#

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ

ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕУЧРЕЖДЕНИЕ

ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

**Основная образовательная программа магистратуры по направлению**

**подготовки 040100 «Социология»**

**Профиль «Социология в России и Китае»**

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

**Конфигурация городских маршрутов как фактор формирования транспортных практик «коммьютеров» на примере Санкт-Петербурга и Шанхая**

**Выполнила:**

Иванова Анастасия Олеговна

**Научный руководитель:**

К.с.н., доцент кафедры

культурной антропологии

 и этнической социологии

Васильева Дарья Алексеевна

Санкт-Петербург

2019

**Содержание**

[Введение 5](#_Toc482101554)

[Глава 1: Транспорт как объект урбанистических исследований………….…10](#_Toc482101555)

[1.1 Агломерация: определение и концепции.](#_Toc482101555) 10

1.2. Исследования городского транспорта……………………………………..16

1.2.1 Исследования городского транспорта в России…………………………18

1.2.2 Исследования городского транспорта в Китае…………………………..26

1.3. Агломерации Санкт-Петербурга и Шанхая…………………………...…..29

1.3.1 Санкт-Петербургская агломерация………………………………………29

1.3.2 Шанхайская агломерация…………………………………………..…….32

[1.4. Конфигурация городских маршрутов…………………………………..…33
1.4.1Конфигурация городских маршрутов в Санкт-Петербурге…………….33](#_Toc482101558)

[1.4.2 Конфигурация городских маршрутов в Шанхае 34](#_Toc482101558)

Глава 2. Понятие социальной практики………………………………………35

[Глава 3: Транспортные практики коммьютеров 38](#_Toc482101559)

[3.1 Методология исследования 38](#_Toc482101560)

3.1.1 Подготовка к полевому этапу…………………………………………….39

3.1.2 Полевой этап………………………………………………………………41

3.2.2.Анализ результатов…………………………………………….………….44

[3.2 Транспортные практики коммьютеров в Санкт-Петербурге……………..45](#_Toc482101561)

[3.3 Транспортные практики коммьютеров в Шанхае 54](#_Toc482101561)

[Заключение 61](#_Toc482101568)

[Список литературы 69](#_Toc482101569)

Приложение 1. [Таблица информантов 75](#_Toc482101570)

Приложение 2. [Гайд для интервью 77](#_Toc482101571)

Приложение 3. [Процедура проведения интервью 78](#_Toc482101572)

Приложение 4. Пример интервью……………………………………………....79

**Благодарности**

Я бы хотела выразить глубокую благодарность моему научному руководителю, Васильевой Дарье Алексеевне, за чуткое руководство и поддержку на протяжении моей студенческой жизни, за понимание и терпение, за новые идеи и точные замечания.

Я бы хотела поблагодарить Петрова Александра Викторовича, научного руководителя магистрской программы «Социология в России и Китае» за его помощь во время моего обучения в магистратуре, за интересные занятия и ответственный подход к обучению студентов.

Я бы также хотела поблагодарить рецензента данной работы Чернышеву Любовь Алексеевну.

Я бы хотела поблагодарить всех преподавателей факультета социологии за знания, умения и опыт, которые я здесь получила и сотрудников университета за организацию учебного процесса.

Особенно хотелось бы поблагодарить преподавателей кафедры культурной антропологии и этнической социологии за полученные знания.

Я бы хотела выразить благодарность сотрудникам и руководству Центра транспортного планирования Санкт-Петербурга за сотрудничество, ценный опыт работы и прохождения практики и приобретённые навыки.

Спасибо моим родителям, Ивановой Вере Ароновне и Иванову Олегу Евгеньевичу, моим бабушке и дедушке Азрельянт Галине Ефремовне и Азрельянт Арону Дмитриевичу, которые поддерживали меня во время моего обучения, за их терпение и доброту, за предоставленную возможность получить высшее образование, за интерес к моим занятиям и исследованиям.

Спасибо моему мужу, Новикову Ивану Александровичу, за веру в мои силы, поддержку на протяжении всей моей учёбы и ценные замечания по данной работе.

Спасибо всем родным, друзьям и однокурсникам, кто участвовал в обсуждении данной работы за ваше внимание и идеи.

**Введение**

**Актуальность исследования.**

В последние десятилетия набирают обороты исследования городов и транспорта. Большое число людей использует общественный транспорт каждый день, многие города стремительно растут и развиваются. В современных исследованиях транспорта в центре внимания оказываются прикладные градостроительные теории, исследуются пассажиропотоки, большое внимание уделяется техническим характеристикам транспорта.На сегодняшний день в методологии исследований в области транспорта можно выделить два ключевых направления, в логике которых осуществляются большинство прикладных исследований. «Управленческое» направление ставит своей задачей решение управленческих задач. «Академическое» направление проявляется в произошедшем в начале ХХI века так называемом «повороте к мобильностям» в современной социологической теории. Предметом исследований всё чаще становятся многочисленные образцы протекания мобильных практик, их специфика, особенности и последствия. Причем в понятие «мобильности» включена не только телесная подвижность, но и воображаемые путешествия, перемещения образов, движение информации и материальных объектов (Urry, 2010: 348). Мобильность оказывается основой современного образа жизни, трансформируя «социальное как общество» в «социальное как мобильность». Изменение и разнообразие сложных паттернов социальной активности людей является необычным отправным пунктом в изучении их транспортного поведения.В данном исследовании был выбран несколько иной ракурс:была поставлена цель узнать, каким образом конфигурация городских и пригородных маршрутов влияет на транспортные практики коммьютеров – людей, которыерегулярно совершают поездки в соседний город, в котором работают или учатся. В данном исследовании описаны и проанализированы способы, которыми конфигурация городских маршрутов влияет на транспортные практики коммьютеров.Были изучены транспортные практики жителей, живущих в разных поясах агломерации. Было проведено сравнение, показывающее, насколько отличаются практики коммьютеров, проживающих в агломерации Санкт-Петербурга и агломерации Шанхая.

Уникальность данного исследования состоит в том, что было проведено сравнение между транспортными практиками жителей агломерации Санкт-Петербурга и транспортными практиками жителей агломерации Шанхая.

**Объектом исследования**являютсяпрактики коммьютеров, проживающих в агломерациях Санкт-Петербурга и Шанхая.

**Предмет исследования**–влияние конфигурации городских маршрутов общественного транспорта в агломерации Санкт-Петербурга и агломерации Шанхая на практики коммьютеров.

**Основная гипотеза**–жители, проживающие в агломерации Санкт-Петербурга и в агломерации Шанхая используют различные стратегии при планировании своих перемещений, выборе своего маршрута и вида общественного транспорта. Практики, в которые они вовлечены, зависят как от пояса агломерации, в которой они проживают, так и от конфигурации городских маршрутов.

**Цель исследования -** изучитькак трансфигурация городских маршрутов влияет на выбор маршрута коммьютеров, проживающих в Санкт-Петербургской городской агломерации и Шанхайской городской агломерации.

Достижения поставленной цели потребовало решения следующих ключевых задач:

- изучить способы, которые используют респонденты для перемещения внутри города и по агломерации, составить картину о достоинствах и недостатках различных видов транспорта, узнать о приоритетных видах транспорта для жителей различных городов.

- выявить, как проживание в том или иномгороде влияет на повседневные практики людей и на их видение города и роль транспорта в их жизни.

- определить, насколько важным является фактор места жительства при формировании транспортных практик

- изучить, проанализировать и классифицировать транспортные практики жителей Санкт-Петербурга и Шанхая.

-выработать ряд рекомендаций для центра транспортного планирования Санкт-Петербурга.

**Теоретическую базу исследования** составили труды по городским исследованиям и исследованиям общественного транспорта В. Вучика[[1]](#footnote-2), Е. Трубиной[[2]](#footnote-3), Дж. Урри[[3]](#footnote-4). Также были изучены фундаментальные труды по социальным практикам Гофмана[[4]](#footnote-5), Штомпки[[5]](#footnote-6), Шюца[[6]](#footnote-7), Элиаса[[7]](#footnote-8), Гидденса, Ильина[[8]](#footnote-9), Хабермаса.

**Эмпирическая база исследования**.

В исследовании была реализована качественная стратегия. Были проведены интервью с жителями городской агломерации Санкт-Петербурга (Колпино, Волосово, Кировск, Тосно, Гатчина) и Шанхая (Суджоу, Чонминг, Соньян, Линьян, Цзядин).

Изучались кейсы четырнадцатикоммьютеров. Они выбирались из совокупности коммьютеров, регулярно использующих транспорт на протяжении минимум 3 лет. В каждой городской агломерации были выбраны информанты, проживающие в разных поясах агломерации, на разном расстоянии от ядра агломерации и в разных направлениях. В каждом районе были определены наиболее густонаселённые кварталы и были выбраны информанты из этих кварталов. Анализ данных осуществлялсяпо следующему сценарию: были выявлены существенные тематические категории («выбор маршрута», «район проживания», «безопасная поездка», «любимый вид транспорта», «отношение к метрополитену», «факторы выбора транспорта», «комфортная поездка», «поведение в транспорте», «ожидания от транспорта», «близость к метро» и т.д.), которые в процессе анализа наполнялись смыслами, иллюстрировались цитатами, концептуализировались.

**Практическая значимость исследования –** состоит в том, что полученные результаты могут быть использованы для дальнейшего анализа практик использования общественного транспорта в агломерациях и самого феномена коммьютера. Результаты исследования будут переданы в Центр транспортного планирования Санкт-Петербурга.

Методика изучения маршрутов состояла из трёх частей. Первая часть проходила после получения согласия информанта на интервью, но до самого интервью перед каждым интервью были изучены маршруты транспорта, проходящие в месте проживания информанта. Была собрана информация, показывающая, какие виды транспорта существуют в городе проживания информанта, как осуществляется транспортная связь с ядром агломерации. Вторая часть состояла из непосредственного интервью. Третья часть состояла из более подробного изучения системы общественного транспорта уже после интервью.

**Операционализация понятий**

Коммьютеры – люди, которые регулярно (несколько раз в неделю) перемещаются между двумя населёнными пунктами, как правило для работы.

Практики коммьютеров – совокупность действий людей, осуществляемых во время перемещений – в том числе построение маршрута, выбор транспорта, планирование поездки и т.д.

Агломерация - компактное скопление населённых пунктов , главным образом городских, объединённых в сложную многокомпонентную динамическую систему с интенсивными транспортными, производственными и культурными связями.

Город – крупный населённый пункт, состоящий из двух или более районов, связанных сетью общественного транспорта.

Городской район – часть города, административно-территориальная единица внутри города.

Общественный транспорт – пассажирский транспорт, предназначенный для перевозки достаточно большого числа пассажиров единовременно и курсирующий по определённым маршрутам.

Маршрут общественного транспорта – более или менее постоянная трасса движения одного или нескольких транспортных средств, объединённых одним номером.

**Аппробация работы**

В процессе работы над дипломом была написана статья "Практики использования общественного транспорта жителями центральных, спальных и пригородных районов Санкт-Петербурга", опубликованная в «Молодёжном научном вестнике» в феврале 2018 года.

Глава 1: Транспорт как объект урбанистических исследований

* 1. **Агломерация: определение и концепции**

Термин «коммьютер»обозначает человека, который живёт и работает в разных населённых пунктах, и в связи с этим каждый день тратит на дорогу большое количество времени. Термин появился в XIX веке, после изобретения железной дороги, и обозначал рабочих, которые регулярно ездят в город на заработки. Термин возник в крупных городах США, связанных с окрестностями сетью железных дорог – Нью-Йорке, Филадельфии, Бостоне, Чикаго.

Термин «коммьютер» тесно связан с понятием «агломерация». Городская агломерация – это компактное скопление населённых пунктов , главным образом городских, объединённых в сложную многокомпонентную динамическую систему с интенсивными транспортными, производственными и культурными связями. Впервые этот термин был использован в 1899 году – Анна Феррин Вебер использовала его в своей работе «Рост городов в XIX cтолетии». Она предложила статистические методы измерения агломераций и рассмотрела их влияние на экономическое влияние страны[[9]](#footnote-10).

Позже исследование агломераций стало идти в трёх направлениях:

1) Агломерационные эффекты

2) Расселение населения

3) Размещение промышленного производства

М. Руже[[10]](#footnote-11), французский географ, считает, что агломерация возникает тогда, когда концентрация городских видов деятельности выходит за пределы административных границ и распространяются на населённые пункты, которые находятся неподалёку.

Определения городской агломерации можно поделить на две группы. Определения первой группы описывают городские агломерации как компактное скопление территориально сосредоточенных городов и иных населённых мест, которые в процессе своего роста сближаются или срастаются, в результате образуя новые экономические, трудовые, культурные и хозяйственные связи.

Если в первой группе определений в центре определения находится само пространство города, то исследователи, придерживающиеся второй группы определений, акцентируют своё внимание на всей жизнедеятельности человека. Теперь городские агломерации рассматриваются не только как места, где люди проживают и трудятся, но также, как и места, где люди отдыхают, общаются, проводят досуг. Таким образом, городская агломерация начинает рассматриваться как прогрессивная и интегральная форма расселения, которая несёт в себе значительный народно-хозяйственный потенциал. В середине 1980-х годов появилось новое определение агломерации. Отныне агломерация рассматривается как компактная и относительно развита совокупность городских и сельских поселений, которые дополняют друг друга, группируются вокруг одного или нескольких городов-ядер, и объединённых интенсивными и многообразными связями в единое динамическое пространство. В это пространство реальных и потенциально возможных взаимодействий вписывается жизненный цикл большинства жителей современного города и его спутниковой зоны.

Данная форма расселения весь удобна: она позволяет сочетать выгоды концентрации большого числа различных услуг и функций в крупных городах с рассеянным характером их потребления. Таким образомподдерживается динамическое равновесие между различными экономическими, социальными и экологическими условиями жизни людей.

Городская агломерация является не только формой расселения населения, но и формой территориальной организации промышленности и хозяйства. Городская агломерация – это весьма удобная для населения форма сочетания жилища и работы, отдыха и образования, а также многих других функций.

Делимитация городской агломерации – это определение границ городской агломерации. Делимитация является сложным и многоуровневым процессом. Во-первых, в зависимости от определения городской агломерации, которого придерживается исследователь, будут предложены разные варианты определения границ городской агломерации. Во-вторых, связи различных городских и сельских поселений с ядром агломерации могут сильно разниться по своей плотности и интенсивности.

