течением времени. Теперь пришло время посмотреть на настоящее время и немного на будущее – какая мобильность теперь в России складывается в наши дни? Для этого обратимся к уже известному нам Джону Урри и его книге «Как выглядит будущее?».

Урри утверждает, что есть четыре сценария развития городов до 2050 года³¹. Рассмотрим каждый из них:

1. Город высокой мобильности. Перемещение и его скорость влияют на социальный статус. Встречи проходят в беспилотных автомобилях, время в пути теперь проводится с большей пользой³². Строятся «космоскребы», воздушные транспорт интегрирован в городской транспорт, жизнь разрастается и в воздухе.
2. Умный город. В городе полностью отпадает необходимость физически перемещаться, вся жизнь становится цифровой. У каждого человека появляется виртуальный дублер для общения с другими людьми. Урри пишет, что для молодежи в наши дни цифровые технологии гораздо привлекательнее чем автомобиль³³. Социальное отличие среди молодежи теперь демонстрирует новый

³¹ Урри Д. Как выглядит будущее?/пер. с англ //А. Матвеевко. М.: Издательский дом «Дело», ГАНХ и ГС. – 2018.

³² Laurier E., Dant T. What we do whilst driving: Towards the driverless car //Mobilities: New perspectives on transport and society. – 2012. – С. 223-243.

³³ Geels F. W. et al. Automobility in transition?: A socio-technical analysis of sustainable transport. – 2012.

iPhone, а не новый Mercedes. **Британская молодежь утверждает, что автомобиль утрачивает в их среде позиции одного из ключевых показателей статуса**³⁴.

3. Город, удобный для жизни. При таком сценарии городские районы становятся компактнее, а сами города распадаются на местные общины. Велосипеды и СИМы объединяются в единые электронные системы. Происходит сокращение расстояний для перемещений, стягивание инфраструктуры, город теперь более компактный, а общение между соседями становится все более близким – то о чем писала Джейн Джейкобс, демонстрируя преимущества близкого общения между соседями³⁵.

4. Город-крепость. Суть этого сценария – отделение элит от бедных и их проживание в укрепленных анклавах. Состоятельные группы населения проживают за заборами и с вооруженной охраной, а за пределами анклавов находятся «дикие территории».. Происходит секьюритизация городов, вокруг них возводят стены, как в средние века. Как и в Средние века, здесь мало демократии, власть ограничена, а жизнь человека похожа на ту, которую описывал Гоббс в «Левиафане». Происходит откат в развитии, экономика и общественная жизнь более локальны. Предвестником развития такого сценария считают Детройт. Антиутопия, воплощением которой стал Детройт, служит иллюстрацией того, что произойдет, если одни города будут превращены в крепости, а другие, подобно Детройту, брошены на произвол судьбы.

По Урри, наиболее вероятным сценарием является город-крепость. Многие города мира уже превратились в города-крепости, а отдельные элементы данной системы уже устоялись.

³⁴ Lyons G., Goodwin P. Grow, peak or plateau-the outlook for car travel. – 2014.

³⁵ Jacob J. The death and life of the american city. – 1961.

Основная часть

Методологический блок

Целью исследования является изучить изменения в транспортном поведении молодежи Москвы при новой системе городской мобильности. Теоретическим объектом исследования является новая модель городской мобильности Москвы, эмпирическим объектом исследования является московская молодежь в возрасте от 18 до 35 лет. Предметом исследования является транспортное поведение молодежи Москвы при новой модели городской мобильности.

Задачами исследования являются:

1. проследить изменения выбора между автомобилем и общественным транспортом в возрастных категориях 18–24 и 25–34 и причины такого выбора;
2. выявить заметила ли московская молодежь, прямо или косвенно, формирование новой системы городской мобильности;
3. выделить наиболее и наименее полезные нововведения в рамках новой системы городской мобильности;
4. выделить основные преимущества и недостатки пользования личным автомобилем и общественным транспортом в Москве.

