

# Городская повседневность и ее транспортные аспекты

---

Янишевский Олег, Макаревич София  
аспиранты НИУ Высшая школа экономики

# Общество и городской транспорт

- Исследования транспортного поведения и мобильностей
- Социальные группы и транспорт
- Социальные феномены и транспорт



# Исследования транспортного поведения

- 1) Психологи, географы и экономисты - транспортное поведение
- 2) Социологи - практики перемещения



Исследования Комьютов, ежедневных перемещений на работу и обратно

Olsson, Lanceé

По результатам анализа различных исследований авторы приходят к выводу, что разное время перемещения влияет по-разному на настроение и благополучие. Наиболее вредными по времени считаются поездки на работу от 60 до 90 минут. Также ряд исследований показывает, что прогулка или велосипед увеличивают степень субъективного благополучия, в то время как поездка на автомобиле или общественном транспорте – уменьшает её.

**Bamberg, Schmidt, Hunecke M.** Социальные психологи - исследование социальной нормы и экологичного, устойчивого транспортного поведения.

# Новая парадигма мобильности

"Всё более активная мобильность ускорение углеводородозависимых перемещений людей, товаров, услуг, идей и информации - влияет на то, как люди живут, переживают и понимают жизнь" (Эллиот и Урри, 2010, Preface, p. x)



Например, Вольф (1996) замечает, что аргументы о повышении мобильности могут быть преувеличены: «Рабочие ходят на работу и с работы пять раз в неделю (ранее шесть), в то время как студенты продолжают ходить в школу и университет и обратно. Средний домовладелец ходит за покупками три-четыре раза в неделю. В выходные среднестатистический гражданин совершает одну-две поездки на природу или в гости к друзьям или родственникам, а в течение недели может снова пойти куда-нибудь, например, в кино. Так было в 1929 г., в 1950 г., так и в 1995 г. по существу не изменилось» (с. 10, у Миллера, 2001).

# **“ЗА” новую парадигму**

- 1) **Новые технологии поменяли гибкость и цену времени,**  
предоставление транзитных услуг,  
ориентирование транспортных организаций на надёжности перевозок,
- 2) **Сетевой капитал** - степень, в которой человек связан с другими людьми - является ценным.  
Отдельные активы, а также те, кто не имеет такого капитала, могут оказаться в неблагоприятном положении.

(Cairns S, Harmer C, Hopkin J and Skippon S (2014)

**Джон Урри и концепция расписания на транспорте.**

С появлением железных дорог появилось расписание, а с ростом технологий и возможностью переключаться между задачами, появились новые возможности решать эти задачи в пути.

**Гипотеза:**

Значение времени поездки при перемещении может быть снижено для планировщиков в сравнении с тем как это было в прошлом.

## “ЗА” новую парадигму

“Новые технологии влияют на снижения количества выдаваемых водительских удостоверений среди молодёжи из-за невозможности их использовать во время вождения” (Wheeler, 2011; Delbosc & Currie, 2013)

“В тоже время автомобили будущего с автопилотом позволят этого избежать и освободить время на занятие чем-либо по дороге” (Mitchell, Boroni-Bird & Burns, 2010; Özgüner, Acarman & Redmill, 2011)



# Мобильность и близость, типология причин перемещения по Дж. Урри

- 1) Юридические, экономические и семейные обязанности индивидов и групп людей
- 2) Социальные обязанности (встречи с людьми лицом к лицу)
- 3) Обязанности касательно времени (проводить свободное время с близкими людьми)
- 4) Обязанности касательно пространства (посещение определенных мест)
- 5) Жизненные обязанности (переживать события вживую, а не опосредованно, например, поход в музей, кино, на матч, в театр и т.д.)
- 6) Объектные обязанности (наблюдать за определёнными объектами в пространстве)

# **Network capital concept (not only physical mobility)**

Способность формировать и поддерживать социальные отношения с людьми, которые не обязательно находятся в непосредственной близости и которые являются эмоциональными, финансовыми и практическими создателями выгоды друг для друга” (Джон Урри)