Процесс делимитации городской агломерации включает в себя 5 этапов. Первый этап – это определение цели и принципов делимитации. Второй этап – выбор территориальных ячеек. Третий этап – определение критериев делимитации, которые могут достаточно существенно различаться. Четвёртый этап – установление конкретных количественных значений для описания критериев, выбранных в предыдущем пункте. И пятый, заключительный этап представляет собой выявление контура городской агломерации.

Существуют четыре группы критериев делимитации городской агломерации. Первая группа – критерии величины города ядра – в первую очередь, это численность населения. Во вторую группу входят критерии, описывающие развитость внешней зоны – сюда попадают такие параметры, как количество городских поселений, размер их населения, численность сельского населения, их соотнесение с ядром. Третью группу критериев делимитации составляют интегральные критерии, которые характеризуют агломерацию в целом – плотность население, развитость городской агломерации и так далее. Четвёртая группа критериев – это критерии определения границ городской агломерации на основе определения её временного или пространственного радиуса, который обозначает размеры территории, в пределах которой сложилась агломерация.

В 70-ые-90-ые годы XX века особое внимание уделялось агломерационным процессам, которые рассматривались в следующих аспектах:[[11]](#footnote-12)

-эффект локализации и концентрации высокотехнологичных форм в пределах развитых в инновационном отношении территорий

-эффект масштаба производства, возникающего в следствии роста населения и урбанизации

-секторальные модели роста на уровне крупных городов

-закономерности промышленной агломерации в связи с экономической интеграцией

-изменение транспортных издержек

Упоминая современные городские исследования, стоит особенно отметить теорию сетевого общества Кастельса, а также теории Г.М. Лаппо, В.Г.Давидовича и Г.В.Гутмана.

Географическое описание агломерации выглядит следующим образом: в городской агломерации выделяется ядро – центр городской агломерации и сателлиты – это группа поселений, которые территориально близки к ядру, и с течением времени присоединившихся к нему. Сателлиты обеспечивают ядро различными ресурсами.

Если рассматривать агломерацию с экономической точки зрения, то в фокусе внимания окажется формирование общей производственно-транспортной, энергетической, инженерно-коммуникационной инфраструктуры, которая расположена на единой территории.

Два объяснения феномена агломерации представлены ниже. Во-первых, агломерации возникают из-за особенностей территориального расселения населения, обусловленными как историко-экономическими, так и природно-хозяйственными условиями. Во-вторых, на возникновение агломераций влияет специфика сети, которая формируется в ходе расселения поселений, объединённых социальными, пространственными и экономическими связями.

Необходимо отметить, что рост числа агломераций несёт за собой как позитивные, так и негативные последствия.

Из положительных последствий стоит особенно выделить следующие:

1. Расширяется география привлечение высоко квалифицированных работников, что положительным образом сказывается на научно-техническом прогрессе.

2. Более стремительно происходит передача знаний, генерируются социально-экономические инновации.

3. Жителям предоставляется высокий уровень досуга, большой выбор видов деятельности.

Из отрицательных последствий представляется важным отметить следующие:

1. Увеличивается расстояние от места жительства до объектов социальной инфраструктуры.

2. Увеличивается расстояние от места жительства до лесопарковых массивов и водоёмов.

3. Появление кризисных районов и увеличение роста преступности.

4. Увеличение транспортной усталости в связи с удлинением маятниковой миграции.

На последнем сюжете необходимо заострить внимание. Так как большинство городов строятся и развиваются похожим образом, и делятся на похожие зоны, в результате мы имеем аналогичные друг другу зоны в каждом крупном городе. В центре находятся деловой и культурный центр, в которых живёт относительно немного людей, зато многие работают. Далее следуют промышленные зоны, также предоставляющие много рабочих мест. Следом – кольцо спальных районов, где рабочих мест уже меньше, но где проживает большая часть населения города. И ещё дальше следует кольцо близлежащих посёлков и городов, которые со временем притягиваются к ядру городской агломерации. Таким образом, агломерация растёт, и с течением времени притягивает к себе всё новые и новые населённые пункты.

Большое число жителей агломерации живут на достаточно большом расстоянии от места работы, и тратят по 2-3-4 часа в день на дорогу от места жительства до места работы. Многие жители дальнего пояса агломерации утром ездят на работу в ядро агломерации, а вечером возвращаются по домам. Существуют и встречные потоки маятниковой миграции, когда жители ядра агломерации регулярно ездят на работу на предприятия, расположенные в городе-сателлите.

За последние 10 лет было выявлено, что агломерации развиваются и растут быстрее, чем страны, в которых они расположены. Агломерации являются довольно привлекательными для населения из-за обилия рабочих мест.

**1.2 Исследования городского транспорта**

Исследования транспорта в ныне существующем виде появились лишь недавно, эта отрасль органически выросла из исследований города.

Одним из первых исследователей в этой области был Макс Вебер. Он проводил социологический анализ города и описывал его как селение, размеры которого настолько велики, что в нём отсутствует типичное для маленьких поселений личное знакомство соседей.

Город также оказался в фокусе внимания Георга Зиммеля и Карла Бюхера.

Марксисты рассматривали город как пространство классовой борьбы.

Поворотным моментом для исследования городов стали работы социологов Чикагской школы.

Общественный транспорт стал всё чаще появляться в фокусе социологических исследований. В книге «Мобильности» Джон Урри систематизирует предложенную им новую парадигму мобильностей[[12]](#footnote-13). Мобильность представляется как реальные и воображаемые перемещения и является центральным понятием социологии. Урри исследует различные виды перемещений и их влияние на социальную и культурную жизнь. В своих трудах Урриисследует как исторически складываются системы мобильности, по каким принципам они развиваются и трансформируются и как будут выглядеть в дальнейшем.

ВуканВучик выделяет несколько основных характеристик эффективной транспортной системы в «городах, удобных для жизни»[[13]](#footnote-14):

1). Все городские районы должны обслуживаться транспортной системой.

2). Транспортная система должна быть доступной всем группам населения: богатым и бедным, молодёжи и пенсионерам, жителям центра и жителям пригородов, различным категориям маломобильных граждан.

3). Транспортная система должна обладать высокими характеристиками: безопасность, надёжность, комфорт, скорость.

4). Транспортная система должна эффективно приспосабливаться к особенностям городского пространства: оживлённостью улиц, наличию деловых, жилых и торговых районов, исторических объектов.

5). Транспортная система должна обладать достаточными провозными характеристиками, особенно в районах с высокой плотностью населения и в деловых районах.

6). Транспортной системе следует обеспечивать доступ к терминалам сообщения дальнего следования – аэропортам, железнодорожным вокзалам и станциям, автобусным станциям, портам.

7). Транспортной системе следует иметь разумно установленные тарифы, доступные для населения.

8). Транспортная система должна стимулировать формирование желаемых форм и направлений развития городской застройки.

9). Транспортная система должна обеспечивать функционирование эффективной товаропроводящей сети по всему городу.

10). Транспортная система должна работать с минимальными негативными эффектами.

1.1.2. Исследования городского транспорта в России

Исследования транспорта тесным образом связаны с исследованиями городов, и процессов, в них протекающих. Исследования транспорта в России длительное время носили скорее управленческий, нежели академический характер, и часто ставили своей целью решить конкретную задачу, либо получить статистику перемещений населения.

Исторически именно транспорт оказывал существенное влияние на развитие и разрастание городов – если раньше города возникали вдоль рек, то позже новые города стали расти вдоль железнодорожных дорог. Сейчас можно наблюдать, как активно застраиваются районы вдоль автомобильных дорог, ведущих из города.

Если обратиться к исследованиям общественного транспорта, то можно увидеть, что ряд исследователей обращается к теме оценки эффективности городского транспорта(П. Бизюков, Е. Савельев)[[14]](#footnote-15). В фокусе исследования всё чаще оказывается взаимосвязь общественного транспорта в городах и муниципалитетах и функционирования городской инфраструктуры и социальной сферы (В. Вагин[[15]](#footnote-16), Е. Данилова, О. Оберемко, Г. Осадчая). Также появляются исследования проявлений общественного транспорта и его взаимосвязи с городским пространством (В. Агроскин, Г. Гольц, П. Кузнецов).

Ещё одним видом исследований являются исследования перемещений горожан, при которых жителям предлагается заполнить форму, в которой они описывают свой маршрут за один или несколько дней. Подобные обследования велись в Ленинграде ещё в 1930-х годах. На сегодняшний день такие исследования позволяют собрать достаточно точную статистику перемещений, но не могут дать точного ответа на вопрос: чем руководствуются люди, выбирая именно эти маршрут.

История развития общества подтверждает, что транспорт способствовал разделению труда, накоплению информации в различных сферах человеческой деятельности, дифференциации производства, развитию культуры и общественному прогрессу человечества.

Потребность в ГПТ возникла тогда, когда в результате роста городов их территориальные размеры превысили зону пешеходной доступности городского центра.

Традиционно зону максимальной пешеходной доступности городского центра в моноцентрических городах принимают за 30 минут. Скорость движения пешеходов обычно принимают за 2 км/ч, таким образом, максимальный радиус пешеходной доступности – 2 километра. Таким образом, максимальная площадь пешеходного города S=ПИ R2 = 3,14\*4 = 12, 56 км2.

К 1800 году на всём земном шаре существовало не более 50 городов с числом жителей свыше 100 000 человек. Только 2% населения Земли проживало в городах. Уже в 1970 году доля городского населения выросла многократно и достигла 39% от населения земного шара.

С самого начала городской пассажирский транспорт стал одним из ключевых факторов градообразования: создание привязанных к отдельным направлениям или улицам систем городского транспорта определяло дальнейшее формирование улично-дорожной сети городов и характер их застройки. Одна из ключевых задач градостроительства – создание планировки городов, соответствующей сокращению транспортной потребности. Этой цели пытались добиться размещая объекты притяжения и рабочие места в непосредственной близости или внутри жилых кварталов. Но транспортная потребность населения лишь увеличивалась.

Если рассмотреть схему градообразования, то можно заметить ряд закономерностей. Начало городу дают градообразующие предприятия, которые могут располагаться в местах добычи полезных ископаемых, на торговых путях или в курортных зонах. Развитие градообразующих предприятий привлекает население из окружающих районов. Люди переезжают, таким образом возникает необходимость жилищного строительства и возведения предприятий, обслуживающих нужды населения. Идёт строительство школ, детских садов, больниц, поликлиник, торговых центров, культурно-бытовых предприятий. Город растёт, его площадь увеличивается, и рано или поздно перерастает зону пешеходной доступности. Таким образом, возникает потребность в городском пассажирском транспорте.

Каждый новый этап развития транспорта знаменует собой рост влияния транспорта на развитие общества. Чем больше расширялись возможности городского пассажирского транспорта, тем больше появлялось качественно новых возможностей развития производительных сил. Важная роль транспорта заключается в возможности сократить транспортное время населения, тем самым высвободив время для учёбы, отдыха, спорта и других занятий. Исторический опыт показывает, что городское население стремиться распределиться в городском пространстве так, чтобы затраты времени на передвижение относительно жилых, промышленных и культурно-бытовых центров не превышало 30-40 минут. Советский исследователь Гольц описал данную тенденцию, тем самым получив закон пространственной самоорганизации населения.

Величину ta называют константой пространственной самоорганизации городского населения, представляется возможным подсчитать размеры пешеходного города: линейный размер – 2 километра, и площадь – 12,56 км2.

Введение конного городского пассажирского транспорта меняет данные значения. Если взять за среднюю скорость конного транспорта 8 км/ч, то линейный размер города будет 8\*0,5=4 км, а площадь – 3,14\*4\*4 = 50,2 км2.

Аналогично можно провести расчеты для города с трамвайным сообщением. Скорость трамвая – 16-18 км/ч, линейный размер города – 8-9 км, а площадь – 3,14\*(8 или 9)^2 = 200-250 км^2/

Скоростные виды городского пассажирского транспорта (пригородные электрички, метрополитен, скоростные трамваи и автобусы) ещё сильнее расширяют территориальные размеры города. Если принять их скорость за 30-40 километров в час и произвести аналогичные расчёты, получим, что линейные размеры города могут достигать 15-20 километров, а площадь – 706-1250 км2.

Города бывают моноцентрические (с одним центром) и полицентрические (с несколькими центрами). Первые города были моноцентрическими и росли от центра к периферии. Вокруг города вырастали районы пригородов, которые поглощал город. Транспортные сети таких городов обычно имели радиально-кольцевую структуру (иногда просто радиальную). Радиальные линии обеспечивали прямое сообщение периферии с центром, а кольцевые связывали периферийные районы, минуя центр.

Так как возможности городского пассажирского транспорта изначально были ограничены, в моноцентрических городах максимально плотно заселялись городские центры. Перенаселённость центров способствовала уменьшению числа зелёных насаждений и ухудшению экологической среды. Города «душили» свои центры. Одним из факторов, ослабившим эту тенденцию стало развитие пригородного железнодорожного транспорта. Люди, жившие в пригородах, получили возможность работать в городе, а городские предприятия получали необходимое количество рабочей силы, тем самым уменьшая необходимость строить дополнительные жилые дома в городе.

Рост числа легковых автомобилей расширило зоны транспортной доступности в пригородах. Население предпочло жить в зелёных пригородах. Города начали быстро разрастаться за счёт пригородов и городов-спутников. Таким образом, моноцентрические города превратились в полицентрические. Общегородской центр, вокруг которого изначально разрастался город, перестал быть единственным центром тяготения городского населения.

Имеются прогнозы, позволяющие сделать вывод, что сверхвысокие скорости сообщения на городском транспорте не потребуются. Интересна идея пространственного градостроительства – согласно этой идее города будут проектироваться в несколько уровней с минимальным использованием поверхностей земли. Эта идея не нова и уже долгое время реализуется в современных городах в виде многоярусных магистралей и в архитектуре небоскрёбов.

Микрорайон является первичной территориальной ячейкой. Микрорайон – это функциональное и архитектурно-планировочное объединение жилых домов с учреждениями всех видов общественного обслуживания, призванных удовлетворять повседневные нужды населения – ясли, детские сады и школы, библиотеки, спортивные комплексы, продовольственные и промтоварные магазины. Микрорайоны объединяются в жилые районы, а жилые районы, в свою очередь, в селитебные или селитебно-производственные зоны.