На основе ключевого вопроса в начале работы над исследованием были сформулированы гипотезы, которые будут подтверждены или опровергнуты в заключении исследования.

1. Молодежь Москвы чаще выбирает общественный транспорт нежели автомобиль
2. Большинство респондентов заметили формирование в Москве новой модели городской мобильности
3. Меньше всего москвичи довольны аспектом комфорта в общественном транспорте

4. Группа 18–24 испытывает большие ожидания от автомобиля, чем старшая группа

Исследование проводилось с помощью анкетного опроса, а также метода личных полужформализованных интервью, для того чтобы подкрепить данные, полученные в анкетном опросе, развернутыми пояснениями и объяснениями транспортного выбора информантов без предложенных вариантов ответа.

Анкетный опрос проводился на онлайн-сервисе «Яндекс.Взгляд». Всего было проведено 2 опроса. Опросы были проведены среди аудитории Яндекс.Взгляда, с заданными условиями таргетинга: возрастные категории 18–24 и 25–34, географическое положение – город Москва. Всего было опрошено 178 человек: 55 респондентов в возрастной группе 18–24 и 123 респондента в группе 25–34.

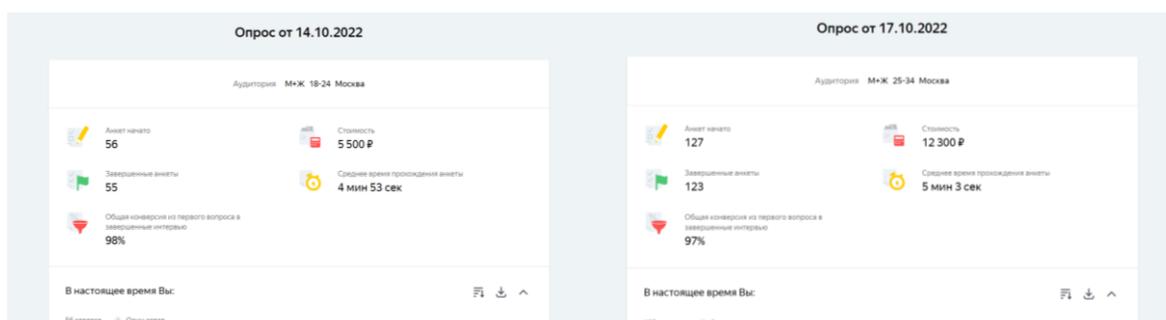


Рис. 10

Рис. 11

Скриншот со страницы результатов опроса возрастной категории 18–24

Скриншот со страницы результатов опроса возрастной категории 25–34

Соотношение двух возрастных категорий выборки высчитано в соответствии с данными Росстата³⁶. Для этого было взято все население города Москвы и Московской области по состоянию на 1 января 2022 года (20404344 человека). Исследование предполагает изучение поведения не только московской, но и молодежи Московской агломерации, которая подвержена

³⁶ Численность населения Российской Федерации // Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Bul_chislen_nasel-pv_01-01-2022.pdf (дата обращения: 01.11.2022).

трудоу/учебной маятниковой миграции. Затем, было подсчитано количество жителей Москвы и Подмосковья в заданных возрастных категориях: 18–24 (1176947 человека) и 25–34 (2671083 человека). Наконец, было найдено сколько процентов составляют эти категории во всем населении Москвы и области: 5,8% и 13% соответственно. Данное соотношение (5,8 к 13) соблюдается в итоговой выборке и является репрезентативной выборкой. Генеральной совокупностью является молодежь Москвы и ее агломерации в возрасте от 18 до 35 лет. Выборка, как я писал выше, 55 респондентов в возрастной категории 18–24 и 123 респондента в группе 25–34.