# Социальные феномены и транспорт

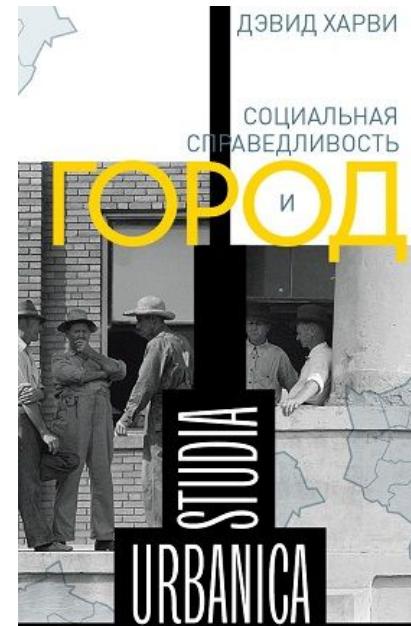
Близость и пространство по Дэвиду Харви

География  Социология

Социальные проблемы имеют  
пространственный генезис

“Близость крупных транспортных  
магистралей, шумовое и воздушное  
загрязнение снижают привлекательность  
районов для горожан.”

Транспортная проблема в преодолении  
пространства. Чем больше расстояние до  
места назначения, тем больше издержки.



# Социальное неравенство, эксклюзия и транспорт

Неравенство на транспорте напрямую зависит от градостроительных политик (Power A, 2012)

При строительстве новых жилых районов с высокой плотностью населения жители потеряли доступ ко многим объектам инфраструктуры.

Stanley and Vella-Brodrick (2009) и Delbosc and Currie (2011) транспорт влияет на аспекты Психологическое благополучие (т. е. ощущение компетентности, автономности и связи), позволяющее людям выбирать между вариантами перемещения.(Martínez C. F. et al., 2018)

Недостаточное транспортное обслуживание приводит к социальной эксклюзии и снижению уровня доступа к городу.

Транспортная политика может быть лишь второстепенным инструментом сокращения социальной изоляции, при этом политика в отношении занятости, доходов, жилья, социального обеспечения, здравоохранения и образования имеет более важное значение, хотя промежуточный статус транспорта означает, что он оказывает влияние на многие из этих основных факторы. (Preston, 2009)



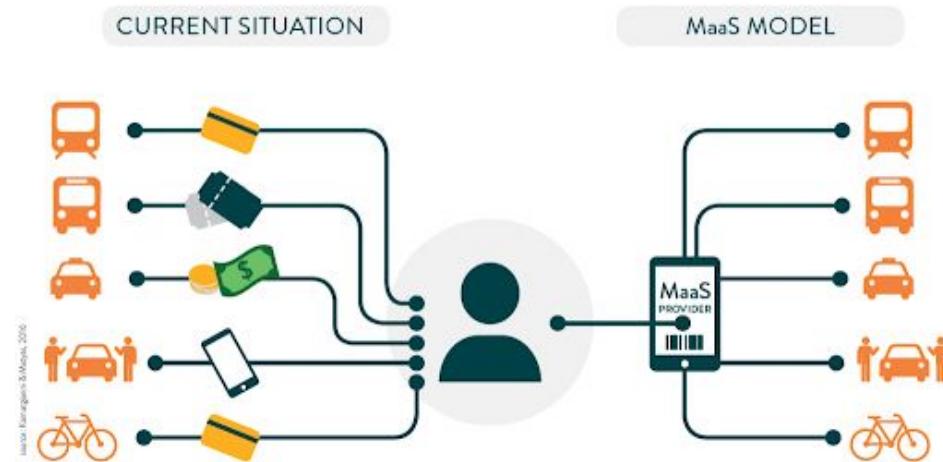
# Цифровые неравенства

Исследования (Zhang, 2020) показали, что цифровое неравенство на транспорте распространено в особенности среди тех, кто умеет пользоваться смартфоном.

Также многие опасаются приватности доверяя приложениям доступ к их данным о перемещениях.

Среди социальных групп, подверженным неравенству также выделили уйголов в западном Китае, работников, чья работа связана с ручным трудом.

Их доступ к сервисам определения местоположения ограничен.