Деление территории города на зоны, районы и микрорайоны связано с их транспортной организацией. В межмагистральных территориях обычно размещаются жилые районы. Внутри жилых районов прокладывают жилые улицы и пешеходные аллеи. Система культурно-бытового обслуживания является замкнутой, таким образом большинство передвижений населения с культурно-бытовыми целями замыкается внутри жилых районов.

На сегодняшний день транспортная ситуация в большинстве городов России является неудовлетворительной. Одной из причин является высокий уровень автомобилизации. Когда проектировались советские города, улицы были рассчитаны на движение преимущественно общественного транспорта: автобусов, троллейбусов и трамваев. В крупных городах, улицы которых были не способны перевезти большое количество пассажиров, строилось метро. Доля личного транспорта была не так высока, как сегодня и общественный городской транспорт в целом отвечал потребностям людей.

Однако за последние 20 лет ситуация поменялась из-за двух новых трендов городской жизни.

Во-первых, сильно увеличилось число автомобилистов. Многие горожане стремятся пересесть из общественного транспорта в личные автомобили. Их мотивацию можно понять: личный автомобиль – это удобно, он не вынужден делать многократные остановки между пунктом А и пунктом Б, в салоне автомобиля комфортней, чем в автобусе, и гораздо комфортней, чем в автобусе в час пик. Автомобиль может ехать по любому маршруту, исключает необходимость делать пересадки, избавляет от нужды ждать общественный транспорт на остановках и тратить много времени в ожидании редкоходящего транспорта. Автомобиль также является предметом статусного потребления. Преимущества автомобиля мотивируют большое число городских жителей пересесть в общественного транспорта на личный. Количество автомобилей на дорогах стремительно растёт, что приводит к пробкам и заторам. Трамвай может перевезти сотню пассажиров, и занимает столько же места на дороге, сколько пять автомобилей. Если все сто пассажиров трамвая пересядут в машины, они займут в 20 раз больше места, нежели сам трамвай.

Автомобили вызывают пробки, в которых вынужден стоять и общественный транспорт (полосы для выделенного движения общественного транспорта пока что являются скорее исключением, нежели правилом). Ещё одна проблема связана с малым числом парковок – автомобилисты вынуждены парковать свои автомобили на обочине, что затрудняет движение и заметно снижает пропускающую способность улиц.

Вторая тенденция, негативно сказывающаяся на уровне поездок – строительство крупных объектов без соответствующих изменений в инфраструктуре: возведение жилых кварталов из многоэтажных домов в районе, где раньше стояли малоэтажные дома. Строительство подобных зданий сильно увеличивает концентрацию автомобилей в микрорайоне. Для предотвращения транспортного коллапса необходимо заранее строить парковки и дополнительные выезды на магистрали. В качестве примера можно привести жилой комплекс в Девяткино, где все жители жилого комплекса из нескольких многоэтажных домов вынуждены пользоваться лишь одной дорогой. Это приводит к заторам и пробкам. В настоящий момент уже строится ещё один выезд из жилого массива. Это удобно, но ведь выезд можно было построить и раньше.

Проблемы, вызванные ростом числа автомобилей и строительством многоэтажных домов, вполне решаемы. Многие европейские города успешно решили эти проблемы. Но российские города практически не используют их опыт, который вполне может оказаться полезен. В то время, как в Париже, Мадриде, Лос-Анджелесе активно развиваются системы LRT–лёгкорельсовые трамваи, во многих российских городах, от Санкт-Петербурга до Владивостока, снимают трамвайные рельсы и заменяют трамвайные маршруты автобусными. Из-за этого объём перевозок общественным транспортом снижается, а количество заторов растёт.

**1.2.2 Исследования транспорта в Китае**

В Китае за последние годы вышел ряд работ, посвящённых изучению социологии города и транспорта. Городские исследования являются частью экономических исследований. Социология в Китае долгое время развивалась в русле марксистской социологии, и только с 1978 года, когда началась реализовываться политика реформ и открытости, возникла потребность в новых методах и теоритических рамках. Начало существенных социально-экономических преобразований пробудили интерес к возрождению социологии, изучению теоретических и практических вопросов, таких как процесс урбанизации, аграрные реформы, регулирование отношений собственности, развитие рыночной экономики.

Развитие городов в Китае идёт достаточно быстро. Одной их наиболее распространённых тенденций является формирование городских кластеров. Авторы книги «Chinacitygroups» выделяют в Китае 5 городских агломераций и 8 интенсивно развивающихся городских районов.

Почти все крупные китайские города столкнулись с похожими проблемами: рост населения, новый виток урбанизации, рост транспортной загруженности, загрязнение воздуха и повышение потребления энергии.

Также стоит отметить, что Китайский подход к развитию транспортной системы страны отличается от подходов других стран. Китай выделяет огромные государственные ресурсы в свою транспортную инфраструктуру, одновременно с этим привлекая большие объёмы частных инвестиций в свою транспортную систему. Одной из ключевых характерных черт развития китайской транспортной системы является тот факт, что резко выросший поток работников, переехавших в города из деревень в поисках трудоустройства, увеличил потребность населения в городском общественном транспорте, жилье и иной инфраструктуре.

В 1990-2000 годы способы решения транспортных проблем Китая были сконцентрированы на расширении дорожной сети, несмотря на то, что в это время уже было признано, что развитие общественного транспорта является наиболее успешным методом решения транспортных проблем. Расширение дорожной сети не решило проблемы в целом, и было принято решение перераспределить финансирование таким образом, чтобы больше средств тратилось не на дорожную систему, а на систему и службы общественного транспорта. Такой подход дал свои плоды, и транзитная система Китая увидела перемены к лучшему. К сожалению, необходимо отметить, что средства на улучшение транспортной инфраструктуры Китая были распределены неравномерно: большая часть ушла на строительство скоростные виды транспорта большой вместимости, и мало средств осталось на улучшение системы городских автобусов, также очень важной для любого района.

Китай широко известен своей системой скоростных поездов между городами. Широкое использование скоростных поездов приводит к росту потока пассажиров в городском транспорте.

Развитие метро в городах Китая идёт быстрыми темпами. В начале 2010-х одной из сложностей использования транспортной системы крупных городов, являлось отсутствие интеграции между разными видами скоростного городского транспорта – а именно непосредственно линиями метро и скоростными поездами (как пригородными, так и межгородскими).

Также активно развивается система скоростных автобусов. Её создание и эксплуатация обходится в 10 раз дешевле, чем создание и эксплуатация системы метрополитена. Другим плюсом системы скоростных автобусов можно назвать её интеграцию с поездами метро.

Китай направляет почти все средства в новое строительство, при этом мало

внимания уделяется внедрению системного управления в проектирование дополнительных удобств (таких, как  например, технологии взвешивания подвижного состава без остановки движения транспортного средства);

**1.3 Агломерации Санкт-Петербурга и Шанхая**

**1.3.1Санкт-Петербургская агломерация**

Санкт-Петербургская агломерация включает в себя Санкт-Петербург, а также часть территории Ленинградской области.

Ядро Санкт-Петербургской агломерации включает в себя практически всю территорию Санкт-Петербурга, за исключением Колпинского, Петродворцого, Пушкинского, Кронштадсткого и Курортного районов, северной части Выборгского района (Левашово и Парголово), южной части Красносельского района (Красное Село, Горелово, Торики, Сергиево, Старо-Паново), западной и северной части Приморского района (Лисий Нос, Ольгино, Каменка, Лахта, Юнтоловский Заказник ), а и также части Красногвардейского и Московского района. Площадь ядра занимает примерно 550 квадратных километров.

В первый пояс агломерации входят Колпинский, Петродворцый, Пушкинский, Кронштадсткий и Курортный районоы, северной части Выборгского района (Левашово и Парголово), южной части Красносельского района (Красное Село, Горелово, Торики, Сергиево, Старо-Паново), западная и северная части Приморского района (Лисий Нос, Ольгино, Каменка, Лахта, Юнтоловский Заказник ), части Красногвардейского и Московского района, а также прилегающие территории Ленинградской области. На границе первого пояса поселений-спутников находятся Рощино, Агалатово, Лесколово, Сертолово, Мурино, Токсово, Мга, Шлиссельбург, Всеволожск, Кудрово, Отрадное, Кировск, посёлок имени Морозова, Тосно, Форносово и Гатчина. Внешняя граница первого пояса практически полностью совпадает с границами защитного лесопаркового пояса Санкт-Петербурга. Площадь территории первого пояса агломерации составляет примерно 4480 квадратных километров.

Во второй пояс агломерации входят город Сосновый Бор, юго-восточная часть Выборгского района, южная часть Приозёрского района, северо-восточная часть Волосовского района, северная часть Ломоносовского района, часть Всеволожского района, часть Гатчинского района, часть Кировского района и часть Тосненского района.

В Санкт-Петербургской городской агломерации для интервью были выбраны жители, проживающие в следующих населённых пунктах: Колпино, Волосово, Тосно, Гатчина и Кировск. Выбор информантов из данных населённых пунктов был определён тем, что данные населённые пункты весьма различны между собой по своему количеству населения, расположению, расстоянию до ядра агломерации и иным особенностям.

Город Колпино формально входит в состав Санкт-Петербурга, но по сути является самостоятельным городским поселением, с населением в 145 000 человек и большим количеством (более 30) крупных промышленных, транспортных и строительных предприятий. Колпино находится на расстоянии 26 километров от исторического центра Санкт-Петербурга. В городе Колпино на настоящий момент присутствует множество объектов социальной, культурной и торговой инфраструктуры.

Город Волосово является административным центром Волосовского муниципального района Ленинградской области. Население Волосово составляет 12 000 человек, часть из которых задействована в работе предприятий города (хлебо-булочный комбинат, леспромхоз, инкубаторно птицеводческая станция, кондитерская фабрика и иные предприятия), а часть работает в Санкт-Петербурге или в Гатчине.

Город Тосно является административным центром Тосненского района Ленинградской области. Тосно находится на расстоянии 55 километров от исторического центра Санкт-Петербурга и 40 километров от ядра Санкт-Петербургской городской агломерации. Население города составляет 38 000 человек.

Город Кировск – административный центр Кировского района Ленинградской области. Население 26 000 человек.

Город Гатчина – самый крупный населённый пункт Ленинградской области. Население – 94 000 человек. Находится на расстоянии 42 километров от центра Санкт-Петербурга.

**1.3.2 Шанхайская агломерация**

Шанхай – крупнейший по численности населения город в Китае и в мире, крупнейший морской порт. Шанхай состоит из 16 районов и примечателен тем, что не имеет единого городского центра. Функционально центр разделён между несколькими районами: деловые центры находятся в районах Луцзяцзуй, Бунду и Хунцяо, в районе Хуанпу находятся мэрия, городское собрание и торговый центр города, а большинство университетов находятся в районах Янпу и Путо. Хотя Шанхай и является самым населённым городом на планете, по данным на 01-01-2018 Шанхайская агломерация является лишь четвёртой в мире по численности населения. С населением 29, 5 миллионом человек Шанхай уступает по численности жителей агломерациям Гуанжоу, Токио и Джакарты.

Шанхай пережил стремительный рост, начиная с середины 1990-х годов. Границы города разрослись за реку Хуанпу, началось активное освоение Пудонга – довольно обширной территории поблизости Шанхая.

Города-спутники быстро росли вокруг Шанхая, заполняя собой всё пространство вокруг города. Строительство было практически неконтролируемым, но в конце 1990-х годов были предприняты попытки регулировать стремительно растущую агломерацию. В рамках новой градостроительной политики планировалась реализация ряда задач: прекращение расползания ядра агломерации за счёт создания кольца из зелёных зон вокруг ядра, превращение моноцентрической агломерации в полицентрическую за счёт создания новых городов, а также планирование будущего развития агломерации, которое должно будет проходить вдоль железных дорог и магистралей с промежутками для рекреационных зон.

**1.4. Конфигурация маршрутов**

**1.4.1 Конфигурация маршрутов в Санкт-Петербурге**

Общественный транспорт в Санкт-Петербурге представлен метро, социальными автобусными маршрутами, троллейбусами, трамваями, коммерческими автобусными маршрутами и электричками. Петербургский метрополитен включает в себя 5 веток, 69 станций и 7 пересадочных узлов. Метрополитен имеет станции на территории Адмиралтейского, Василеостровского, Выборгского, Калининского, Кировского, Невского, Московского, Приморского, Петроградского, Фрунзенского, Центрального районов Санкт-Петербурга и на территории Всеволожского района Ленинградской области (Девяткино). Территории Колпинского, Курортного, Красносельского, Красногвадейского, Кронштадского, Пушкинского, и Петродворцового районов метрополитен не обслуживает.

Санкт-Петербургский трамвай состоит из 39 маршрутов, а протяжённость линий составляет 228 километров. При этом долгое время трамвайная сеть Петербурга состояла из двух отдельных сетей маршрутов, между которыми ходили только служебные вагоны – одна сеть покрывала северные, восточные и северо-восточные район города, а также Васильевский Острво и Петроградскую сторону, в то время как другая сеть покрывала юг и юго-запад города. Но с восстановлением третьего трамвайного маршрута маршрутная сеть Санкт-Петербурга снова стала единой.

**1.4.2. Конфигурация городских маршрутов в Шанхае**

Общественный транспорт в Шанхае представлен метро, автобусами, троллейбусами и такси. В Шанхайской агломерации существует более 1000 автобусных маршрутов, около 20 троллейбусных маршрутов и единственный (на 2016 год) трамвайный маршрут.

Метрополитен в Шанхае включает в себя 16 линий и 393 станции. Больше 10 000 000 людей используют метро в рабочий день. По протяжённости линий метрополитен Шанхая занимает 1 место в мире, а по количеству станций – 2 место. Любопытно, что, в отличии от Санкт-Петербургского метро, стоимость проезда зависит от расстояния, которое необходимо проехать – самый дешёвый билет стоит 3 юаня (0,5 доллара), а самый дорогой – 10 юаней (1,5 доллара).

Метрополитен в Шанхае обслуживает 13 из 16 городских районов.

Сеть автобусов развита очень хорошо. Стоимость проезда на автобусе зависит от длины маршрута и составляет от 2 до 5 юаней. На каждой остановке можно найти маршруты и расписание автобусов. Нумерация маршрутов подчиняется строгим правилам: с цифры «2» начинаются маршруты, курсирующие в часы пик, с цифры «3» - ночные маршруты, с цифры «9» - туристические.