Выбор молодежи как эмпирического объекта исследования наложил ограничения по сбору данных. Для личного распространения опроса такому количеству респондентов, у меня недостаточно социальных связей с представителями указанных возрастных групп. Поэтому было решено провести платный опрос на платформе «Яндекс.Взгляд». Для исследования не является важным поиск различий в поведении по половому признаку, поэтому сведения о поле респондента не были исследованы. Опросы транслировались на рекламных площадках сети Яндекс в период с 14.10.2022 по 20.10.2022. В данных опросах присутствовал вопрос, который проверял правильную работу алгоритмов Яндекс. Вопрос №2 подразумевал выбор одиночного ответа на вопрос о фактическом месте проживания. В результате 2 опросов, вариант «Другое» с вводом собственного текста, не подходившего для таргетинга (например, Тамбовская область), выбрало 2 респондента: 1 в категории 18–24 и 1 в категории 25–34. Их ответы были убраны из всех последующих вопросов. В приложении к исследованию имеются две сводные таблицы, в которых отображены ответы респондентов, удовлетворяющих условие таргетинга. 54 респондента в категории 18–24 и 122 респондента в категории 25–34.

Также, было взято 2 личных полуструктуризованных интервью. Одно интервью с представителем возрастной группы 25–34 и одно интервью с представителем возрастной группы 18–24. Информантам задавался одинаковый

список вопросов, полностью дублирующий вопросы в анкетном опросе, однако в вопросах со множественным выбором варианты ответа не давались. Также, информанты имели возможность отходить от ключевой темы вопроса. Таблица 2 с анонимизированным списком информантов представлена ниже.

Таблица 2

Анонимизированный список информантов

№	Дата интервью	Продолжительность	Возраст	Род деятельности
1	24.10.2022	35 минут	21 год	Учитель словесности в Лицее НИУ ВШЭ
2	26.10.2022	36 минут	31 год	Руководитель департамента в рекламном агентстве по продаже бытовой химии

Главным ограничением анкеты³⁷ был возраст респондента от 18 до 35 лет и фактическое проживание в Москве или Московской агломерации.

Выбор временного промежутка для сравнения транспортных предпочтений в 3–5 лет обосновывается тем, что больший промежуток, вероятнее всего, затронет слишком ранний для использования транспорта возраст респондентов в возрасте 18–24. Меньший промежуток также мог бы исказить результаты, так как 2-3 года тому назад жизнь во всем мире, в том числе и в России кардинально изменилась из-за пандемии COVID-19.

Кроме того, я ориентируюсь на опыт исследований международной компании McKinsey, которая в своих работах³⁸ исследует критерий «восприятие изменений последних лет». И под этим словосочетанием компания подразумевает «долю респондентов, удовлетворенных изменениями последних 3–5 лет, произошедших с системой городского транспорта и ее отдельными элементами».

³⁷ ее макет и подробное описание вложены в Приложении 1

³⁸ Кнупфер Ш., Покотило В., Вотцель Д. Транспортные системы 24 городов мира: составляющие успеха // [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.mckinsey.com/ru/~/_/media/McKinsey/Business%20Functions/Sustainability. – 2018. – Т. 20.

Необходимость исследовать *две* возрастные категории объясняется тем, что возрастная группа 25–34, по данным опросов³⁹ с 2013 по 2019 годы аналитического агентства «Автостат», занимает наибольшую долю (42,2%) среди автовладельцев в зависимости от возраста. Поэтому, кажется важным проследить сохраняется ли такая доля и сейчас, после пандемии.

Анализ полученных количественных данных в исследовании будет проведен с помощью описательной статистики базы анкетного опроса, с последующим построением графиков и статистических таблиц для каждой возрастной категории. Затем, будет проведен сравнительный анализ двух категорий.

Качественные интервью также будут проанализированы, но они скорее используются для более подробных объяснений того или иного выбора. Данные будут визуализированы цитированием.

Анализ базы данных анкетного опроса

В данной главе рассматриваются результаты двух идентичных опросов на площадке «Яндекс.Взгляд». **Диаграммы и таблицы, отражающие ответы респондентов, представлены в Приложении 2. Также, в Приложении 2 представлены некоторые комментарии к каждой диаграмме/таблице.**

В первом вопросе прослеживается вполне естественная закономерность – в старшей возрастной группе больше работающих, но меньше учащихся, в меньшей группе закономерность обратная (больше учащихся, но меньше работающих).