# Эволюция в организации и управлении городским транспортом

Новые формы производства и потребления транспортных услуг - *Интеллектуальная транспортная система:*

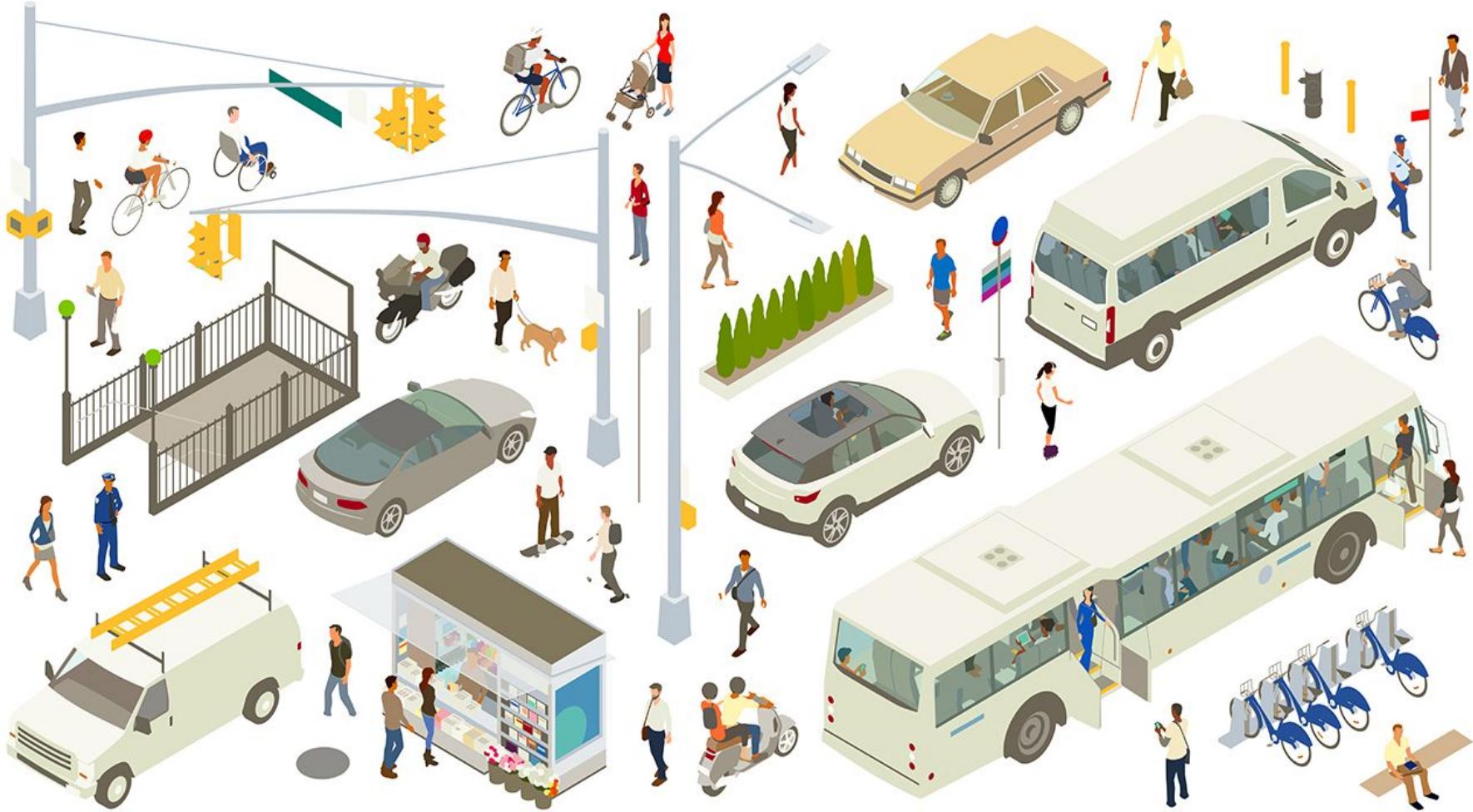
- Новые технологии - “Умные” транспортные системы, новые виды двигателей
- Новые бизнес-модели транспортных компаний - Экономика совместного потребления