Глава 2: Понятие «практика» в социологических теориях

Понятие «социальная практика» является одним из ключевых понятий в социологии повседневности. Интерес к миру повседневности был усилен после «практического поворота» - выделения мира привычных действий в отдельную область социологических исследований. Также был сформирован новый подход к исследованию общества – в основу этого подхода легло понятие «социальная практика».

Теорию социальных практик развивали многие социологи, среди них – А. Шюц, Т. Парсонс, П. Бурдье, П. Бергер, Т. Лукман, Э. Гидденс, И. Гоффман, К. Гирц, Г. Гарфинкель, Л. Витгенштейн. Среди российский социологов теорию социальных практик исследовали Т.И. Заславская, Л.Г.Ионин, Н.Н. Козловский.

Три основные теории, на которых представляется уместным опереться, являются теория структурации Э. Гидденса, структуралистский конструктивизм П. Бурдье и этнометология Г. Гарфинкеля.

ЭтнониГидденс определил социальные практики как основу формированию субъекта и социального объекта. Социальные практики, согласно работам Гидденса, имеют ряд характеристик. Во-первых, они привязаны к контексту и фону. Во-вторых, они упорядочены в пространстве. В-третьих, они упорядочены во времени. Социальная практика регулярно воспроизводится акторами. Гидденс утверждал, что именно социальные практики являются предметом социологии. Повседневность же переопределяется через практики – то есть те действия, которые осуществляются регулярно и по привычке.

Бурдье рассматривает социальные практики как способность социального объекта проверить свои поведенческие акты на соответствие уже сложившимся представлениям об окружающей действительности.Социальные практики можно разделить на две категории. Во-первых, социальными практиками являются каждодневные поступки, которые не требуют объяснения. Во-вторых, к числе социальных практик мы можем отнести целесообразные действия индивидов по преобразованию социального мира.

Гарфинкельвыделяет следующие свойства социальных практик: объяснимость, наблюдаемость, сообщаемость, рефлексивный характер[[16]](#footnote-17). В этнометодологии социальные практики являются частью фонового знания.

Гидденс сводит социальные практики к социальным действиям[[17]](#footnote-18). Первыми к понятию «социальное действие» обратились М.Вебер[[18]](#footnote-19) и Т.Парсонс[[19]](#footnote-20).

В повседневной жизни можно наблюдать рутинизацию социальных действий. Гидденс пишет, что рутина должна обеспечивать целостность личности социального деятеля в процессе его деятельности[[20]](#footnote-21). Т. Бергер и П.Лукман в своей работе «Социальное конструирование реальности» выявили, что любая человеческая деятельность подвергается хабитуализации – опривычиванию. Хабитуализация является стабильной основой для воспроизведения человеческой деятельности с минимумом усилий. К этому понятию обращались многие исследователи повседневных практик.

Опривычивание полезно тем, что оно предопределяет выбор человека, избавляя человека от необходимости постоянно выбирать в повседневной жизни. Таким образом у людей формируются ощущения стабильности повседневной жизни. Как писали Бергер и Луман[[21]](#footnote-22), институционализация возникает там, где различными деятелями осуществляется взаимная типизация привычных действий. Э.Гидденс также утверждал, что особенности повседневных социальных действий тесно связаны с процессами воспроизводства социальных институтов.

Таким образом, если рассматривать социальное действие, можно выявить определённую закономерность развития. Сначала любое действие, осуществляемое человеком в группе других людей, становится социальным действием. Социальное действие часто повторяется, становится рутинным и превращается в социальную практику. Далее социальная практика может выйти на высший, институциональный уровень.

В настоящее время категория «практика» широко используется в социальных науках. В социологии изучение социальных практик позволяет исследовать широкий спектр явлений общественной жизни.

Теории социальных практик сфокусированы на исследование тенденций развития. Социальная реальность изучается как сплетение социальных практик.

В.И.Доброньков и А.И.Кравченко приводят в качестве примера социальной практики – очередь в магазине.[[22]](#footnote-23)

В данном исследовании были рассмотрены различные практики использования общественного транспорта. Под практикой использования общественного транспорта подразумевается регулярное действие, которое индивид совершает при перемещениях по городу. Таким образом, практики использования общественного транспорта включают в себя практики планирования поездки, практики ожидания транспорта и практики самой поездки.

В фокусе внимания данной работы были практики построения маршрута, а также их связь с маршрутной сетью города. Были выявлены закономерности между маршрутной сетью города и района и практиками, которые использовали его жители.

Глава 3: Практики использования общественного транспорта в Санкт-Петербурге

3.1 Методология исследования

Исследования стратегий использования общественного транспорта занимают двойственное положение в исследовательском поле: обычно исследованиями транспорта занимается урбанистика, социальные же науки как правило описывают поведение людей в транспорте и логику освоения городского пространства. В фокусе данного исследования оказались стратегии, которые используют пассажиры при выборе маршрута – целью было описать механизм принятия решений. В центре данного исследования оказались коммьютеры. Есть ряд работ, описывающих перемещения коммьютеров, но в данной работе было решено исследовать не просто поведениекоммьютеров, а влияние маршрутной сети на их стратегии использования общественного транспорта. Было принято решение исследовать коммьютеров двух агломераций: агломерации Санкт-Петербурга (Колпино, Тосно, Волосово, Гатчина, Кировск) и агломерации Шанхая (Сучжоу, Чонминг, Куньшань, Няньтун, Цзясин).

**3.1.1 Подготовка к полевому этапу**

На этапе подготовки к полевому этапу исследования был произведен анализ теоретических и эмпирических работ, посвященныхтранспортным стратегиям, агломерации и коммьютерам.

 Целью этого анализа являлось, с одной стороны, выделение ключевых тем и вопросов, возникающих при исследовании стратегий использования общественного транспорта с целью их дальнейшего использования как основы для формирования гайда интервью, а, с другой стороны, изучение практики проведения подобных исследований в городском пространстве.

Наэтапа подготовки к полевому этапу был выявлен ряд сложностей.

Первая сложность была связана с подбором агломераций для сравнения. Было принято решение сравнить две агломерации, так как один из исследовательских вопросов был связан с тем, как размеры агломерации влияют на стратегии использования общественного транспорт.

В результате были выбраны две агломерации: агломерация Санкт-Петербурга и агломерация Шанхая. Обе агломерации являются одними из крупнейших в своих странах, но при этом размеры агломераций, число жителей и системы транспорта в агломерациях существенно отличаются.

Во-вторых, были определённые сложности с поиском информантом – если при поисках информантов из агломерации Санкт-Петербурга не было никаких сложностей, то при поиске информантов из агломерации Шанхая возникли трудности, связанные, в первую очередь, с пространственной удалённостью исследователя от объекта исследования. В итоге информанты были найдены среди знакомых и их знакомых, использовался метод снежного кома.Эта стратегия оказалась успешной, так как информанты, доступ к которых был через знакомых, ответственно отнеслись к интервью. Для метода глубинного интервью также очень важно, чтобы согласие информантов на участие в исследовании было добровольным и осознанным, то есть основанном на готовности говорить, думать, рассуждать на предложенную тему в большей степени, чем односложно отвечать на вопросы.

Представляется важным отметить, что выводы, сделанные на основе 14 информантов не могут распространяться на генеральную совокупность. Интерпретации, полученные на данных от информантов могут распространяться на других коммьютеров, а могут и не распространяться. Целью работы было описать возможные варианты влияния сети маршрутов на стратегии коммьютеров. Полученные выводы можно использовать как гипотезы для проверки на следующем этапе исследования.

Таким образом, на этапе подготовки к полевому этапу исследования был разработан гайд (Приложение 2), а также траектория поиска информантов.

**3.1.2 Полевой этап**

Полевой этап исследования включал пилотаж и основное исследования. Пилотажное исследование было проведено в октябре-ноябре 2018 с 5 информантами, эти интервью также вошли в итоговую выборку.

 Главной целью пилотажного исследования было апробация и доработка гайда, а также определение критериев для дальнейшего отбора информантов. Сложность в определении критериев заключалась в том, что большинство работ в данной тематике описывали фактор места жительства респондента как самый важный, также многие работы были выполнены в логике количественного, а не качественного исследования. После анализа транскриптов, а также повторного изучения имеющихся эмпирических и теоретических исследований было решено остановиться на информантах, которые за последние 5 лет минимум 3 года были коммьютерами, то есть совершали поездки из пояса агломерации в ядро агломерации минимум 3-4 раза в неделю.

На основе этого критерия были найдены и отобраны информанты для основного этапа исследования, который был проведен с декабря 2018 года по март 2019. В результате окончательную эмпирическую базу исследования составили 14полуструктурированныхглубинных интервью, из которых 7 интервью были проведены с жителями агломерации Санкт-Петербурга и 7 – с жителями агломерации Шанхая.

Методика изучения маршрутов состояла из трёх частей. Первая часть проходила после получения согласия информанта на интервью, но до самого интервью перед каждым интервью были изучены маршруты транспорта, проходящие в месте проживания информанта. Была собрана информация, показывающая, какие виды транспорта существуют в городе проживания информанта, как осуществляется транспортная связь с ядром агломерации. Вторая часть состояла из непосредственного интервью. Третья часть состояла из более подробного изучения системы общественного транспорта уже после интервью после получения информации о более точном месте проживания информанта.

Стоит отметить, что в процессе интервью всех информантов просили либо назвать свой точный адрес, либо описать своё место жительство с точностью до квартала (предлагалось назвать ближайший к дому информанта перекрёсток). Большинство информантов сообщили точный адрес, несколько человек описали своё место жительство не называя точного адреса (либо как ближайший перекрёсток, либо назвав некий местный ориентир). После вопроса о месте проживания шла просьба подробно описать свой типичный маршрут. Дальше шёл вопрос о других возможных маршрутах. Если в итоге информант перечислял все известные исследователю способы добраться до ядра агломерации, интервьюер переходил к следующему вопросу. Если не все, задавался вопрос о других вариантах маршрута.

Все интервью с жителями агломерации Санкт-Петербурга проходили лично и на нейтральной территории (кафе или торговый центр), продолжительность интервью занимала от 44 минут до часа 17 минут. Для удобства информантов именно им предлагалось выбрать место встречи и проведения интервью. Любопытно, что несмотря на готовность исследователя выехать в любой район, лишь один информант предложил провести встречу в своём городе (где она в итоге и состоялась), остальные же выбирали локации в Санкт-Петербурге, что примечательно, как правилолибо в месте около своей работы, либо в центре города.

Интервью с жителями агломерации Шанхая проходили либо лично, либо в формате видео-звонка по skype или мессенджерам. Одно из сложностей исследования заключалось в поиске удобного времени для видео-звонка с информантом из Шанхая из-за разницы во времени.Сложность заключалась в необходимости подобрать такое время, в которое информант имел бы возможность находиться один в квартире, при этом никуда не спеша и имея достаточное количество времени.

Большинство интервью с информантами из агломерации Шанхая прошли на английском языке, не считая двух интервью на русском, с информантами из России, живущих в агломерации Шанхая. Уровень английского у информантов позволил провести полноценные интервью. Если у информанта были сложности с пониманием вопроса, вопрос формулировался иначе, если сложности были у интервьюера – за непониманием следовала просьба ответить на вопрос другими словами. Подобные ситуации возникали редко, и не влияли на качество интервью и уровень понимания.

Гайд был составлен таким образом, чтобы получить как подробное описание маршрутов информанта, так и его объяснения относительно того, почему он строит свой маршрут именно так.

Также в гайд были включены вопросы об отношении информанта к городу проживания: одним из исследовательских вопросов было подтвердить или опровергнуть первоначальную гипотезу о том, что жители агломерации Санкт-Петербурга склонны сильнее ассоциировать себя с Санкт-Петербургом и ощущать себя жителями именно Санкт-Петербурга, в то время как жители агломерации Шанхая будут склонны проводить более твёрдые границы между своим городом и Шанхаем. Гипотеза оказалась подтверждена лишь отчасти: жители агломерации Шанхая действительно чётко описывали границу между своим городом и Шанхаем, но жители агломерации Санкт-Петербурга также не приписывали себя к жителям Санкт-Петербурга, хотя и признавали, что близость к Санкт-Петербургу сказалась на их социализации.

**3.2 Анализ и представление результатов**

Работа с материалами, полученными в ходе полуструктурированных глубинных интервью велась в логике индуктивного анализа, предполагающего «что модели, темы, и категории анализа вытекают из данных, а не накладываются на них еще до сбора и анализа».

Таким образом индуктивный анализ был выбран в качестве стратегии анализа, позволяющий идти от эмпирического материала к формированию теоретических положений. Формат представления данных также отвечает этой логике: результаты представлены не строго в соответствии с блоками гайда, а выстроены вокруг ключевых сюжетов интервью.

**3.2.1 Транспортные практики коммьютеров в Санкт-Петербурге**

Изначально информанты из Санкт-Петербурга были поделены на 2 группы: информанты, проживающие в городах агломерации с обширной и разветвлённой сетью маршрутов общественного транспорта (Колпино, Гатчина) и во втором поясе агломерации (Кировск, Волосово, Тосно).

6 из 7 информантов Санкт-Петербургской агломерации родились в агломерации Санкт-Петербурга, одна из информантов переехала сюда из другого региона вместе с семьёй.

Информанты, рождённые в агломерации, отмечают влияние Санкт-Петербурга на их социализацию. Многие отмечают, что их первый самостоятельный приезд в Санкт-Петербург пришёлся на подростковые годы: 12-16 лет. Наряду с позитивными моментами, отмечаются и сложности:

И6: «Когда я впервые приехала сама в Петербург на вокзал, я оставила свою сумку на скамейке и отошла куда-то, возвращаюсь – сумочки нет. Там были деньги, телефон. Женщина купила мне билет, посадила на электричку и я поехала обратно».

И7: «Во второй или третий приезд вПитер, мы с подружкой поехали в Мегу. А обратно сели не на тот автобус, поехали не к нам в Кировск, а на Елизаровскую. Перепугались, но нашли нужный автобус и поехали обратно».

И4: «Поездки в Питер были связаны не только с хорошими впечатлениями. Метро меня оглушало, в вагонах укачивало».

