



Центр Социальных
Исследований

ВЛИЯНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА НА СОЦИАЛЬНОЕ НЕРАВЕНСТВО

Выполнили студенты 3 курса бакалавриата
Социологии: Зарифуллина Гузьяль, Кайсина Виктория,
Кротова Анастасия, Кусова Кристина, Шакирова
Екатерина, Широбокова Снежана

Научный руководитель: Обухов К.Н., ст. преподаватель
кафедры Социологии ИИиС УдГУ

Программа исследования

- **Проблемная ситуация:** У людей складывается мнение, что общественный транспорт предназначен для людей с низким уровнем дохода. Люди с высоким уровнем дохода могут позволить себе собственный автомобиль или такси. Таким образом, усугубляется социальное неравенство. Общественный транспорт теряет доверие и уважение со стороны общества.
- **Проблема исследования:** Влияние пользования общественным транспортом на социальное неравенство.
- **Цель:** Установить связь между использованием общественного транспорта и социальным неравенством.

- **Объект:** Люди от 18 лет, проживающие в Ижевске и пользующиеся общественным и личным транспортом.
- **Предмет:** Общественный транспорт как фактор социального неравенства.
- **Задачи:**
 - Выявить отношение людей к общественному транспорту;
 - Выяснить, влияет ли материальное положение на частоту использования общественного транспорта;
 - Установить причины выбора использования общественного транспорта;
 - Установить причины выбора использования личного автомобиля.

Теоретико-методологические основания

- Рассматривая городской общественный транспорт как социальный институт, его можно определить, как механизм социальных взаимодействий, необходимый регулятор социальной дистанции в физическом пространстве (**Чикагская экологическая школа (Э.Берджесс, Р.Парк, Э.Хьюз)**). Общественный транспорт – это то, что порождает социальные взаимодействия, и то, через что они осуществляются. Также городской общественный транспорт определяет, как будут выстраиваться отношения между социальными группами/актерами на определённой территории, таким образом влияя на социальную стратификацию.
- **М.Вебер «Основные понятия стратификации»**. Одна из причин возникновения страт: появление особого стиля жизни, присущего определённой группе индивидов. В данном случае большая группа – это индивиды, которые пользуются любым видом транспорта в городе. Она делится на две подгруппы: те, кто пользуются общественным транспортом, и те, кто пользуются личным транспортом.

Интерпретация понятий:

- **Общественный транспорт** – это транспортные средства общего пользования (автобус, трамвай, троллейбус), предусмотренные для регулярных пассажирских перевозок по определённому маршруту и на основании расписания движения, при которых пассажиры могут входить в транспортное средство и выходить из него на остановках, определённых расписанием движения. (Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 30.10.2018) "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта")
- **Социальный институт** – исторически сложившиеся, обусловленные социальными отношениями формы организации и регулирования социальной деятельности. (К.Маркс)
- **Социальная группа** – любая совокупность людей, выделенных по специально значимым критериям. (А.И.Кравченко)
- **Актор** – субъект деятельности в обществе, выступающий в качестве источника социального действия (Т.Парсонс).
- **Социальная стратификация (Социальное неравенство)** – дифференциация некой совокупности людей на классы в иерархическом ранге, которая характеризуется неравномерным распределением прав и привилегий, ответственности и обязанностей, наличием или отсутствием социальных ценностей, власти и влияния среди членов того или иного сообщества. (П.А.Сорокин)
- **Социальная страта** – множество людей внутри большой группы, обладающих определённым видом и уровнем престижа, полученного благодаря своей позиции. (М.Вебер)

Операционализация:

- **Использование общественного транспорта** – совершение поездок по городу на автобусе, троллейбусе или трамвае.
- **Использование личного транспорта** – совершение поездок по городу на личном автомобиле.

- **Метод сбора информации:** уличный опрос
- **Тип выборки:** групповая (кластерная) - люди от 18 лет (использующие общественный транспорт или личный автомобиль), которые проживают в Устиновском, Индустриальном, Первомайском, Октябрьском, Ленинском районах Ижевска (N=180).
- **Обоснование выборки:**
400 тыс. - число людей, пользующихся общественным транспортом
190 тыс. – число автомобилистов
32% - это автомобилисты, **68%** - те, кто пользуются общественным транспортом. (58 чел. – автомобилисты, 122 чел. - люди, пользующиеся общественным транспортом)

*Генеральная совокупность формировалась на основе:

- <https://vk.com/izhget> - пассажиры трамваев и троллейбусов;
- https://vk.com/rabota_ipopat - пассажиры автобусов;
- <https://vizhevske.ru/blog/vizhevske-avto-mir/3763.html> - автомобилисты.