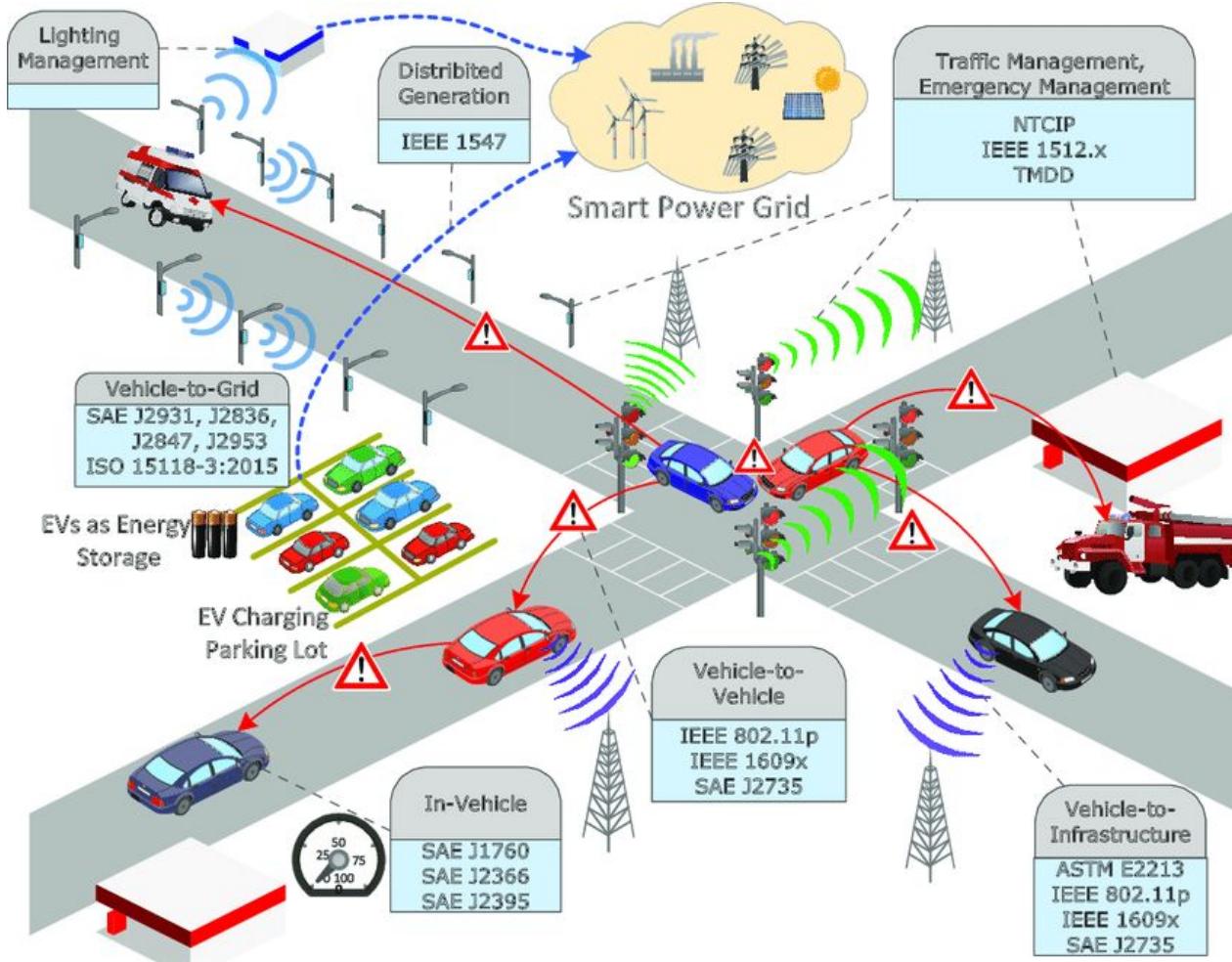


# “Умные” транспортные системы



- Концепция умных городов - 2008 год - компания IBM “Умная планета”.
- “Умный город” - популярный label, используемый городами по всему миру, и постепенно становящийся ведущей парадигмой урбанизма (Кунцманн, 2014, Бибри и Крогсти, 2020).
- Характеристика “Умный” - относится к новым двигателям, средствам управления ТС, новым бизнес моделям, нормативным актам и новым методам выстраивания транспортной политики.
- Основными целями применения умных технологий в транспортной системе являются:
  - снижение загрязнения окружающей среды
  - уменьшение пробок на дорогах
  - повышение безопасности
  - повышение скорости передачи информации
  - снижение транспортных расходов
  - снижение уровня использования личных автомобилей и переориентация на пешеходов (Борейко, 2019).