Большинство респондентов проживает в пределах МКАД. Около 40% в обеих возрастных категориях проживает в пределах Московской агломерации.

³⁹ В России назвали средний возраст автолюбителя // Башинформ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.bashinform.ru/news/social/2019-08-30/v-rossii-nazvali-sredniy-vozrast-avtolyubitelya-2116510> (дата обращения: 30.10.2022).

Отвечая на последующие два вопроса, которые являются одними из ключевых для всего исследования и узнают у респондентов касаясь их транспортного выбора сейчас и 3–5 лет тому назад, можно проследить динамику сохранения все эти годы наибольшей доли общественного транспорта в использовании транспорта в городе Москве как у молодой, так и более взрослой аудитории. Эти данные достаточно близки к официальным показателям, которые публикуются властями (рис. 11).

Ответы на предыдущие два вопроса предопределяли какой из восьми возможных сценариев вопросов №5 и №6 будет показан конкретно этому респонденту. Поэтому количество ответивших респондентов в каждом вопросе меньше, чем в предыдущих.

Анализируя ответы на вопрос о причинах не выбора личного автотранспорта как средства передвижения, можно выделить основные причины в каждой возрастной группе. Ими в группе 18–24 являются отсутствие водительских прав (69%), недостаток финансовых средств (51%) и необходимость выделения дополнительных средств на содержание автомобиля (47%). В группе 25–34 причины те же, однако процентное соотношение у них в диапазоне 40–50%.

Главными причинами выбора автомобиля как средства передвижения, по мнению респондентов в возрасте от 18 до 24 лет, являются удобство, комфорт и свобода передвижения автомобиля. Респонденты в возрасте от 25 до 34 лет также выделили удобство и свободу передвижения автомобиля как в городе, так и за его пределами, а также его необходимость для перевозки детей, родственников и друзей. Это различие объясняется тем, что у группы 25–34, вероятнее, появляется больше забот о возможных детях, о престарелых родственниках.

Основными причинами не выбора общественного транспорта у обеих категорий является отсутствие комфорта и меньшая свобода передвижения.

Следующий вопрос по сути является одним из ключевых для подтверждения или опровержения гипотезы о том, что молодежь понимает, что в Москве сформировалась «новая модель городской мобильности» с еще большим ориентиром на транспорт и улучшение определённых характеристик. В наиболее популярных ответах респондентов обеих групп мы видим те самые характеристики: увеличение скорости и увеличение доступности. Однако мы точно знаем какая сфера все еще хромает – это комфорт, ее отметило меньшинство опрошенных.

Далее, все респонденты отвечали в каком случае они вероятнее всего воспользуются автомобилем и общественным транспортом.

Из числа пользующихся автомобилем, большинство предпочитает воспользоваться им для поездок за город, а также за покупками.

Из числа пользующихся общественным транспортом, большинство выбирает его для поездок на учебу, работу и обратно, а также для поездок развлекательного типа.

Вопрос № 11 также является одним из ключевых, он показывает нам насколько респонденты согласны, что за последние 3–5 лет произошло повышение одного из главных признаков формирования новой системы городской мобильности – это удобство перемещения (здесь, скорее сочетаются **комфорт, скорость и удобство**). В этом вопросе обе возрастные группы имеют среднее значение 3.8. То есть в целом обе группы скорее согласны с тем утверждением, что стало удобнее перемещаться, следовательно у нас есть один из косвенных признаков формирования новой модели городской мобильности за эти 3–5 лет.

Следующий вопрос также связан с признаком формирования новой системы городской мобильности, в том числе о котором писал Джон Урри – о времени в пути. Респонденты отвечали на вопрос: «В связи с произошедшими за последние 3–5 лет изменениями в системе общественного транспорта изменилось ли время,

затрачиваемое Вами на дорогу по привычным маршрутам?» Этот вопрос согласуется с заданным направлением по повышению скорости перемещения из транспортной Стратегии.