(Дата обращения: 03.05.2019)

Точки проведения опроса

- *Ленинский район:* ТЦ Клубный, ТРЦ Молл Матрица
- *Индустриальный район:* БЦ Эльгрин, ТЦ Аврора Парк
- *Устиновский район:* ТРК Петровский, ТРЦ Столица
- *Первомайский район:* ТЦ Медведь, ТЦ Кит
- *Октябрьский район:* ТЦ Октябрьский, ТРЦ Талисман

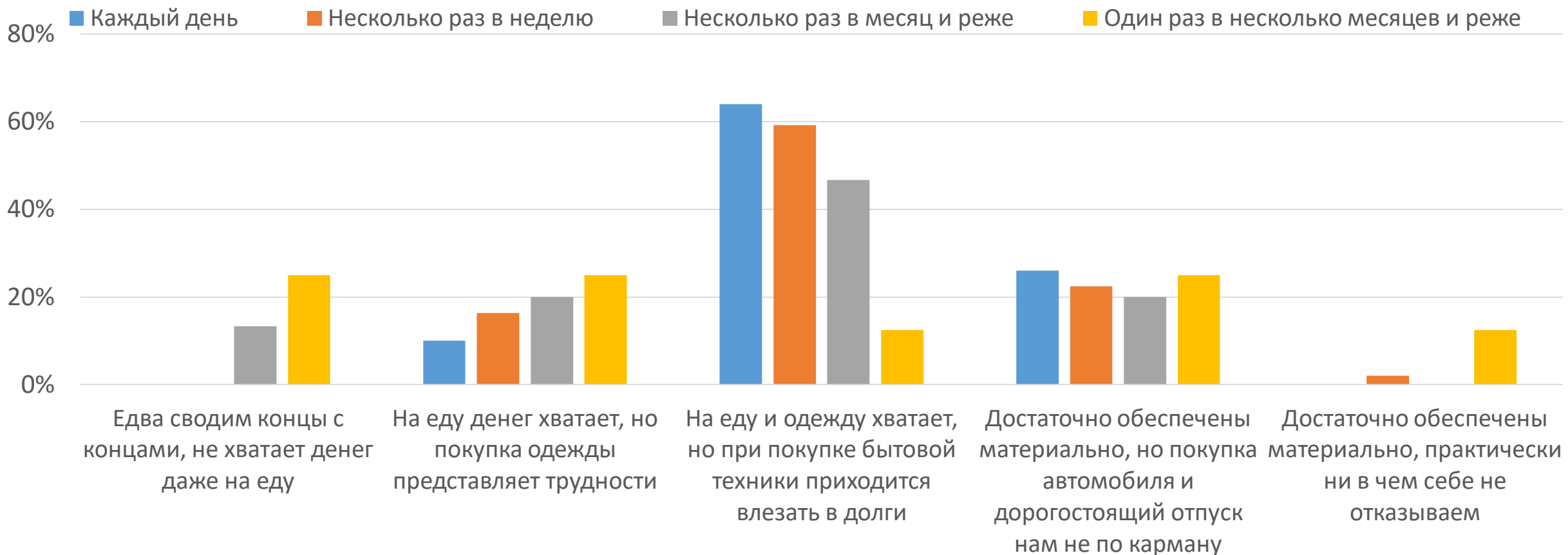
Результаты исследования

- **Задача: выявить отношение людей к общественному транспорту**
- 41% респондентов отметили, что их не всегда устраивает внешний вид общественного транспорта, 36% - полностью удовлетворены внешним видом общественного транспорта.
- Тем, как выглядит общественный транспорт внутри удовлетворены лишь 21% респондентов, 45% - отметили, что не всегда, 32% респондентов не устраивает то, как выглядит внутренний вид общественного транспорта.
- 61% - оценили отношение к пассажирам, как удовлетворительное.
- 47%- считают, что в общественном транспорте нужно быть осторожным, большинству пассажиров доверяют лишь 30% опрошенных.
- 45% - отметили, что испытывают чувство безопасности, находясь в общественном транспорте, 49% - не испытывают чувство безопасности.
- **Вывод:** Почти половина респондентов не всегда удовлетворены внешним и внутренним видом общественного транспорта и считает, что общественный транспорт является небезопасным местом.

Задача: выяснить, влияет ли материальное положение на частоту использования общественного транспорта

Влияние материального положения на частоту использования общественного транспорта

*% от опрошенных, пользующихся общественным транспортом, внутри каждой группы



- Наиболее часто общественным транспортом пользуются те респонденты, которые описывают своё материальное положение фразой «На еду и одежду хватает, но при покупке бытовой техники приходится влезать в долги».
- Большая часть людей, пользующихся общественным транспортом каждый день, несколько раз в неделю и несколько раз в месяц и реже, также находятся в этой группе.
- В группах респондентов, описавших своё материальное положение фразами «Едва сводим концы с концами, не хватает денег даже на еду», «На еду денег хватает, но покупка одежды представляет трудности» и «Достаточно обеспечены материально, но покупка автомобиля и дорогостоящий отпуск нам не по карману», те, кто используют общественный транспорт один раз в несколько месяцев и реже представлены в равных долях (25%). Но в группах «На еду и одежду хватает...» и «Достаточно обеспечены материально, практически ни в чем себе не отказываем» процент этих респондентов равен 13.