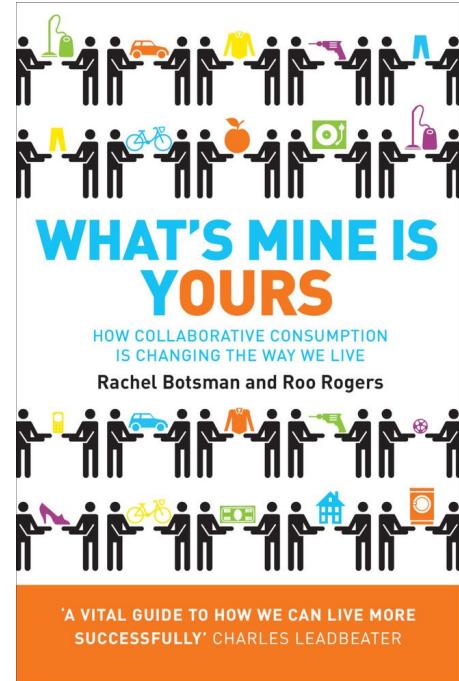


# “Умные” транспортные системы

- Общая характеристика исследований
  - Количество исследований стремительно увеличивается из года в год (с 2008 по 2022 - более 85 000 работ)
  - Тематика исследований: Инженерия, экология, технологии, управление, юридические аспекты
  - Малый процент социальных исследований!
- Общая характеристика исследователей
- Уникальные обнаружения:
  - Не существует единого определения умного города => умной транспортной системы
  - “Умные города могут стать умными только тогда, когда будут привносить в жизнь людей значимые изменения”
    - Arturo Bris (2019) Smart cities: world’s best don’t just adopt new technology, they make it work for people
  - McKinsey Center for government, 2018 - «Технологии умных городов: что влияет на выбор горожан?»

# Совместное потребление в транспортных системах

- Концепция “Перепотребления” VS Концепция “Совместного потребления”
- Экономика совместного потребления ([Р. Ботсман, Р. Роджерс \(2010\)](#))
- Экономика совместного потребления в транспорте:
  - Совместное использование транспортных средств (каршеринг, велошеринг, кикшеринг)
  - Совместные поездки (карпулинг, райдшеринг)



# Совместное потребление в транспортных системах

- Общая характеристика исследований
  - Количество исследований: более 400 000
  - Тематика исследований: энергетика, политика, управление
  - Новые направления: экология
- Общая характеристика исследователей
- Уникальные обнаружения:
  - Индивидуальны для каждого исследуемого вида транспорта



# Каршеринг

**Каршеринг** - краткосрочная аренда автомобилей, работает как с привязкой к станции проката (One-way carsharing), так и без нее (Free-floating carsharing). Кроме того, может работать по модели доступа к несервисным автомобилям, а к автомобилям обычных людей, желающих заработать на простаивающем автомобиле (P2P carsharing).

---

## **Наибольшее количество исследований!**

**Экологичность** - возможно ли увеличить привлекательность каршеринга за счет большего количества электрокаров?

**Осмысленность концепции каршеринга** - действительно ли он способствует сокращению количества используемых личных автомобилей?



# Карпулинг, райдшеринг

**Карпулинг** - совместные поездки на коммерческой основе, реализуют поездки не профессиональные таксисты, а водители со стажем, у которых есть личный автомобиль (InDriver)

**Райдшеринг** - совместные поездки на некоммерческой основе с целью экономии средств (BlaBlaCar)

---

**Бум исследований с 2017 по 2022**

**Истинный и псевдошеринг** - что есть что?

**Польза райдшеринга** - в чем она выражается?

# Велошеринг и Кикшеринг



**Велошеринг** - краткосрочная аренда велосипедов, работает с привязкой к станции проката



**Кикшеринг** - краткосрочная аренда самокатов и электросамокатов, работает как с привязкой к станции проката, так и dockless, т.е. без нее