Наибольшее количество респондентов как в категории 18–24, так и в категории 25–34 отметили сокращение времени в пути во время рутинных поездок.

В следующих двух вопросах респонденты выбирали четыре наиболее полезные и четыре наименее полезные нововведения в системе транспорта – как общественного, так и личного. Ответы помогут нам проанализировать какое из направлений из транспортной Стратегии больше всего воспринимается москвичами позитивно, а какое больше всего негативно.

Таким образом, самыми заметными и полезными для москвичей стали изменения, направленные на повышение доступности (строительство метро, запуск МЦД, появление новых способов оплаты) и скорости (уменьшение интервалов, увеличение количества выделенных полос).

Таким образом, наименее полезными стали меры, направленные на повышение комфорта («Время ранних», появление WIFI) и безопасности (увеличение штрафов и снижение скорости).

В 16 вопросе респондентам предлагалось указать утверждения, с которыми они согласны в полной мере. Большинство из этих утверждений взято из книг Джона Урри и Вукана Вучика, так как данные люди являются авторами основополагающих трудов, которые в том числе отражены в теоретической части.

Наиболее интересным является тот факт, что группа 18–24 относится с большим одобрением автомобиля как средства передвижения, при этом из данной возрастной группы только автомобилем владеют лишь 10%, в то время как с утверждением о комфортном передвижении по Москве на автомобиле согласны порядка 35% опрошенных.

Далее идет блок вопросов, касающихся преимуществ и недостатков пользование автомобиля и общественного транспорта в Москве.

В вопросе о преимуществах авто прослеживается тенденция, схожая с тенденцией в прошлом вопросе. Возрастная группа 18–24, скорее, воспринимает автомобиль как что-то новое для себя. Для возраста 25–34 автомобиль воспринимается как средство транспорта с максимальным комфортом и приватностью.

Отвечая на вопрос о недостатках пользования автомобилем, респонденты в возрасте от 18 до 24 лет с довольно сильным перевесом выбрали главным недостатком – необходимость поиска парковочных мест, в то время как респонденты от 25 до 34 лет считают, что главный недостаток – высокие затраты на содержание автомобиля. Здесь опять же можно предположить, что более старшие респонденты подходят к этому вопросу более практично и осмысленно, чем младшая аудитория.

В вопросе преимуществ общественного транспорта большинство респондентов в обеих категориях остановилось на скорости передвижения и на невысокой стоимости. Для категории 18–24 все также остается важным вопрос о получении водительских прав и отсутствие необходимости обладать ими относят к преимуществам общественного транспорта 44% опрошенных. Вероятно

Особо острым недостатком пользования общественным транспортом для опрошенных в возрасте от 18 до 24 лет является отсутствие комфорта при поездках на транспорте в час пик. С таким утверждением согласны 69% опрошенных в первой возрастной категории.

Заключительный вопрос анкеты был задан лишь владельцем автомобилей в настоящее время. На основе данных можно сделать, что более молодая аудитория пока что готова тратить больше денег за единоразовый въезд в центр

города, чем старшая аудитория, которая в большинстве своем готова отдать менее 100 рублей за один въезд в пределы ТТК (82%).

Анализ качественных данных

В этой главе представлен анализ двух полуформализованных интервью, взятых с 24 и 26 октября 2022 года. Выдержки из интервью представлены в приложении 2.

Первым информантом была преподавательница Лицея НИУ ВШЭ, ей 21 год, она живет на Ленинском проспекте, между станциями метро «Университет» и «Профсоюзная». Интервью проводилось 24 октября 2022 года и продлилось 35 минут и 18 секунд. Информантка в прошлом пользовалась исключительно общественным транспортом из-за отсутствия водительских прав. Сейчас она получила водительские права и стала пользоваться как личным автомобилем, так и общественным транспортом.

Анализируя общую картину, можно найти ответы и обоснование, схожие с теми, что были даны в ходе анкетного опроса.