Несмотря на сложности, все информанты отметили, что выбор поехать учиться в Санкт-Петербург был очевидным. Это был ближайший город с университетами и большим выбором рабочих мест. Вспоминая о своём первом впечатлении от знакомства с Санкт-Петербургом, многие информанты отмечают, что не помнят свою первую поездку в Санкт-Петербург, так как такие поездки начинались ещё в раннем возрасте и совершались с некой периодичностью. Информанты отмечают, что время от времени ездили в Санкт-Петербург с родителями для бытовых нужд (покупка товаров длительного пользования, одежды) а также культурного досуга (посещения театров, музеев). Многие рассказывали, что в школьное время поездки стали более частыми. Первые по-настоящему самостоятельные поездки (без родителей и учителей) чаще приходились на подростковые годы информантов.

Для большинства информантов решение об учёбе и работе в Санкт-Петербурге было хорошо взвешенным решением, при этом зачастую это решение было принято как бы «само собой». Информанты рассказывают про своё решение так, будто это было единственным здравым вариантом, и другие траектории не рассматривались вообще.

И1: «Я в принципе всегда знал, что после школы буду учиться в Петербурге, и работа у меня будет там. Я не могу вспомнить, чтобы рассматривал какие-то альтернативы»

Описывая маршрутную сеть городов, в которых проживают информанты, представляется закономерным отметить, что количество стратегий при выборе транспорта напрямую зависит от конфигурации маршрутной сети города. В городах, из которых добраться до Санкт-Петербурга можно на одном виде транспорта, практики, как правило, строятся на том, чтобы сделать поездку максимально комфортной и быстрой.

И5: «Я часто беру такси, чтобы доехать до начальной остановки маршрутки. Есть остановка, которая ближе к моему дому, но я сажусь на начальной, чтобы точно ехать сидя»

В городах, предоставляющих своим жителям возможность добраться до Санкт-Петербурга несколькими способами, стратегии выбора транспорта были более разнообразными, и строились на комбинации желаний доехать до пункта назначения как можно быстрее, с наименьшим числом пересадок, за наименьшие деньги, с большим комфортом и возможностью заранее просчитать время в пути.

Вот как описывает свой маршрут одна информантка:

И3: «У моего дома две остановки – на моей стороне улицы и прямо напротив. На обоих останавливаются автобусы до вокзала. Я стою на моей стороне около пешеходного перехода, и смотрю, какие автобусы проезжают, если мой едет по той стороне – перехожу дорогу. Сажусь в автобус, еду до вокзала. Еду на электричке около получаса. Потом сажусь на автобус, еду минут 20 и 10 минут иду пешком. Такой маршрут подходит, если есть подходящие электрички. Если мне надо поехать в то время, когда электричек нет, я выбираю автобус. Маршрутку я использую, если я опаздываю, времени мало. Если нет подходящего прямого транспорта, то могу сесть на один автобус, проехать несколько остановок и сделать пересадку на другой автобус».

Разветвлённость маршрутов общественного транспорта в ряде случаев способствует желанию информантов экспериментировать с маршрутами: информантка (И7) сообщает, что она пробовала много различных способов добраться от дома до места учёбы, и за 7 лет успела перепробовать разные комбинации маршрутов. Таким образом, оптимальные маршруты были найдены опытным путём – в итоге информантка в большинстве случаев выбирает один из четырёх наиболее удобных для неё маршрутов. На выбор маршрута влияют следующие факторы:

1. Наличие подходящей по времени электрички
2. Конкретная ситуация на дороге (какой автобус подойдёт раньше)
3. Запас времени

Другой информант практически не меняет свой маршрут, несмотря на большое количество альтернатив – он считает, что его вариант максимально удобен, и в экспериментах с транспортом просто нет необходимости.

И2: «Раньше я мог ездить разными маршрутами, когда я ещё был в университете, мы вместе с однокурсниками ездили в Петербург. Сейчас на работу я всегда езжу на маршрутке до Звёздной и на метро. Да, я слышал, что одна маршрутка поменяла маршрут, что автобусы новые вводят. Но мой маршрут проверенный и удобный»

Ещё одна стратегия использования общественного транспорта связана с использованием мобильных приложений и интернет-сайтов, облегчающих жизнь пассажира – а именно приложения Яндекс Транспорт, приложения и сайта BusTime и приложения и сайта Туту.ру. Первые два приложения позволяют увидеть в режиме онлайн место нахождения общественного транспорта на дороге, третий сайт показывает актуальное расписание электричек.

Говоря о своём опыте коммьютера, часть информантов описывают в том числе его положительные последствия: а именно способность более чётко планировать время, продуктивно проводить время в пути – заниматься самообразованием, развиваться как профессионал, читать книги – (И1, И3, И5)

И5: «По дороге я обычно читаю научные статьи или слушаю лекции, потому что просто полтора часа в маршрутке – не хочется терять время»

Также некоторые коммьютеры отмечают, что стараются избегать двух или более поездок в Санкт-Петербург за день – на это уходит слишком много времени, и часто такая стратегия оказывается неверной и слишком времязатратной – в дороге можно провести 6-10 часов, и лучше сократить это время вдвое, совершив одну поездку, при этом найдя себе занятие на тот промежуток времени, который должен пройти между двумя событиями(например работа с утра и до обеда и какое-либо развлекательное мероприятие вечером).

И1: «Считанные разы у меня были ситуации, когда надо было в один день съездить в Санкт-Петербург дважды. Один раз забыл дома нужный документ, пришлось возвращаться. Так я строю свой день так, чтобы больше одного раза не ездить [в Санкт-Петербург], это очень выматывает»

Также было замечено, что информанты, имеющие возможность ночевать в ядре Санкт-Петербурга, периодически пользуются такой возможностью, живя, таким образом, на два дома: в общежитии и дома, или у молодого человека и дома.

Были выявлены факторы, влияющие на транспортные практики пассажиров.

Люди, проживающие в разных поясах агломерации, по-разному используют время в дороге. Для многих жителей агломерации свойственно желание максимально продуктивно использовать время в пути. Двое  информантов регулярно тратят время в дороге на чтение книг, статей и прослушивания лекций по своей тематике.

Большинство молодых (до 30 лет) жителей Санкт-Петербургской агломерации заявляют о своём желании в будущем переехать в ядро агломерации. Причины, побуждающие к переезду, довольно предсказуемы: люди понимают, что их место жительства не может удовлетворить их потребностей в интересной работе и досуге, а временные затраты на поездки слишком высоки. Исключение составляют семейные люди, состоящие в браке с человеком из своего же города, а также информанты, которые смогли найти интересную работу в своём городе. Также ряд информантов сообщил, что их вполне устраивает жизнь в своём городе, и переезжать в Санкт-Петербург у них в принципе нет ни желания, ни необходимости.

Среди факторов, препятствующих переезду молодёжи, заинтересованной в переезде, но откладывающей его, можно выделить следующие:

1. Нежелание тратить ощутимую сумму денег на аренду квартиры, если есть возможность жить с родителями
2. Нежелание лишаться привычного уровня комфорта, переезжая из своей квартиры в съёмную или в общежитие.

Место проведения досуга, как и следовало ожидать, напрямую зависит от наличия или отсутствия возможностей провести досуг в своём родном городе. При возможностях провести досуг около дома, информанты предпочтут остаться в своём городе, но если город не предоставляет возможности для досуга и культурного отдыха, люди с большей готовностью поедут в Санкт-Петербург.

Планирование времени – важный элемент в жизни коммьютеров. Как правило, жители ближайших поясов агломерации могут выехать в ядро агломерации более одного раза за день, в то время как жители более дальних поясов стремятся сделать все свои дела в ядре агломерации за один приезд. Это связано с тем, что если у жителей ближнего пояса агломерации на дорогу в центр может уходить около часа, то у жителей дальних поясов дорога может занимать более двух часов.

Практики планирования маршрута отличаются у информантов, использующих чаще всего один и тот же вид транспорта, и у информантов, сочетающих различные маршруты. Информанты, ездящие по одному и тому же маршруту каждый день, не имеют потребности при каждой поездке вычислять лучший маршрут поездки и лучшее сочетание видов транспорта. Таким образом, основной элемент их планирования – это время, когда они начнут движение, а также время, когда им надо будет выдвинуться домой. Оба элемента поездки достаточно важны, так как время в пути по делам может быть довольно непредсказуемым, так что если предстоит поездка по важным делам, информанты выбирают выехать с запасом времени. Возвращение домой тоже может являться сложным моментом – некоторый транспорт заканчивает ходить рано, и чтобы успеть вернуться домой надо тщательно спланировать своё время.

Как правило, чем больше времени человек проводит в пути, тем больше он заботится о комфорте поездки. Информант 3 рассказывает, что внутри своего населённого пункта он совершает поездку на такси от своего дома до начальной остановки маршрутки, вместо того, чтобы сесть на остановке, которая ближе к его дому. Поездка занимает полтора часа, так что информант готов выйти из дома пораньше и потратить 70 рублей на такси, чтобы сесть на маршрутку на начальной остановке и занять сидячее место. Любопытно, что обычные нормы поведения в транспорте на эту маршрутку не распространяются. Если обычно в транспорте принято уступать места пожилым людям, то в маршрутках на дальнее расстояние это правило этикета не работает – считается, что раз пассажир заплатил деньги за поездку, он имеет право проехать с комфортом, а если кому-то необходимо сидячее место, то следует садиться в маршрутку на начальной остановке.

Информанты, которые могут выбирать из нескольких способов добраться к пункту назначения, чаще планируют свой маршрут исходя из следующих факторов:

Насколько быстро надо доехать до пункта назначения (если времени осталось мало, выбирается наиболее быстрый вариант, если времени достаточно – ключевыми являются другие факторы)

В какое время необходимо совершить поездку (расписание разных видов транспорта различается в разные промежутки времени)

В какой части города надо в итоге оказаться (в зависимости от финальной точки назначения выбирается транспорт, доставляющий пассажира до пункта наиболее удобной пересадки)

Осуществляется ли поездка самостоятельно или в компании (если поездка осуществляется в компании, то решение о маршруте принимается совместно, также член семьи или знакомый с автомобилем может подвезти). В таком случае также одним из факторов, влияющим на практики является расписание человека, с которым информант едет как пассажир.

Так или иначе, большинство информантов имеет набор практик на случай, если в тот или иной день у них есть два или более занятия в центре, и существенный временной промежуток между ними. Информанты часто не желают возвращаться домой, а потом ехать обратно в город, если время проведённое в пути будет длиннее времени, проведённого дома. Оставаясь в ядре агломерации они выбирают следующие варианты проведения свободного времени:

1. Решение вопросов по работе или по учёбе, дополнительные занятия.
2. Посещение точек питания, торговых центров и магазинов.
3. Пешие прогулки без цели, или поход пешком в место назначения вместо использования транспорта.

Выбор транспорта

Большинство информантов предпочитают железнодорожный транспорт, так как он самый быстрый и наиболее надёжный. Ряд информантов высказывались о железнодорожном транспорте как о некой альтернативе метро, отмечая, что только на железнодорожном транспорте они могут быть точно уверены, что к определённому времени доберутся до пункта назначения. Среди недостатков железнодорожного транспорта отмечается необходимость всё время следить за расписанием, а также неудобное расписание – посреди дня на всех железнодорожных направлениях можно встретить промежутки между электричками по 1,5-2 часа – так что информантам приходится либо ехать заранее, либо с опозданием, либо выбирать другую альтернативу. Ещё одна особенность железнодорожного транспорта – часто его приходится использовать не как единственный вид транспорта, а как один из двух-трёх-четырёх видов транспорта по дороге к месту назначения.

В рамках исследования была проведена классификация городов, входящих в агломерацию Санкт-Петербурга. Первая группа - группа городов с большим количеством маршрутов общественного транспорта (более 10 маршрутов транспорта в городе) – в эту группу вошли кейсы изКолпино и Гатчины. Вторую группу составили города с маленьким количеством маршрутов общественного транспорта – это кейсы изВолосово и Кировска.

**Транспортные практики коммьютеров в Шанхае**

Описывая транспорт в Шанхае, необходимо отметить наличие скоростного транспорта, который активно используется при перемещении между ядром и поясами Шанхайской агломерации.

Большинство информантов Шанхайской агломерации вполне удовлетворены жизнью в дальних поясах агломерации и не стремятся переехать в центр агломерации. Они связывают это с тем, что и в их городах есть комфортные условия для проживания, достаточное количество рабочих мест, университетов и мест для досуга. Если жители Санкт-Петербургской агломерации часто отмечают нехватку рабочих мест, мест для отдыха и отсутствие возможно получить высшее образование в своём населённом пункте, то многие жители Шанхайской агломерации вполне удовлетворены возможностями, которые даёт им их город проживания, и не стремятся переехать поближе к центру.

Для поездок в ядро агломерации, жители часто используют скоростные поезда, при этом по своему городу они предпочитают передвигаться на байке, автобусе или метро.

Жители Шанхая как правило планируют свой маршрут точнее, чем жители Санкт-Петербурга. Это связано с тем, что расписание наземного общественного транспорта составлено точно по минутам, и информанты точно знают, в какое время автобус должен показаться на остановке. Таким образом многие информанты из Шанхая более точно планируют свой день.

И9: «Около моего дома есть 2 автобусных остановки. На одной из них останавливается больше транспорта, но она находится дальше, до неё идти минут 10. Вторая – в трёх минутах от дома, но там ходит меньше транспорта. Обычно я выхожу из дома в одно и то же время, иду на ближайшую остановку и прихожу на неё заранее, минут за 5 до автобуса. Если я еду в Шанхай не на работу, в выходной день, я смотрю по расписанию, если скоро придёт автобус, то я иду на ближайшую остановку, если ждать 20 минут или больше, то пойду на дальнюю остановку»

И8: «По своему городу я предпочитаю ездить на байке. Автобус использую, если надо поехать в Шанхай – до вокзала я еду на автобусе, а там сажусь на поезд. В течении дня поезда ходят регулярно, но вечером перестают ходить после 21 часа. Обычно я еду в Шанхай с утра, после обеда уже не поеду, чтобы не спешить, и спокойно провести время, а не спешить на поезд»

Также информанты отмечают, что для их гостей система транспорта в Шанхае кажется очень сложной:

И12: «Я живу здесь уже 4 года. Сначала сложно было разобраться в системе транспорта, но постепенно я во всём разобралась. Сначала ездила только дом – университет, но со временем стала ездить и в другие места. Транспорт здесь удобный, но надо время, чтобы в нём разобраться – когда ко мне приезжали родители, они всюду ездили на такси, им было сложно разобраться в общественном транспорте»

Можно выделить следующие стратегии, которые используют жители Шанхайской агломерации:

1. Стратегия, направленная на минимизацию времени в пути
2. Стратегия, направленная на максимальный комфорт в поездке
3. Стратегия, направленная на уменьшение числа пересадок

В рамках каждой стратегии реализуются определённые практики.