---

**Малая доля исследований!**

**Благодарим за внимание!**

---

# Список литературы и источников (1)

- 1) Вотцель Д., Кузнецова Е. Технологии умных городов: что влияет на выбор горожан? //McKinsey Center for Government. – 2018. <https://www.mckinsey.com/ru/~/media/mckinsey/industries/public%20and%20social%20sector/our%20insights/smart%20city%20solutions%20what%20drives%20citizen%20adoption%20around%20the%20globe/smarcitizenbook-rus.pdf>
- 2) УРРИ Д. Мобильность и близость //Социологические исследования. – 2013. – №. 2. – С. 3-14. <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=18863675>
- 3) Харви Д. Социальная справедливость и город. – Новое Литературное Обозрение, 2018.
- 4) Bamberg S., Hunecke M., Blöbaum A. Social context, personal norms and the use of public transportation: Two field studies //Journal of environmental psychology. – 2007. – Т. 27. – №. 3. – С. 190-203. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2007.04.001>
- 5) Belk R. Sharing versus pseudo-sharing in Web 2.0 //The anthropologist. – 2014. – Т. 18. – №. 1. – С. 7-23. <https://doi.org/10.1080/09720073.2014.11891518>
- 6) Benevolo C., Dameri R. P., D'auria B. Smart mobility in smart city //Empowering organizations. – Springer, Cham, 2016. – С. 13-28. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-23784-8\\_2](https://doi.org/10.1007/978-3-319-23784-8_2)
- 7) Bibri S. E., Krogstie J. The emerging data-driven Smart City and its innovative applied solutions for sustainability: The cases of London and Barcelona //Energy Informatics. – 2020. – Т. 3. – №. 1. – С. 1-42. <https://doi.org/10.1186/s42162-020-00108-6>
- 8) Botsman R., Rogers R. What's mine is yours //The rise of collaborative consumption. – 2010. – Т. 1.
- 9) Bris A. Smart cities: World's best don't just adopt new technology, they make it work for people – 2019. <https://www.imd.org/contentassets/f07820652de94b5bb0ad52d89e9297f0/tc066-19-print.pdf>
- 10) Bucsky P., Juhász M. Is car ownership reduction impact of car sharing lower than expected? A Europe wide empirical evidence //Case Studies on Transport Policy. – 2022. – Т. 10. – №. 4. – С. 2208-2217. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.09.014>
- 11) Cairns S. et al. Sociological perspectives on travel and mobilities: A review //Transportation research part A: policy and practice. – 2014. – Т. 63. – С. 107-117. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.01.010>
- 12) Delbosc A., Currie G. Causes of youth licensing decline: a synthesis of evidence //Transport Reviews. – 2013. – Т. 33. – №. 3. – С. 271-290. <https://doi.org/10.1080/01441647.2013.801929>
- 13) Elliott A., Urry J. Mobile lives. – Routledge, 2010. <https://doi.org/10.4324/9780203887042>
- 14) Gschwendtner C., Krauss K. Coupling transport and electricity: How can vehicle-to-grid boost the attractiveness of carsharing? //Transportation Research Part D: Transport and Environment. – 2022. – Т. 106. – С. 103261. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103261>

# Список литературы и источников (2)

- 15) Hunecke M. et al. Responsibility and environment: Ecological norm orientation and external factors in the domain of travel mode choice behavior //Environment and behavior. – 2001. – Т. 33. – №. 6. – С. 830-852. <https://doi.org/10.1177/00139160121973269>
- 16) Jensen M. Passion and heart in transport—a sociological analysis on transport behaviour //Transport Policy. – 1999. – Т. 6. – №. 1. – С. 19-33. [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(98\)00029-8](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(98)00029-8)
- 17) Kunzmann K. R. Smart cities: A new paradigm of urban development //Crios. – 2014. – Т. 4. – №. 1. – С. 9-20. <https://www.rivisteweb.it/doi/10.7373/77140>
- 18) Lancée S., Veenhoven R., Burger M. Mood during commute in the Netherlands: What way of travel feels best for what kind of people? //Transportation Research Part A: Policy and Practice. – 2017. – Т. 104. – С. 195-208. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856416304384>
- 19) Larsen J., Urry J., Axhausen K. W. Networks and tourism: Mobile social life //Annals of tourism research. – 2007. – Т. 34. – №. 1. – С. 244-262. <https://www.cabdirect.org/cabdirect/abstract/20073054092>
- 20) Martínez C. F. et al. Creating inequality in accessibility: The relationships between public transport and social housing policy in deprived areas of Santiago de Chile //Journal of Transport Geography. – 2018. – Т. 67. – С. 102-109. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.09.006>
- 21) Matthies E., Klöckner C. A., Preisner C. L. Applying a modified moral decision making model to change habitual car use: how can commitment be effective? //Applied Psychology. – 2006. – Т. 55. – №. 1. – С. 91-106. <https://doi.org/10.1111/j.1464-0597.2006.00237.x>
- 22) Miller S. et al. Social action: A teleological account. – Cambridge University Press, 2001. [https://books.google.com/books?hl=ru&lr=&id=ecKH5TWDZi4C&oi=fnd&pg=PR9&dq=miller+2001&ots=KIKf7aSrS4&sig=myS57Xu60UOCVTq\\_qnOUQBL4oWI](https://books.google.com/books?hl=ru&lr=&id=ecKH5TWDZi4C&oi=fnd&pg=PR9&dq=miller+2001&ots=KIKf7aSrS4&sig=myS57Xu60UOCVTq_qnOUQBL4oWI)
- 23) Mitchell, W.J., Boroni-Bird, C.E., Burns, L.D., 2010. Reinventing the Automobile. Personal Urban Mobility for the 21st Century. Cambridge, MA: MIT Press <https://mitpress.mit.edu/9780262528450/reinventing-the-automobile/>