Однако важен тот факт, что информантка пересела на личный автомобиль, как только получила права и не собирается с ним расставаться ни при каких обстоятельствах. Оценивая основные направления развития транспортной системы со словами преподавательницы Лицея, можно сделать вывод, что по ее мнению самым развивающимся (по количеству, но не по качеству) является повышение доступности (за счет строительства новых линий, запуска МЦД, МЦК и запуска электробусов, реформы «Магистраль»). Негативный акцент в сторону общественного транспорта больше всего был направлен из-за отсутствия комфорта.

Информантка отмечает, что новая система мобильности и в правду есть, она довольно хорошо знает все нововведения и рассказывала о них без моей помощи, но степень реализации и степень необходимости этих изменений для нее непонятны и зачастую вызывают чувство небезопасности.

Также, стоит упомянуть, что в ходе беседы информантка упомянула большинство утверждений, которые рассматривались в теоретической части исследования как утверждения, распространившиеся в США с ростом автомобилизации. Она считает одним из главных преимуществ автомобиля его не привязанность к расписанию, круглосуточную доступность, максимальную приватность и доступность для поездок за город. И в целом, ей абсолютно не нравятся меры по ограничению въезда в центр города, увеличению тарифов парковки и уменьшению полос движения.

Подводя итог интервью, хочется сказать о том, что транспортные предпочтения преподавательницы Лицея изменились за выбранный промежуток времени, на это повлияло, в первую очередь, получение водительских прав. Такой переход довольно необычен, учитывая все предпринимаемые меры Правительства Москвы по смене приоритетов.

Вторым информантом была руководитель департамента в рекламном агентстве по продаже бытовой химии, ей 31 год, она живет в двух минутах ходьбы от станции метро «Перово». Интервью проводилось 26 октября 2022 года и продлилось 36 минут и 21 секунду. Информантка 3–5 лет тому назад активно пользовалась почти всеми подвидами общественного транспорта. Сейчас почти ничего не поменялось, однако она начала пользоваться системой краткосрочной аренды автомобиля (каршерингом). Как она говорит: «Каршеринг – это скорее развлечение, на первом плане все равно такси и наземный транспорт, метро, МЦК.»

Анализируя данные, полученные через это интервью, стоит сказать, что эта информантка также заметила формирование новой системы городской мобильности (упомянув такие новшества как запуск МЦД, электробусов, развитие системы каршеринга). Одним из ключевых утверждений был ответ на вопрос № 11, который показывает ту самую смену приоритетов и ухода автомобиля на совсем задний план. Информантка воспринимает эту новую модель в том ключе, в котором ее задумали власти и в целом позитивно отмечает

все направления деятельности: повышение доступности (строительство метро за пределами МКАД, развития каршеринга), повышение скорости. Кроме того, она не раз упомянула, что общественный транспорт постоянно развивается.

При этом видна причинно-следственная связь почему она не собирается приобретать машину, хотя ее повышенный комфорт и круглосуточную доступность она не отрицает.

Роль каршеринга видится здесь особенной, так как он все же не является чем-то повседневным для информантки, но на это большее влияние оказывает хорошая транспортная доступность.

Выводы

Подводя итоги всего исследования, которое я провел, стоит вернуться к первоначальной проблеме, которую я определил еще в сентябре 2021 года.

Опираясь на количественные данные, я могу сказать, что транспортные предпочтения москвичей не сильно поменялись в промежуток в 3–5 лет. Как более старшая, так и более младшая возрастная группа выбирают общественный транспорт как основной способ передвижения по Москве, хотя большинство из них все же выделяет низкий уровень комфорта в транспорте, особенно в часы пик. Но смене общественного транспорта на личный мешает денежный фактор, отсутствие водительских прав, а также транспортная политика Правительства Москвы.