Как правило, жители первого пояса агломерации() используют стратегии, направленные на минимизацию времени в пути, а именно:

1. Использование приложений, направленных на экономию времени
2. Рационализация времени, проведённого в транспорте
3. Использование преимущественно скоростного транспорта

Большинство информантов сообщают, что маршрутная сеть их района хорошо развита, и что на автобусах можно доехать в любую нужную точку. При этом система пересадок оставляет желать лучшего.

Жители второго пояса агломерации () чаще используют стратегии, направленные на максимизацию комфорта во время поездки, а именно:

-Поездка вне часов пик.

-Выбор наименее загруженного транспорта до жд станции

-Совмещение автобуса и прогулки пешком при дороге до железнодорожной станции.

Один из сюжетов, описанных информантом, показывает стремление пассажиров использовать байки, дабы сделать своё пребывание в дороге более комфортным и быстрым. Информант отмечает, что хотя сеть автобусных маршрутов протянулась во все места города, многие поездки требуют некого числа пересадок. Также многие поездки неудобны из-за большого количества людей в автобусе и пробок на дорогах. В данной ситуации именно байк, а не личный автомобиль становится альтернативой общественному транспорту.

**Заключение**

1. Было выявлено, что конфигурация городских маршрутов влияет на стратегии коммьютера при выборе общественного транспорта, но что это лишь один из показателей, наряду с такими факторами как: удалённость места проживания от места работы, приверженность привычкам и обладание информацией о маршрутах общественного транспорта в своём городе.

Как правило, в городах, где общественного транспорта мало, степень осведомлённости людей о маршрутах транспорта велика, так как легче запомнить 3 маршрута, чем 10. Информанты из таких городов как правило пользуются одним и тем же маршрутом, так как остальные маршруты являются заведомо неудобными. Их стратегии использования общественного транспорта направлены на то, чтобы максимально быстро и комфортно добраться до пункта назначения. Из-за маленького количества возможных маршрутов бывает невозможно повлиять на количество пересадок в дороге или строить маршрут по-разному в зависимости от удобства. В исследованных кейсах информанты из городов с малым количеством маршрутов использовали стратегии, направленные на минимизацию времени в пути и стратегии, направленные на комфортную поездку (заказ такси до остановки маршрутки, посадка в маршрутку на начальной остановке, (которая не является ближайшей) с целью выбрать более удобное место, негласное создание и использование новых норм этикета, по которым не положено уступать места пожилым людям или более слабым пассажирам).

В ходе анализа кейсов информантов из городов с большим количеством общественного транспорта был сделан вывод о том, что в таких городах информанты могут реализовать большее число стратегий.

Стратегия, направленная на минимизацию времени в пути проявляется в выборе вида общественного транспорта –Шанхай (ЧонМинг, Суджоу)

**Анализ полученных данных позволяет нам сделать ряд выводов:**

1. Разветвлённость маршрутной сети непосредственно влияет на транспортные практики коммьютеров – возможность использовать разные остановочные пункты и комбинировать различные виды транспорта способствуют реализации таких практик как эксперименты с транспортом, поиски всё новых, более удобных и быстрых способов совершить поездку.
2. Неразветвлённая сеть транспорта приводит к тому, что пассажиры ищут более удобные способы добраться в рамках возможного маршрута, подбирая подходящее время отправления и создавая себе более комфортные условия для поездки.
3. Чем менее разветвлена сеть маршрутов, тем быстрее и активнее люди начинают использовать новые маршруты и новые виды транспорта, «пришедшие» в город.
4. Конфигурация маршрутов не является ключевым критерием выбора и реализации транспортных практик в том случае, если несмотря на разветвлённость маршрутов и обеспеченность города общественным транспортом, коммьютер сознательно отвергает для себя ряд маршрутов, будучи не в состоянии ими воспользоваться (например, из-за неудобного расписания, нестандартного графика работы или по состоянию здоровья). В таком случае, транспортные практики пассажиров будут скорее совпадать с транспортными практиками пассажиров из городов с неразветвлённой сетью маршрутов.
5. На основе исследованных кейсов было выявлено, что транспортные практики в агломерации Шанхая в основном нацелены на минимизацию времени в пути и минимально возможное количество пересадок, в то время как транспортные практики жителей агломерации Санкт-Петербурга в большей мере нацелены на создание комфортных условий для поездки (при этом практики, направленные на минимизацию времени в пути тоже часто встречаются)
6. Как правило, информанты, живущие в городах с разветвлённой сетью общественного транспорта и хорошо ориентирующиеся в ней, быстрее и успешнее осваивают городское пространство ядра агломерации, и более осведомлены о транспорте в ядре агломерации.
7. Несмотря на большое расстояние, которое им приходится преодолевать каждый день, большинство информантов как из России, так и из Китая считают, что транспорт от их города до ядра агломерации организован хорошо и не нуждается в серьёзных переменах. Даже информанты, рассказывающие о действительно больших сложностях с каждодневными поездками (общественный транспорт не справляется с нагрузками и приходится пользоваться нелегальными маршрутками; паром, идущий от острова до окраины города проводит в пути час, и редко ходит; транспорт заканчивает ходить рано, и задержаться в городе представляется проблемным) при ответе на вопрос о степени удовлетворённости работой тарнспорта отвечают скорее положительно.
8. Среди прочих факторов, влияющих на транспортные практики можно выделить следующие:

-время совершения поездки,

-степень удалённости города от ядра агломерации,

-возможность или отсутствие таковой оставаться ночевать в ядре агломерации ради экономии времени,

-время года,

-погода на улице,

-совершается ли поездка в одиночку или с кем-то,

-самочувствие,

-финансовое положение,

-возможность с одинаковым успехом использовать два или более остановочных пункта.

Заключение

Основным итогом исследования можно назвать вывод о том, что транспортные практики коммьютеров, проживающих в агломерациях Санкт-Петербурга и Шанхая зависят от большого количества факторов. Среди них можно выделить наличие или отсутствие ресурсов (свободное время, деньги), ценности человека (установка на скорость, комфорт, низкую цену билета, отсутствие либо наименьшее число пересадок, безопасность), информированность о маршрутах транспорта в городе, дальность проживания от центра агломерации. Совокупность этих факторов во многом определяет поведение индивида в сфере перемещений и поездок.

Были выявлены существенные различия как в конфигурации маршрутных сетей Санкт-Петербурга и Шанхая, так и в практиках, которые используют жители изученных агломераций. В первую очередь это можно объяснить разными размерами как самих городов, так и агломераций и разным числом жителей. Агломерация Шанхая значительно больше агломерации Санкт-Петербурга, а размер городов, входящих в агломерацию Шанхая соответственно больше размера городов, входящих в агломерацию Санкт-Петербурга.

Подводя итоги проделанной работы, представляется важным отметить, что все задачи исследования были выполнены.

1. Были изучены способы, которые используют респонденты для перемещения внутри города и по агломерации, составлена картина о достоинствах и недостатках различных видов транспорта, получены данные о приоритетных видах транспорта для жителей различных городов.

Во многих кейсахкак в Санкт-Петербурге, так и в Шанхае, приоритетным видом транспорта для жителей агломераций являлся железнодорожный транспорт при поездках до ядра агломерации и метро при поездках в ядре агломерации.

Наземные виды транспорта чаще используется на относительно коротком участке маршрута, и обычно используются с целью подвоза до (или с) станции метро или железнодорожной платформы

Одно из ярких отличий в повседневном использовании транспорта между жителями агломерации Санкт-Петербурга и агломерацией Шанхая заключается в том, что жители агломерации Шанхая при построении своих маршрутов часто комбинируют общественный транспорт и службы велопроката, в то время как среди кейсов жителей агломерации Санкт-Петербурга аналогичных сюжетов не было.

Жители обеих агломераций склонны считать основным недостатком большое скопление людей в транспорте. Жители агломерации Санкт-Петербурга также склонны считать, что метрополитен не поспевает за быстрорастущим городом, в то время как жители агломерации Шанхая более позитивно оценивают своё метро (ряд станций которого открыты в ближайших городах агломерации)

2. Было выявлено, как проживание в том или ином городе влияет на повседневные практики людей и на их видение города и роль транспорта в их жизни.

Изучив практики жителей агломерации Санкт-Петербурга можно сделать вывод о том, что жители близлежащих городов склонны наиболее часто посещать Санкт-Петербург с рабочими и культурными целями, а также для совершения крупных покупок: одежда, обувь, бытовая техника и проведения досуга (прогулки, походы в кино, встречи с друзьями)

В своих городах жители, как правило, склонны совершать мелкие каждодневные покупки (продукты, бытовые покупки, иногда одежда), навещать родственников, посещать поликлиники, заниматься спортом. На объём «не рабочего времени», проведённого в Санкт-Петербурге непосредственно влияют три фактора: - близость к Санкт-Петербургу, наличие большого числа маршрутов, связывающих место жительства и Санкт-Петербург и размеры города (которые, в свою очередь влияют на наличие в нём таких объектов, как торгово-развлекательные центры, кинотеатры, и т.д.).

Жители агломерации Шанхая проводят больше времени и больше досуга в своих городах, а время, проведённое в Шанхае, почти всегда связано с работой. Также жители агломерации Шанхая реже посещают Шанхай в свои выходные дни, предпочитая сделать все дела либо по будням после работы, либо в своём городе. Жители агломерации Санкт-Петербурга более склонны выезжать в Санкт-Петербург в выходные дни. Вероятно, это связано с тем, что среди исследованных кейсов города Шанхайской агломерации больше городов Санкт-Петербургской агломерации, и в них больше вариантов для проведения досуга, развлечений и покупок.

3. Также было определено, насколько важным является фактор места жительства при формировании транспортных практик. Анализ изученных кейсов показал, что место жительства является одним из факторов, влияющих на становление и изменения транспортных практик пассажира, наряду с такими факторами так:среднеевремя совершения поездки, степень удалённости города от ядра агломерации, опыт самостоятельных поездок, уровень осведомлённости о транспорте и маршрутах, частота поездок и так далее. Среди изученных кейсов были исследованы кейсы жителей одного города агломерации, в их транспортных практиках были выявлены существенные различия, что доказывает, что место жительства является одним из факторов наряду со многими,

4. Были изучены, проанализированы и классифицированы транспортные практики жителей Санкт-Петербурга и Шанхая.

Для классификации большого числа изученных в результате исследования практик, было принято решение разбить их на группы, в зависимости от того, на что направлена стратегия информанта, в рамках которой эти практики реализуются. Ниже приведено описание практик жителей агломераций, для удобства представления разделённое по стратегиям.

Стратегии жителей городов агломерации Санкт-Петербурга с маленьким количеством маршрутов

1. Минимизировать время в пути

-выбор времени поездки в зависимости от ситуации на дороге,

-выбор нелегальной маршрутки вместо автобуса, ходящего по тому же маршруту

1. Сделать поездку максимально комфортной

-заказ такси до остановки маршрутки,

-посадка в маршрутку на начальной остановке, (которая не является ближайшей) с целью выбрать более удобное место,

-негласное создание и использование новых норм этикета, по которым не положено уступать места пожилым людям или более слабым пассажирам

Стратегии жителей городов агломерации Санкт-Петербурга с большим количеством маршрутов

1. Минимизировать время в пути

-выбор электрички или маршрутки вместо автобуса

-использование общественного транспорта, чтобы доехать до той остановки, через которую проходит больше общественного транспорта, нежели чем через ближайшую остановку

-использование одновременно двух остановок, выбор той остановки, к которой быстрее подойдёт транспорт

-использование железнодорожной станции, которая находится дальше из-за более удобного расписания поездов

-эксперименты с использованием разных видов транспорта и разных маршрутов

1. Сделать поездку максимально комфортной

-поездка в компании членов семьи или друзей

-выбор наименее популярного у жителей маршрута, чтобы избежать большого скопления людей

-выбор вагона электрички или метро с наименьшим количеством людей

1. Сократить количество пересадок

-пешие прогулки до остановочного пункта при возможности воспользоваться отдельным транспортом

1. Минимизировать финансовые затраты на поездку

-изучение тарифов разного транспорта, выбор наиболее подходящего

-поездка зайцем

Стратегии жителей городов агломерации Шанхая с маленьким количеством маршрутов

1. Минимизировать время в пути

- использование приложений, показывающих время прихода автобуса

-более длинные пешие прогулки с целью сэкономить суммарное время в пути за счёт пешего подхода к остановке, через которую идёт больше транспорта

1. Сделать поездку максимально комфортной

-прибытие на вокзал с запасом времени

-использование такси в пределах своего района

Стратегии жителей городов агломерации Шанхая с большим количеством маршрутов

1. Минимизировать время в пути

-аренда велосипеда вместо пешей прогулки

-ранний выход из дома, с целью миновать пробки

1. Сделать поездку максимально комфортной

-использование такси DiDi

1. Сократить количество пересадок

-использование байка

-использование велосипеда

-комбинирование автобуса и метро (проезд части маршрута на наземном транспорте, чтобы сократить число пересадок в метро)

-более длинные пешие прогулки до станции на другой линии метро, с целью сократить время пребывания в метрополитене и количество пересадок

1. Минимизировать финансовые затраты на поездку

-аренда велосипеда в службе проката

-поездка только на метро (как правило, дешевле, чем комбинировать между собой наземные виды транспорта)

-использование баржи для переезда через реку и перевоза велосипеда

5. Был выработан ряд рекомендаций для центра транспортного планирования Санкт-Петербурга:

А). Регулярно проводить транспортные обследования городов Санкт-Петербургской агломерации, изучать маршруты и их загруженность в разное время суток.

Б) Исследовать мнения жителей городской агломерации относительно маршрутов транспорта в их городах, изучить уровень удовлетворённости горожан нынешними маршрутами, собрать предложения об изменении маршрутов и введении новых маршрутов.

В) Синхронизировать работу разных видов транспорта между собой: соотнести расписание электричек и наземного транспорта, организовать работу автобусов и маршруток таким образом, чтобы время ожидания транспорта было примерно одинаковым, и людям не приходилось ждать на остановке длительное время, а потом встречать сразу несколько транспортных средств, прибывших на остановку одновременно.

