

Секция «Миграционные процессы в современном обществе»

**Социально-демографические особенности городской транспортной активности населения г. Москвы**

***Тонких Екатерина Валерьевна***

*Студент (бакалавр)*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Высшая школа современных социальных наук (факультет), Москва, Россия

*E-mail: kate-tonkykh@mail.ru*

Перемещения людей в городе являются одним из видов мобильности населения, наряду с миграционными процессами.[5] В рамках данного исследования был произведен анализ социально-демографических особенностей городской транспортной активности населения г. Москвы. Актуальность настоящего исследования обусловлена зависимостью оценок качества жизни людей от их восприятия городской среды; ориентацией на пригороды при создании транспортной инфраструктуры г. Москвы; отсутствием мер по снижению количества используемых москвичами автомобилей; высокими темпами маятниковой миграции в Москву и связанным с этим дефицитом бюджетов пригородов; заменой экологичного транспорта неэкологичным и расширением границ Москвы. В рамках данной работы город Москва - это столица Российской Федерации, город федерального значения, столица Центрального Федерального округа, центр Московской агломерации, состоящий из 12 административных округов, таких как Центральный, Северный, Северо-Восточный, Восточный, Юго-Восточный, Южный, Юго-Западный, Западный, Северо-Западный, Зеленоградский, Троицкий, Новомосковский (125 районов в составе 10 административных округов и 21 поселения в составе 2 административных округов). В рамках настоящего исследования была проанализирована связь между развитием общественного транспорта и ростом плотности и численности населения в городе Москве. Настоящее исследование опирается на работы таких учёных, как Ч. Тилли[6], Р. Парк[4], П. Геддес[2], В.Л. Глазычев[3], М. Вебер[1] и других. В качестве теоретической базы были рассмотрены подходы к изучению урбанизации, субурбанизации, агломерации, конурбации и джентрификации.

Цель исследования - выявить степень влияния городской транспортной активности населения города Москвы на восприятие им городской среды.

Гипотеза-основание: чем выше уровень транспортной активности индивида, тем ниже его оценки городской среды г. Москвы. Методы исследования: эксперимент и анкетный опрос. В рамках эксперимента испытуемому предлагается добраться без использования личного автомобиля, метрополитена и такси от точки А до точки Б, которые выбраны исследователем на основе нереализованных проектов развития городского транспорта. Эксперимент состоял из трёх этапов. Первый этап предполагал возможность использования любых средств навигации, но время было ограничено. В рамках второго этапа испытуемому заранее были озвучены точки А и Б, но во время прохождения эксперимента не допускалось использование электронных средств навигации. Третий этап не предполагал обозначения маршрута заранее и использования электронных средств навигации во время прохождения эксперимента. На основании результатов социального эксперимента был составлен опрос о восприятии жителями города Москвы от 18 лет городской среды. Содержательное определение понятия «восприятие городской среды» было составлено самостоятельно: субъективный образ основополагающих особенностей, определяющих систему действий людей в связи с функционированием и развитием города и как динамичного образования, и как символической системы, подверженной зонированию - территориальному распределению, являющихся духовным эталоном находящихся на рассматриваемой местности людей, формирующих образ города как механизма производства или как механизма

потребления в их сообществе; эти особенности ведут к образованию или совершенствованию взаимосвязей между частями жизнедеятельности людей».

Для проведения анкетного опроса была обоснована генеральная совокупность исследования, и на ее основе, сконструирована выборочная совокупность. Статистически значимым в рамках данного исследования было деление респондентов на страты по территории их проживания, то есть по району города Москвы. Также значимыми признаками являлись пол и возраст респондентов. Процедура постстратификации обеспечила репрезентативность выборочной совокупности. Были выделены следующие показатели для получения информации о восприятии москвичами городской среды:

1. Удовлетворенность горожан способностью городской среды трансформироваться в соответствии с их запросами;
2. Количество возможностей для личностного развития людей, предоставляемых городом;
3. Оценка характера взаимосвязей между отдельными районами;
4. Отношению к устойчивости города к изменениям в его структуре;
5. Оценка горожанами разнообразия и доступности товаров и услуг;
6. Удовлетворенность горожан визуальными характеристиками общественных пространств;
7. Оценка специализации города как фактора реализации потенциала горожан.

В рамках подведения итогов настоящего исследования необходимо разработать несколько рекомендаций, которые поспособствуют решению существующих проблем. Во-первых, создание новых мест притяжения в городе Москве должно опираться на социальный состав жителей и их интересы. Во вторых, необходимо учитывать половозрастной состав и структуру населения столицы при строительстве жилья. Наконец, для обеспечения связи между районами г. Москвы необходимо создавать тангенциальные направления транспорта, которые позволят связать районы друг с другом, а не только с центром. Было доказано, что наличие необходимой инфраструктуры в городе Москве способно повысить комфорт при использовании транспорта. Результаты настоящего исследования могут быть использованы для дальнейшего изучения проблем влияния транспортной активности на восприятие человеком городской среды.

### Источники и литература

- 1) Вебер М. Город / Вебер М. Избранное. Образ общества. М., 1994. 317 с.
- 2) Геддес, П. Развитие города. 1904. – 328 с.
- 3) Глазычев Вячеслав. Урбанистика. - М., 2008., Глазычев Вячеслав. Политическая экономика города. - М., 2009., Глазычев Вячеслав. Город без границ. - М., 2011. 567 с.
- 4) Парк Р.Э. Экология человека // Теоретическая социология: Антология: В 2 ч./ Сост. и общ. ред. С.П. Баньковской. М., 2002. 214 с.
- 5) Строев Павел Викторович, Кан Мария Игоревна Пространственная мобильность населения: экономический и социальный аспекты // Экономика. Налоги. Право. 2016. №6.
- 6) Тилли, Ч. От мобилизации к революции / пер. с англ. Д. Карасева; под науч. ред. С. Моисеева; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». — Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». — М.: Изд. дом Высшей школы экономики», 2019. — 432 с.