Молодежь, которая только переступила порог совершеннолетия, продолжает лепту времени и выбирает общественный транспорт, который по признанию и респондентов, и информантов крупно проигрывает автомобилю в поездках за пределы Москвы. С чем сложно поспорить, так это с тем, что автомобиль пока что остается комфортнее, чем большинство видов общественного транспорта. Столичные власти стараются сделать поездки комфортнее, но учитывая постоянный рост населения Москвы, за этим ростом сложно успевать.

Теперь перейдем от ключевого исследовательского вопроса к задачам и гипотезам, которые были сделаны в начале исследования.

Московская молодежь определённо заметила формирование новой модели городской мобильности, это видно по косвенным признакам, о которых я спрашивал респондентов и информантов в вопросах №8 и №11. Большинство заметили снижение времени в пути, повышение удобства перемещения, финансовую доступность поездок. Кроме того, во втором глубинном интервью было высказано утверждение, что с развитием общественного транспорта, машины становятся ненужными. И это утверждение также подкрепляет тот факт, что молодежь замечает внутреннее совершенствование нашей транспортной системы.

Что касается нововведений в рамках создания этой новой системы мобильности, не все они одобряются или принимаются обычными пользователями, даже когда они несут казалось бы позитивный характер. Больше всего молодежь одобряет меры, направленные на повышение доступности (строительство новых линий метро, запуск МЦД и т. д.). Но меры, направленные на повышение безопасности не находят отклика в молодежи. Возможно, они не понимают эффекта от снижения скорости в центре Москвы, так как большинство не водят машину. Однако в вопросе про наименее полезные нововведения складывается впечатление, что на вопрос отвечают одни автомобилисты из-за выбора лишь тех мер, которые направлены на уменьшение пользования автомобилем.

Основными преимуществами автомобиля были выделены комфорт, приватность и возможность поездок за город или за покупками. Основными недостатками были выделены необходимость поиска парковок, а также финансовая составляющая.

Основными преимуществами общественного транспорта были выделены скорость и дешевизна поездки, а также отсутствие необходимости получения

водительских прав. Основными недостатками были выделены не комфортность поездок в часы пик, а также проблемы с общественным транспортом при поездках за город.

Все гипотезы, поставленные в начале исследования, подтвердились с помощью социологических данных, анализ этих данных представлен в главах выше.

В заключении хочется сказать, что я понял возможность продолжения данного исследования, но в ключе сервисов по краткосрочной аренде самокатов, велосипедов, автомобилей, так как рынок «шеринга» зачастую встречался и в этом исследовании.

Список литературы и интернет-ресурсов

1. Berman M. All that is solid melts into air: The experience of modernity. – Verso, 1983.
2. Brendon P. Thomas Cook: 150 years of popular tourism. – Harvill Secker, 1991.
3. Carrabine E., Longhurst B. Consuming the car: anticipation, use and meaning in contemporary youth culture //The sociological review. – 2002.
4. Geels F. W. et al. Automobility in transition?: A socio-technical analysis of sustainable transport. – 2012.
5. Gilroy P. Against race: Imagining political culture beyond the color line. – Harvard University Press, 2000.
6. Glennie P., Thrift N. Reworking EP Thompson's 'Time, work-discipline and industrial capitalism' //Time & Society. – 1996.
7. Jacob J. The death and life of the american city. – 1961.
8. Laurier E., Dant T. What we do whilst driving: Towards the driverless car //Mobilities: New perspectives on transport and society. – 2012.
9. Liniado, M. Car Culture and Countryside Change //MSc Dissertation, Geography Dept University of Bristol. – 1996.
10. Lyons G., Goodwin P. Grow, peak or plateau-the outlook for car travel. – 2014.
11. MacKenzie J. M. D., Richards J. The railway station: a social history. – Oxford