- В той группе, где опрошенные сообщили, что они достаточно обеспечены материально, но покупка автомобиля и дорогостоящий отпуск им не по карману, примерно равны доли подгрупп, пользующихся общественным транспортом с разной частотой по сравнению с другими группами.
- Также больше всего людей, использующих общественный транспорт, находятся во 2, 3 и 4 группах, причём от 2 до 3 наблюдается рост числа таких респондентов, а от 3 до 4 – спад.
- **Вывод:** материальное положение влияет на частоту использования общественного транспорта. Она увеличивается по мере роста уровня материального достатка, но падает по мере приближения к отметке «Достаточно обеспечены материально, практически ни в чем себе не отказываем».

Задача: установить причины выбора использования общественного транспорта

Причины выбора общественного транспорта	% от опрошенных, пользующихся общественным транспортом
Нет личного автомобиля	61,5%
Общественный транспорт экономичнее	51,6%
Льготы на проезд	41,8%
Общественный транспорт наиболее безопасен	14,8%
Не нужно думать куда припарковаться	14,8%
В общественном транспорте можно расслабиться	5,7%
Общественный транспорт позволяет быстрее добраться до нужного места	4,9%
В общественном транспорте можно завести знакомства	1,6%

- Для большинства (61,5%) респондентов причиной выбора общественного транспорта становится отсутствие личного автомобиля.
- Так же более половины опрошенных (51,6%) отмечают, что выбирают общественный транспорт так как он более экономичный, чем личный автомобиль.
- 41,8% респондентов отметили, что выбирают общественный транспорт из-за льгот на проезд.
- Одинаковое количество (14,8%) ответов набрали такие причины как «общественный транспорт более безопасен, чем личный автомобиль» и то, что «не нужно думать куда припарковаться».
- Наименее распространёнными ответами в вопросе о причинах выбора общественного транспорта стали:
 - В общественном транспорте можно расслабиться (5,7%)
 - Общественный транспорт позволяет быстрее добраться до нужного места (4,9%)
 - В общественном транспорте можно завести знакомства (1,6%)
- Также респонденты отмечали, что не могут водить автомобиль (0,8%), и нет водительского удостоверения (0,8%).
- **Вывод:** Основными причинами выбора общественного транспорта можно считать отсутствие личного автомобиля, экономичность, а так же льготы, предоставляемые для проезда в общественном транспорте.

Задача: установить причины выбора использования личного автомобиля

Причины выбора личного транспорта	% от опрошенных, пользующихся личным транспортом
Комфорт (уединенность от внешнего мира, кондиционер/обогреватель, свободное пространство)	44,8%
Быстро (не нужно ждать на остановке, не нужно останавливаться на каждой остановке)	39,7%
Безопасно (сам отвечаешь за свою жизнь/здоровье, никто ничего не украдет во время поездки)	8,6%
Все вышеперечисленное	3,4%
Нравится водить	1,7%
Быстро и комфортно	1,7%

- Большинство (44,8%) выбирают личный автомобиль из-за его комфортности.
- 39,7% опрошенных отмечают быстроту передвижения как причину использования автомобиля, нежели общественного транспорта.
- 8,6% отмечают автомобиль более безопасным.
- Для 3,4% опрошенных стало причиной всё вышеперечисленное.

Также опрошенные выделили и другие причины:

- Нравится водить (1,7%)
- Быстрота и комфорт (1,7%)

Вывод: основными причинами выбора личного автомобиля являются комфорт и быстрота передвижения.

Общий вывод:

- Цель исследования заключалась в том, чтобы установить связь между использованием общественного транспорта и социальным неравенством.
- В результате получилось, что пользование общественным транспортом действительно воздействует на социальное неравенство. Это проявляется в том, что часть людей, которые считают общественный транспорт небезопасным, используют личный. Также причиной выбора личного автомобиля является недоверие большинству пассажиров общественного транспорта.
- Была установлена связь между материальным положением и использованием общественного транспорта. Люди, оценивающие собственное материальное положение как среднее, чаще совершают поездки на автобусах, троллейбусах и трамваях, чем люди с низким и высоким материальным положением.
- Среди причин выбора общественного транспорта наиболее часто встречаются такие, как отсутствие личного автомобиля, экономичность и льготы, предоставляемые для проезда в общественном транспорте.
- Наиболее распространёнными причинами использования личного транспорта являются его комфортность и быстрота передвижения.

Спасибо за внимание!