# Список литературы и источников (3)

- 24) Olsson L. E. et al. Happiness and satisfaction with work commute //Social indicators research. – 2013. – Т. 111. – №. 1. – С. 255-263.  
<https://link.springer.com/article/10.1007/s11205-012-0003-2>
- 25) Ozguner U., Acarman T., Redmill K. A. Autonomous ground vehicles. – Artech House, 2011.  
[https://books.google.com/books?hl=ru&lr=&id=Lkj0HNGoJF4C&oi=fnd&pg=PR5&ots=CHU5Pa8uYO&sig=3s06\\_qmmCUQ8p9nWcWbO4Q\\_ot0](https://books.google.com/books?hl=ru&lr=&id=Lkj0HNGoJF4C&oi=fnd&pg=PR5&ots=CHU5Pa8uYO&sig=3s06_qmmCUQ8p9nWcWbO4Q_ot0)
- 26) Power A. Social inequality, disadvantaged neighbourhoods and transport deprivation: an assessment of the historical influence of housing policies //Journal of Transport Geography. – 2012. – Т. 21. – С. 39-48. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.016>
- 27) Preston J. Epilogue: Transport policy and social exclusion—Some reflections //Transport Policy. – 2009. – Т. 16. – №. 3. – С. 140-142.  
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.04.003>
- 28) Schwanen T. et al. Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital //Transportation Research Part A: Policy and Practice. – 2015. – Т. 74. – С. 123-135. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856415000294>
- 29) Stanley J., Vella-Brodrick D. The usefulness of social exclusion to inform social policy in transport //Transport Policy. – 2009. – Т. 16. – №. 3. – С. 90-96. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.02.003>
- 30) Sun R., Wu X., Chen Y. Assessing the impacts of ridesharing services: An agent-based simulation approach //Journal of Cleaner Production. – 2022. – Т. 372. – С. 133664. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2022.133664>
- 31) Verplanken B. et al. Attitude versus general habit: Antecedents of travel mode choice 1 //Journal of applied social psychology. – 1994. – Т. 24. – №. 4. – С. 285-300. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1559-1816.1994.tb00583.x>
- 32) Wheeler, B., 2011. Why are US teenagers driving less? BBC news website. 28/11/11 <https://www.bbc.com/news/magazine-15847682>
- 33) Wolf W. Car mania: a critical history of transport. – Pluto Press, 1996.  
[https://books.google.com/books?hl=ru&lr=&id=DD0samQuijqC&oi=fnd&pg=PA1&dq=wolf+1996+transport&ots=DoNbOf\\_47\\_&sig=zzG0XOEcg\\_OikdM5I9O3deTuT7E](https://books.google.com/books?hl=ru&lr=&id=DD0samQuijqC&oi=fnd&pg=PA1&dq=wolf+1996+transport&ots=DoNbOf_47_&sig=zzG0XOEcg_OikdM5I9O3deTuT7E)
- 34) Zhang M., Zhao P., Qiao S. Smartness-induced transport inequality: Privacy concern, lacking knowledge of smartphone use and unequal access to transport information //Transport Policy. – 2020. – Т. 99. – С. 175-185. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.08.016>