Г) Организовать больше маршрутов, связывающих разные города в агломерации Санкт-Петербурга между собой. Данное решение существенно сократит временные затраты людей, проживающих в одном городе агломерации Санкт-Петербурга, и работающих в соседнем городе агломерации, а не в самом Санкт-Петербурге. Рассчитать рентабельность данных маршрутов, возможно запустить их с большим интервалом или только в часы пик.

Д) Уделить повышенное внимание изучению новых, быстро растущих районов Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Население таких районов уже сейчас равняется населению небольшого города, в то время как инфраструктура (в том числе транспортная) не поспевает за нуждами жителей.

6. Был изучен сам феномен коммьютера. Было выявлено, что коммьютеров становится всё больше и больше и что основная причина, по которой жители агломераций становятся коммьютерами – это невозможность получить образование желаемого уровня или найти желаемую работу в своём городе. Сам факт проживания в одном городе, а работы в другом, существенно влияет на транспортные практики людей, а также на их образ жизни, способствует более точному отношению ко времени и планированию своего дня. Несмотря на то, что образ жизни коммьютера становится всё более распространённым, следует отметить, что коммьютерами жители агломераций, как правило, являются в течении лишь нескольких лет, а после этого периода либо переезжают в Санкт-Петербург, либо находят работу поближе к дому. Таким образом, в жизни отдельного человека работа и проживание в разных городах – скорее временное явление, нежели постоянное.

Список литературы

1. *Антонюк В.С., Эрлих Г.В.* Инфраструктурная обеспеченность как фактор экономического развития региона. Вестник Тульского Государственного Университета, т.11, вып. 116
2. *Белоусов Ю.Н.* Маршрутка на городской территории: развенчание мифов //Транспорт Российской Федерации. 2010. №5(30). С.50-52
3. *Бергер, П., Лукман, Т.* (1995) Социальное конструирование реальности: трактат по социологии знания. М. : МЕДИУМ.
4. *Бизюков П.В., Савельев Е.Б.* Метод структурированного наблюдения при оценке работы городского транспорта// Социологические исследования. № 1, 1991. С. 88-89.
5. *Бурдье, П.* (1994) Начала. Chosesdites / пер. с фр. Н. А. Шматко. М. :SocioLogos.
6. *Бурдье, П.* (2001) Практический смысл / пер. с фр. А. Т. Бикбова, К. Д. Вознесенской, С. Н. Зенкина, Н. А. Шматко ; общ.ред. и послесл. Н. А. Шматко. СПб. : Алетейя.
7. *Вагин В.В.* Русский провинциальный город: ключевые элементы жизнеустройства//Мир России. №4, 1997. С.53-88.
8. *Вебер М.* История хозяйства: Город. — М.: Канон-пресс-Ц, Кучково поле, 2001- 624 с.
9. *Вебер, М.* (1990) Основные социологические понятия / пер. с нем. М. И. Левиной // Вебер М. Избр. произведения. М. : Прогресс. С. 602–643.
10. *Васильева Д.* Пространство повседневного взаимодействия в контексте глобальных процессов//Вестник СПбГУ. Серия 12. 2010. Сер. 12. №1. С.322-329
11. *Волчкова В.* Особенности социально-экономического развития городских агломераций в России. Томск, ЦУАБ, 2013, 91 с.
12. *Вучик В.*Транспорт в городах, удобных для жизни. М: Территория будущего, 2011. 576 с.
13. *Гарфинкель Г.* Исследование по этнометодологии. СПб.: Питер
14. *Гидденс, Э.* (1993) Девять тезисов о будущем социологии // THESIS. Теория и история экономических и социальных институтов и систем : альманах. М. : Зима. Т. 1. Вып. 1. С. 57–82.
15. *Гидденс, Э.* (2003) Устроение общества: Очерк теории структурации. М. : Академический проект.
16. Гидденс, Э. Социология, 2-е изд., полн. перераб. и доп. - : М.: 2005. - 632 с.
17. *Гоффман., Э*. Представление себя другим в повседневной жизни. М.: КАНОН-ПРЕСС, 2000. 304 с.
18. *Гудков В*. Аналитическая база расчёта и оценки работы всех видов городского пассажирского подвижного состава // Транспорт: наука, техника, управление. 2013. №4. С 8-12.
19. *Давидович*. В.Г. Вопросы развития городских агломераций в СССР. М.: 1964
20. *Добреньков В.И., Кравченко А.И.* Социология : учебник /. – М. : ИНФРА-М, 2018. – 624 с.
21. *Ивлева И.* Мигранты в сфере городского транспорта – «жизнь на колесах» // Вестник СПбГУ. Серия 12. 2014. №3. С. 208-217.
22. *Ильин В.* Драматургия качественного исследования. СПБ.: Интерсоцис, 2006. 256 с.
23. *Е.И. Кравченко*. Теория социального действия: от М. Вебера к феноменологам. <http://www.nir.ru/Socio/scipubl/sj/sj3-01krav.html>. Дата обращения: 14.03.2017.
24. *Кузнецов А., Тугушев И., Шайтанова Л*. Социология инженеров и общественный транспорт: маршрутные такси, автомобилизация, (не)безопасность. // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 7. №4. 2014. С. 52-67.
25. *Лаппо, Г. М.* География городов : учебное пособие для вузов / Г. М. Лаппо. -Москва : Владос, 1997. - 480 с.
26. *Лефевр А.* Производство пространства / Пер. с фр. И. Стаф. — М.: Strelka Press, 2015. — 432 с.
27. *Мелихов В.* Принципы формирования маршрутной сети // Известия ВолгГТУ. Серия Наземные транспортные системы. Вып. 3. № 10(70). С 128-130.
28. *Мун Э.* Организация перевозок пассажиров маршрутными такси. – М.: Транспорт, 1986 – 136 с.
29. *Намарик Н.И.* Современная сеть городских агломераций СССР. 1985 – Известия Российской Академии Наук. Серия Географическая. 1985. Вып.6, 146 с.
30. *Парсонс Т*. О структуре социального действия. — М.: Академический проект, 2000 – 880 с.
31. *Парсонс. Т.* Система координат действия и общая теория систем действия. Функциональная теория изменения. Понятие общества// Американская социологическая мысль. — М.: Изд. Международного университетабизнеса и управления, 1996. — С.462-525
32. *Резников И.*Л. Выявление границ Санкт-Петербургской городской агломерации. Вестник СПбГУ . Науки о земле, 2017, том 62, вып. 1, С. 89-103
33. *Садик-*Хан Дж., Соломонов С. –М.: Олимп-Бизнес, 2018. – 416 с: ил.
34. *Сорокин, П.* (1994) Общедоступный учебник по социологии. М. : Наука.
35. *Трубина Е.*Город в теории. Опыты осмысления пространства. М.: Новое литературное обозрение, 2011. - 520 с.
36. *Тысячнюк М.С.* Мобильная социология Джона Урри// Журнал социологии и социальной антропологии. 2004. № 4. С.200-208.
37. *Ульман Э*. География транспорта// Американская география: Современное состояние и перспективы. – М.: изд-во иностранной литературы, 1957, с.301-321
38. *Ульман Э*. Теория размещения городов // География городов- М.: Прогресс,1965. С.176-186
39. *Урри Д.* Взгляд туриста и глобализация // Массовая культура: Современные западные исследования. — М.: Прагматика культуры, 2005. — С. 136—150
40. *Урри Д*. Мобильности. М.: Издательская и консалтинговая группа «Практис», 2012, 576 с.
41. *Урри, Д*. Социология за пределами обществ. Виды мобильности для XXI столетия. –М: Высшая школа экономики, 2012. – 336 с.
42. *Чернышева Л.А.*Велопрокат вне велополитики: новая городская инфраструктура и связь «мобильных» политики и технологии. Журнал социологии и социальной антропологии, 21(3), 2018 - : 170–200.
43. *Элиас Н*. Общество индивидов. – М: Практис, 350 с.
44. *Шмидт А*.В., *Антонюк В.С., Франчини А .* – Городские агломерации в региональном развитии: теоретические, методические и прикладные аспекты. Экономика региона, Т. 12, вып. 3. – С. 776-789
45. *Шипилов Е*. Прогнозирование распределения пассажиропотоков по различным видам городского общественного транспорта с учётом требований, предъявляемых пассажирами к перевозкам //Известия ВолгГТУ. Серия Наземные транспортные системы. 2010. Вып.3. № 10 (70). С 130-134.
46. *Ширяев С*. Маршрутное такси: панацея или катастрофа? //Грузовое и пассажирское автохозяйство. 2007. №11. С. 45-48.
47. *Штомпка, П*. Социология социальных изменений. –Москва: Аспект Пресс, 1996 – 414 с.
48. *Шугальский С*. Социальные практики – интерпретация понятия. Знание. Понимание. Умение. 2012. №2, С. 276-280
49. *Шютц А.* Смысловая структура повседневного мира: очерки по феноменологической социологии. М.: Институт Фонда «Общественное мнение», 2003, 336 с
50. *Эриксен Т.* Тирания момента. Время в эпоху информации. Москва: Весь мир, 2003 – 208 с.
51. *Auge M*. In the Metro. –Minneapolis University of Minnesota Press, 2012
52. *Fogelson.R.*Downtown: Its Rise and Fall: 1880-1950, USA, 2001, 477 c.
53. *Fujita, M.*, 1988, “A Monopolistic Competition Model of Spatial Agglomeration: Differentiated ProductApproach,” Regional Science and Urban Economics, 18: 87-124.
54. *Henderson, J.V.* 1974, “The Sizes and Types of Cities,” American Economic Review, 64: 640-56.
55. *Kanbur, R. and X. Zhang*, 2005, “Fifty Years of Regional Inequality in China: A Journey ThroughCentral Planning, Reform and Openness’, Review of Development Economics, 9: 87-106.
56. *Zhao Chen, Yu Jin and Ming Lu.* Economic Opening and Industrial agglomeration in China
57. *Harris C., Ullman E.* The Nature of Cities // Annals of the American Academy of Political and Social Sciences. 1945. Vol. 242. c. 7-17
58. *Ingold T.* Evolution and Social Life. NY.: Routledge, 1986, 380 c
59. Rodríguez-Pose, A., Zhang, M. Government institutions and the dynamics of urban growth in China, 2019. Journal of Regional Science
60. *Rouget M., Cowling R. M., Pressey R. L., Richardson D. M.* Identifying spatial components of ecological and evolutionary processes for regional conservation planning in the Cape Floristic Region, South Africa // Diversity and Distributions. – 2003. – No 9. – C. 191–210.
61. *Ullman. E.* The Role of Transportation and the Bases for Interaction. Chicago Press, 1956. 862-880с
62. *Virilio P.*Speed and politics. LA. : Semiotext(e). 2007. 170 с.
63. *Weber A.*F. The Growth of Cities In the Nineteenth Century
64. *Webes M*.The City. Michigan University: Free Press. 1966. 242с.
65. [http://transport.orgp.spb.ru](http://transport.orgp.spb.ru/) – Сайт «Портал общественного транспорта Санкт-Петербурга», дата обращения 05.02.2019
66. <https://www.gov.spb.ru/gov/terr/> - Официальный сайт администрации Санкт-Петербурга, дата обращения 17.03
67. http://service.shmetro.com/en/ - Сайт метро Шанхая, дата обращения – 05.02.2019
68. http://msittig.wubi.org/bus/ - Сайт с автобусными маршрутами Шанхая на английском языке, дата обращения – 25.04.2019
69. [https://www.researchgate.net/publication/277883359\_China's\_Public\_Transportation\_Problems\_Policies\_and\_Future\_Prospective\_to\_Sustainability/download](https://www.researchgate.net/publication/277883359_China%27s_Public_Transportation_Problems_Policies_and_Future_Prospective_to_Sustainability/download), дата обращения – 05.02.2019
70. <https://dspace.spbu.ru/bitstream/11701/7972/1/DIPLOM_Anastasiya_Ivanova.doc> - Практики использования общественного транспорта жителями центральных, спальных и пригородных районов Санкт-Петербурга, дата обращения – 03.11.2018

*ПРИЛОЖЕНИЕ 1*

Таблица информантов

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Агломерация | Город в агломерации | Конфигурация транспорта | Наиболее частый маршрут |
| 1 | Санкт-Петербург | Колпино | Большое число маршрутов | Автобус, электричка, автобус |
| 2 | Санкт-Петербург | Колпино | Большое число маршрутов | Маршрутка, метро |
| 3 | Санкт-Петербург | Колпино | Большое число маршрутов | Автобус, электричка, автобус |
| 4 | Санкт-Петербург | Тосно | Маленькое число маршрутов | Электричка |
| 5 | Санкт-Петербург | Волосово | Маленькое число маршрутов | Такси, маршрутка, метро, троллейбус |
| 6 | Санкт-Петербург | Гатчина | Большое число маршрутов | Пешком, электричка, метро, автобус |
| 7 | Санкт-Петербург | Кировск | Маленькое число маршрутов | Автобус, метро |
| 8 | Шанхай | Суджоу | Большое число маршрутов | Байк, скоростной поезд, метро |
| 9 | Шанхай | Суджоу | Большое число маршрутов | Пешком, метро, скоростной поезд, метро |
| 10 | Шанхай | Суджоу | Большое число маршрутов | Автобус, скоростной поезд, метро, автобус |
| 11 | Шанхай | Чонминг | Маленькое число маршрутов | Автобус, паром, пешком, метро |
| 12 | Шанхай | Куньшань | Большое число маршрутов | Велосипед, автобус, метро, велосипед |
| 13 | Шанхай | Няньтун | Маленькое число маршрутов | Автобус, автобус, метро, велосипед |
| 14 | Шанхай | Цзясин | Маленькое число маршрутов | Электричка, метро, такси |

*ПРИЛОЖЕНИЕ 2*

Гайд для интервью

1. Где вы родились? Где вы сейчас проживаете?

2. Как проходит ваш путь на работу? Пожалуйста опишите его во всех деталях?

3. Нравится ли вам ваш район? Какие плюсы и минусы ? Как в сравнении с СПб/Шанхаем?

4. Когда побывали в первый раз в Санкт-Петербурге/Шанхае? Почему решил ездить сюда регулярно? Как это влияет на вашу жизнь? Как обычно проходит дорога ?)

5. Какие планы на будущее? Переехать? Остаться там же?

6. Какой транспорт вы выбираете? Почему именно этот ? Какие есть альтернативы?

7. Как выглядит маршрутная сеть вашего населённого пункта? Какой транспорт есть в вашем городе? Какой транспорт соединяет ваш город с ядром агломерации?

