

Рецензия на выпускную квалификационную работу на тему
«Конфигурация городских маршрутов как фактор формирования транспортных практик «комьютеров» на примере Санкт-Петербурга и Шанхая»
Ивановой Анастасии Олеговны

Работа Анастасии Ивановой посвящена практикам комьютеров – людей, которые регулярно совершают поездки в соседний город. Как точно указывает автор, современные процессы разрастания городов делают эту тему актуальной, а понимание того, как устроена повседневность людей, перемещающихся ежедневно на достаточно большие расстояния от дома до места учебы или работы, необходимо для создания комфортной городской жизни и эффективных систем городской мобильности.

Отвечая на вопрос о том, как конфигурация городских и пригородных маршрутов влияет на транспортные практики комьютеров, автор демонстрирует способность самостоятельно спланировать и провести социологическое исследование, двигаясь последовательно от постановки задачи до представления результатов и разработки прикладных рекомендаций. В работе хорошо построена структура, понятно сформулированы исследовательский вопрос, цели, задачи, предмет и объект. Результаты, которые Анастасия формулирует в конце работы, соотносятся с заявленными в работе целями.

По итогам прочтения, однако, у меня остается ряд критических замечаний и вопросов к содержательной части работы Анастасии.

Во-первых, не очень ясна проблема исследования: какое противоречие вызывает беспокойство автора, с чем она спорит, какой феномен хочет показать с новой стороны? К какому академическому дебат у присоединяется в своем исследовании? Уникальность исследования, о которой пишет автор, – сравнение Петербурга и Шанхая, – на мой взгляд, не выглядит убедительным обоснованием того, что исследование должно состояться.

Во-вторых, в исследовании, на мой взгляд, не достаточно обоснован выбор городов и не эксплицированы основания для их сравнения: почему именно Петербург и Шанхай, столь разные города, выбраны в качестве кейсов?

В-третьих, наибольший вопрос вызывает концептуализация исследования. Несмотря на то, что в тексте представлены два раздела теоретической части, они не помогают понять, каковы теоретические основания работы. В этих разделах автор приводит разрозненные фрагменты теорий разных социологов, работающих с понятием практики, но не прорабатывает концептуальную рамку для исследования. Почему автор выбирает из множества концепций практик подходы Бурдьё, Гидденса и Гарфинкеля? Как эти подходы сочетаются и сочетаются ли вообще? В чем слабые стороны этих концепций по отдельности и почему их нужно комбинировать? Эти вопросы возникли у меня во время чтения, но, к сожалению, анализа, который бы помог на них ответить, автор не приводит. Концепция мобильности упоминается лишь вскользь и тоже играет неясную роль в работе, а опора на текст В. Вучика, на мой взгляд, не уместна в качестве основы для социологического исследования, поскольку этот текст представляет собой, скорее, руководство для урбанистов и градостроителей, а не академический текст с развитым концептуальным аппаратом. В тексте теоретической части присутствуют расчеты показателей (например, пространственной самоорганизации населения), и понятия, которые в дальнейшем никак не связаны с эмпирическим исследованием. Исследование было бы намного сильнее, если бы автор проанализировала актуальные работы по теме развития транспортных систем и мобильности в крупных

агломерациях – такой литературы существует очень много, в том числе, в ней поднимаются вопросы того, что обуславливает выбор маршрутов и различные стратегии пользования транспортом. Исследования транспортных систем и городской мобильности в крупных городах и агломерациях Китая представлены на английском языке достаточно широко. Кроме того, вынуждена отметить, что тезисы, представленные в этой части работы, не подкреплены ссылками: не ясно, откуда они взялись и кто их автор. Таким образом, теоретическая часть текста эклектична, некорректно оформлена и оторвана от эмпирической части.

В-четвертых, эмпирическое исследование, на мой взгляд, выполнено в методологии, которая не помогает ответить на исследовательский вопрос лучшим образом. Автора интересуют факторы, влияющие на практики мобильности, – это типичный вопрос для количественной стратегии, в рамках которой можно определить зависимость одних показателей от других и прийти к выводам, которые делает автор, более обоснованно. Не ясный мне момент операционализации в исследовании – что такое «маленькое» и «большое» число маршрутов? Между тем, это один из центральных элементов исследования. Описание конфигурации маршрутов выглядит оторвано от эмпирического исследования: хотелось бы видеть более детальный анализ, схемы, указания дистанций и частоты движения и прочие параметры для каждого конкретного исследуемого случая. В противном случае, остается загадкой, как наличие 228 км трамвайных путей в СПб и принципы нумерации маршрутов в Шанхае связаны с выводами исследования. Вынуждена отметить и наличие фактических ошибок в этой части работы: так, например, автор указывает, что в Красногвардейском районе Петербурга нет станций метро, что неверно (в этом районе располагаются ст.м. Новочеркасская и Ладжская). Рекомендации, представленные для центра транспортного планирования, на мой взгляд, не вытекают из полученных автором результатов исследования.

В целом, я бы порекомендовала выбрать более узкий кейс для исследования – например, один конкретный небольшой фрагмент агломерации в Петербурге / Шанхае, – и рассматривать, как разворачиваются транспортные практики в конкретных социо-материальных условиях. Так можно было бы избежать довольно поверхностных выводов.

Наконец, касательно оформления работы, я бы порекомендовала добавить в качестве приложения таблицу со списком информантов и указанием их значимых для конкретного исследования характеристик (район проживания, удаленность от Петербурга или Шанхая и т.п.). Без этого инструмента трудно понять, на что ссылается автор в тексте, приводя цитаты. Кроме того, в списке литературы указаны статьи и книги, ссылки на которые не встречаются в тексте ни разу.

Обобщая все сказанное выше, работа Анастасии Ивановой, на мой взгляд, заслуживает оценки «хорошо».

Рецензент
PhD candidate in sociology (University of Amsterdam)
Любовь Чернышева

05.06.19