- University Press, 1986.
12. Melia S., Chatterjee K., Stokes G. Is the urbanisation of young adults reducing their driving? // *Transportation research part A: policy and practice*. – 2018.
 13. Pooley C. G., Turnbull J., Adams M. The journey to school in Britain since the 1940s: continuity and change // *Area*. – 2005.
 14. Rode P. et al. Towards new urban mobility: the case of London and Berlin. – 2015.
 15. Schafer A., Victor D. G. The future mobility of the world population // *Transportation research part a: policy and practice*. – 2000.
 16. Блинкин М. Я., Кулакова Т. В., Зюзин П. В. Императивы развития транспортных систем городов России: докл. к XXI Апр. междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества, Москва, 2020 г // *Междунар. Науч. Конф. По проблемам развития экономики и общества, Москва*. – 2020.
 17. Блинкин М.Я. "О транспортном моделировании" / М. Я. Блинкин. — Текст : электронный // Координационный совет по организации дорожного движения [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.ksodd.ru/bdd/files/blinkin-2014.pdf> (дата обращения: 02.04.2022).
 18. В России назвали средний возраст автолюбителя // *Башинформ* [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.bashinform.ru/news/social/2019-08-30/v-rossii-nazvali-sredniy-voznrast-avtolyubitelya-2116510> (дата обращения: 30.10.2022).
 19. Вукан Р. Вучик. Транспорт в городах, удобных для жизни // *Изд-во «Территория будущего*. – 2011.
 20. Евсеева, А. И. Новая городская мобильность: тенденции развития транспортных систем / А. И. Евсеева // *Государственное управление. Электронный вестник*. – 2016.
 21. Итоги работы транспортного комплекса Москвы в 2021 году и планы на 2022 год // *Единый Транспортный Потрал* [Электронный ресурс]. Режим

- доступа:
<https://t.mos.ru/common/upload/public/prezentacii/88/220131itogirabotytkv2021iplanyna2022v2.pdf> (дата обращения: 01.11.2022).
22. Кнупфер Ш., Покотило В., Вотцель Д. Транспортные системы 24 городов мира: составляющие успеха // [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.mckinsey.com/ru/~ /media/McKinsey/Business%20Functions/Sustainability. – 2018.
23. Леончик, В. П. Устойчивая мобильность и устойчивый транспорт – европейская мода или веление времени / В. П. Леончик. — Текст : электронный // ОДБ Брусель [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://by.odboffice.eu/files/valenitina_leonchik_ustoychivaya_mobilnost_i_ustoychivyy_transport_.pdf (дата обращения: 30.03.2022)
24. Новые модели городской мобильности // Официальный сайт Мэра Москвы [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.mos.ru/upload/documents/files/novye_modeli_gorodskoy_mobilnosti.pdf (дата обращения: 01.11.2022).
25. Пассажирам // Единый Транспортный Портал [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://transport.mos.ru/passengers> (дата обращения: 05.04.2022).
26. Пробки правят баллом // Коммерсантъ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/5180768> (дата обращения: 01.11.2022).
27. Стратегии развития транспортной системы Москвы и Московской области на период до 2035 года [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.mos.ru/dt/documents/dokumenti/view/263028220> (дата обращения: 01.11.2022).
28. Транспортный комплекс Москвы: итоги 2010–2017 и планы до 2023 года // Единый транспортный портал [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://ar2017.mosgortrans.zebra.com/download/full-reports/ar_ru_annual-

- report_spreads.pdf (дата обращения: 01.11.2022).
29. Урри Д. Как выглядит будущее?/пер. с англ //А. Матвеевко. М.: Издательский дом «Дело», ГАНХ и ГС. – 2018.
30. Урри Д. Мобильности/пер. с англ. АВ Лазарева, вступ. статья НА Харламова //М.: Издательская и консалтинговая группа «Праксис. – 2012.
31. Урри Д. Социология за пределами обществ: виды мобильности для XXI столетия //М.: Изд. дом Высшей школы экономики. – 2012.
32. Численность населения Российской Федерации // Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Bul_chislen_nasel-pv_01-01-2022.pdf (дата обращения: 01.11.2022).
33. Что не так с московской автобусной реформой "Магистраль"? Разбираем на примерах // Живой Журнал [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://griphon.livejournal.com/542232.html> (дата обращения: 01.11.2022).