8. Многие ли знакомые из вашего города регулярно ездят в Санкт-Петербург/Шанхай ? Многие ли со временем переезжают?

9. Что вам нравится и что важно в транспорте? Как вы оцениваете разные вида транспорта?

10. Какого вы мнения о транспортной доступности вашего города ?

*ПРИЛОЖЕНИЕ 3*

Процедура проведения интервью

Интервью с информантами были проведены на нейтральной территории – в университетах, кафе, фудкортах, торговых центрах. Интервью длились от 43 минут до полутора часа, в среднем – около часа. Все интервью были записаны на диктофон с согласия информантов. Многие из информантов, закончив обсуждать одну из тем, сразу же переходили на другую, которая также присутствовала в гайде. После того, как информант, проговорив то, что считал нужным по теме,останавливался, ему предлагали ответить на следующий вопрос из гайда. Если информант уже отвечал на этот вопрос в своей предыдущей речи, вопрос повторно не предлагался.

Интервью с информантами из агломерации Шанхая проходили по скайпу, одно интервью было проведено вживую. Интервью проходили на английском языке.

*ПРИЛОЖЕНИЕ 4*

**Пример транскрипта интервью**

Пример транскрипта интервью

Респондент 8

Сфера интервью: транспортные практики

Продолжительность интервью: 47 минут.

Дата: 20.02.2019.

**Где вы родились? Где вы сейчас проживаете?**

Я родом из Кировска, Ленинградской области, Российской Федерации. Живу здесь же.

**Как вы приняли решение учиться в Петербурге?**

Это ближайший город с университетом. У нас нет университета.

**Как проходит ваш путь до университета? Пожалуйста, опишите его во всех деталях?**

До университета я ездила на 565 автобусе. Дорога занимала 1,5 часа. Автобус по утрам набивается и едет, а так постоянно ездит, ты его не ждёшь. На пару в 10:40 выезжала в 9, ехала 40 до метро, 25 до Владимирской или 15 до Александра Невского. 3 курса ездила до Владимирской, а потом узнала, что можно и до Александра Невского. Потом по зелёной до Маяковской. Или на Александра Невского выйти и поехать на автобусе 49. Или до Чернышевской.

**А как вы выбирали до какой станции метро ехать?**

Когда были теракты, ездила до Александра Невского, чтобы меньше ехать. С Чернышевской было блие, я всё знала. Если вместе ехали, то все ехали с Маяковской почему-то.

С Кировске до Спб на 565 или с родителями. Потом вышла замуж и езжу на машине. Ещё есть маршрутка, я её боюсь. Она нелегальная, очень быстро ездит, нерусские водители, сомнительный транспорт. Маршрутка идёт по тому же транспорту. Она быстрее. В автобусе комфортно. Чисто твоё место, подлокотничк.

**Нравится ли вам ваш район? Какие плюсы и минусы ? Как в сравнении с СПб?**

В Кировске мне нравится. Тут тихо, не грязно, не шумно. Всё близко. Из минусов: особо некуда сходить. Вот сейчас я думала, где провести интервью, и поняла, что утром почти все заведения ещё закрыты, они откроются часов в 10. Если хочется сходить в кино или купить что-нибудь, надо ехать в Мегу.

За пределы Кировска сейчас часто езжу по работе. По районе по району. В Мегу. Раз в неделю езжу в Питер в универ.

**Когда побывали в первый раз в Санкт-Петербурге?**

В первый раз я побывала в Петербурге в детстве. Меня отпускали только в Мегу, так как она близко и туда идёт автобус. Там всё есть, магазины, кинотеатры. Ездила раз в 3 месяца.

**Можете точнее вспомнить первую самостоятельную поездку?**

В 14-15 лет я впервые поехала в кино с подружкой. Поехала на автобусе до Меги. А во время второй или третьей поездки мы выбрали не тот автобус, и мы уехали на Ломоносовксую, это был дикий страх. Доехали до Ломоносовской или Елизаровской, не помню, стали там искать автобусы, чтобы уехать обратно. И мы до Елизаровской доехали, было дико страшно. Нашли там автобус, поехали обратно до Дыбенко. Помню, мама спрашивает:«Ты где?», а там светофор, все остановились и я сфотала так, типо я в пробке и отправила.

До университета ездила на 565 автобусе. Раньше он останавливался у Меги. Сейчас нельзя. Ещё на машине с родители. На автобусе до Меги 20-30, до Меги 15 на машине, до Дыбенко на машине 25.

**Какие есть способы добраться с Кировска до Санкт-Петербурга?**

В Петербург я всегда ездила на 565 автобусе или, если совпадало по времени, с родителями на машине. Потом вышла замуж и сейчас почти всегда езжу на машине. Ещё есть маршрутка, но я её боюсь.

**Боитесь? Почему?**

Она нелегальная, очень быстро ездит, нерусские водители, сомнительный транспорт. Маршрутка идёт по тому же маршруту, что и автобус. Она, конечно, быстрее. Но я обычно на автобусе ездила. В автобусе комфортно. Чисто. У тебя своё место, подлокотничек.

**Но опыт поездок на маршрутке у вас есть?**

Я ездила на маршрутке, только когда я не успевала или не было автобуса. Нравится, что она доезжает быстро, как машина. Но тут вопрос безопасности. Как-то эта маршрутка попала в аварию, полицейские проверки. Водитель делал вид, что везёт не пассажиров, а просто людей. Можно было время потерять.

**А, то есть маршрутка была нелегальной, и водитель притворялся, что везёт не пассажиров, а своих знакомых?**

Да. Но люди знали, что это маршрутка, и проверки часто были.

**А как вы узнали о существовании этой маршрутки?**

Про маршрутку я узнала, так как она стоит у автобуса и водитель завлекает. Зовёт людей, когда они идут к автобусу.

**Сколько сейчас стоит доехать до Петербурга на автобусе?**

74 рубля. Цена тут быстро растёт. Помню за 50 ездила, сейчас 74.

**А стоимость проезда в автобусе и маршрутке одинаковая?**

Близкая, но на маршрутку обычно чуть дешевле. Если автобус 65 рублей, у них 60. Сейчас 74 и 70. Если 70, то везде по 70. Округляли.

**Есть еще какие-нибудь способы добраться от вас до Санкт-Петербурга?**

Ещё можно поехать на 440 через Рыбацкое. Я однажды ездила когда что-то с Мурманкой[Мурманское шоссе]сучилось. Ехать дольше. Вроде близко, но едешь по городам. Отрадное и так далее. Там ехать час точно, даже больше. Поэтому я так почти не ездила.

**А как обычно выглядел ваш обратный маршрут?**

После универа я ехала на Ломоносовскую и там ждала папу. Папа забирал с универа. Я могла его ждать долго, по часу, лишь бы на автобус не идти. Но так было только в те дни, когда у меня учёба полный день была и я вечером освобождалась. Если раньше, то я ехала на автобусе через Дыбенко. По неизвестным маршрутом я не очень катаюсь.

**Вас устраивает общественный транспорт до Санкт-Петербурга?**

Вообще да. А так на автобус много жалоб, типа он холодный. Это про 565.А 440 похож на те, что в Питере. Он в Шлиссельбург заезжает. Он в 10 километрах. Это Кировский район.

**Где вы сейчас работаете?**

Я работаю здесь, в Кировске, но раза 2 в неделю выезжаю по Кировскому району.

**Где вы обычно бываете по работе?**

По работе я езжу во всех районах кроме дальних. Отрадное, Павлово, Мга, Шлиссельбург.

**А туда как вы добираетесь?**

На служебной машине.

**Почему вы приняли решение получить образование в Санкт-Петербурге?**

Я всегда знала, что буду учиться в Санкт-Петербурге. Тут все в Питер стремятся. Тут есть ПТУ и что-то из высшего, но заочное. А так всё. Тут из университетов ближе всего Питер. Тут Бонч-Бруевича на Дыбенко. Они в школу приходили, зазывали, ехать минут 15 до универа. Много кто туда поступил. А я в Герцена планировала поступать.

**То есть ездить из Кировска в Санкт-Петербург на учёбу, это довольно распространённый сценарий?**

Да, большинство людей, планирующих получить образование, учатся в Петербурге. Ну, тут нет других вариантов, либо в Питер ездить, либо в другой город уезжать.

**А как насчёт работы?**

Большинство моих знакомых и друзей детства в Питере. Люди обычно уезжают. 50 на 50. Кто-то остаётся, кто-то уезжает. На кто остаётся, ездит туда на работу. Мой папа работает в Петербурге, а мама здесь.

Муж работает в Шлиссельбурге, так что в Питер я не хотела. Ну и наездилась. В универ кстати я ехала полтора часа, а обратно два.

**А есть ли такая тенденция, что жители Кировска при переезде в Петербург чаще переезжают в районы, которые ближе к Кировску?**

Нет, такого нет. Вообще наоборот, у нас тут новые дома строят, и люди с Петербурга к нам переезжают. Но они недовольны. Им говорят, 15 минут до Петербурга. Но какие тут 15 минут?

**Как вы проводите время в дороге?**

Раньше в дороге я слушала музыку и читала. Сейчас я не подсчитываю время. А тогда я чётко считала время, сколько метров в минут, сколько времени уйдёт на дорогу. Сейчас отпала необходимость.

**А где вы чаще проводили свободное время, когда учились в Петербурге?**

Свободное время я проводила скорее в Кировске. Конечно, хотелось и в Питере куда-то сходить. Но часто в Питере болела голова и я ехала домой в итоге. Мне не хватает в итоге этой движухи. Да и студенческого уже нет, бесплатно не сходишь в Эрмитаж. Со знакомыми из Кировска встречаюсь в Кировске. Как здесь начала работать, такв Питер почти не ездила. Только на день рожденья к одногруппницам и в Мегу.

**А в Кировске есть общественный транспорт именно по городу?**

В Кировске нет общественного транспорта по городу. Есть куча такси. Но тут транспорт и не нужен. Город 40 минут в длину и 15 в ширину.

**А как вы обычно здесь передвигаетесь?**

Я всё время пешком. Или на своей машине.

**Вы за рулём?**

Муж водит. Сама получать права не планирую. Я могу засмотреться, боюсь себя. О, дом красивый… и всё. Мне кажется, так и будет. На работу меня возит муж. Это стыдно, потому что туда идти 10 минут.

**А в других места в Кировске, где вы часто бываете, сколько времени добираться?**

К родственникамдоодним 10 минут, до других 20 пешком. Но мы на машине. До рынка 15 минут. Здесь если куда-то спешишь, то знаешь по времени, сколько ехать. В Питере приходилось планировать по времени. Тут ты нигде время не теряешь, но мне хочется ходить больше.

1. Вучик В. Транспорт в городах, удобных для жизни. М: Территория будущего, 2011. 576 с. [↑](#footnote-ref-2)
2. Трубина Е. Город в теории. Опыты осмысления пространства. М.: Новое литературное обозрение, 2011. - 520 с [↑](#footnote-ref-3)
3. Урри Д. Мобильности. М.: Издательская и консалтинговая группа «Практис», 2012, 576 с. [↑](#footnote-ref-4)
4. Гоффман., Э. Представление себя другим в повседневной жизни. М.: КАНОН-ПРЕСС, 2000. 304 с. [↑](#footnote-ref-5)
5. Штомпка, П. Социология социальных изменений. –Москва: Аспект Пресс, 1996 – 414 с. [↑](#footnote-ref-6)
6. Шютц А. Смысловая структура повседневного мира: очерки по феноменологической социологии. М.: Институт Фонда «Общественное мнение», 2003, 336 с [↑](#footnote-ref-7)
7. Элиас Н. Общество индивидов. – М: Практис, 350 с. [↑](#footnote-ref-8)
8. Ильин В. Драматургия качественного исследования. СПБ.: Интерсоцис, 2006. 256 с. [↑](#footnote-ref-9)
9. 9 Шмидт А.В., Антонюк В.С., Франчини А . – Городские агломерации в региональном развитии: теоретические, методические и прикладные аспекты. Экономикарегиона, Т. 12, вып. 3. – С. 776-789 [↑](#footnote-ref-10)
10. Rouget M., Cowling R. M., Pressey R. L., Richardson D. M. Identifying spatial components of ecological and evolutionary processes for regional conservation planning in the Cape Floristic Region, South Africa // Diversity and Distributions. – 2003. – No 9. – C. 191–210. [↑](#footnote-ref-11)
11. Шмидт А.В., Антонюк В.С., Франчини А . – Городские агломерации в региональном развитии: теоретические, методические и прикладные аспекты. Экономика региона, Т. 12, вып. 3. – С. 776-789 [↑](#footnote-ref-12)
12. *Урри Д*. Мобильности. М.: Издательская и консалтинговая группа «Практис», 2012, 576 с. [↑](#footnote-ref-13)
13. *Вучик В.* Транспорт в городах, удобных для жизни. М: Территория будущего, 2011. 576 с. [↑](#footnote-ref-14)
14. *Бизюков П.В., Савельев Е.Б.* Метод структурированного наблюдения при оценке работы городского транспорта// Социологические исследования. № 1, 1991. С. 88-89. [↑](#footnote-ref-15)
15. Вагин В.В. Русский провинциальный город: ключевые элементы жизнеустройства//Мир России. №4, 1997. С.53-88.

 [↑](#footnote-ref-16)
16. Гарфинкель Г. Исследование по этнометодологии. СПб.: Питер [↑](#footnote-ref-17)
17. 1. Гидденс, Э. (2003) Устроение общества: Очерк теории структурации. М. : Академический проект. [↑](#footnote-ref-18)
18. Вебер, М. (1990) Основные социологические понятия / пер. с нем. М. И. Левиной // Вебер М. Избр. произведения. М. : Прогресс. С. 602–643. [↑](#footnote-ref-19)
19. Парсонс Т. О структуре социального действия. — М.: Академический проект, 2000 – 880 с. [↑](#footnote-ref-20)
20. Гидденс, Э. (2003) Устроение общества: Очерк теории структурации. М. : Академический проект. [↑](#footnote-ref-21)
21. Бергер, П., Лукман, Т. Социальное конструирование реальности: трактат по социологии знания. М. : МЕДИУМ, 1995 [↑](#footnote-ref-22)
22. Добреньков В.И., Кравченко А.И. Социология : учебник /. – М. : ИНФРА-М, 2018. – 624 с. [↑](#footnote-ref-23)