

УДК 316.34+316.44

*Регион: экономика и социология, 2020, № 4 (108), с. 44–77*

**Т.Ю. Черкашина, Н.Л. Мосиенко**

**ПРОСТРАНСТВЕННАЯ МОБИЛЬНОСТЬ  
НАСЕЛЕНИЯ ВНУТРИ И ЗА ПРЕДЕЛЫ РЕГИОНА:  
СОЦИАЛЬНЫЕ И ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ  
ФАКТОРЫ НЕРАВЕНСТВА**

*В статье представлены результаты исследования пространственной мобильности жителей Новосибирской области, проведенного в 2018–2019 гг. Акцент сделан на регулярных, повседневных поездках (в режиме недельного цикла) и эпизодических поездках за пределы региона. Выявлены дифференциация пространственной мобильности населения региона и то, насколько она обусловлена действием инфраструктурных, социальных и технологических (пользование цифровыми технологиями для организации и планирования поездок) факторов. Рассматривается также, как проявляется новый аспект социального неравенства – цифровое неравенство в дифференциации пространственной мобильности и неравенстве в возможностях осуществления подвижности.*

*Для анализа территория Новосибирской области была условно разделена на восемь территориальных зон: г. Новосибирск, периферия Новосибирской агломерации, Юго-Восточная зона, Северо-Восточная зона, Центральная зона, Барабинско-Куйбышевская агломерация, Северо-Западная зона, Юго-Западная зона. Выявлены различия пространственной мобильности между территориальными зонами области по следующим параметрам: частота, направления, цели, виды используемого транспорта. Также описаны дифференциация восприятия регулярных повседневных поездок в зависимости от используемых транспортных средств, возрастные и поселенческие особенности жителей Новосибирской области, имеющих разный опыт пространственной мобильности.*

**Ключевые слова:** пространственная мобильность; транспортная инфраструктура; социальное неравенство; цифровое неравенство

**Для цитирования:** Черкашина Т.Ю., Мосиенко Н.Л. Пространственная мобильность населения внутри и за пределы региона: социальные и инфраструктурные факторы неравенства // Регион: экономика и социология. – 2020. – № 4 (108). – С. 44–77. DOI: 10.15372/REG20200403.

Современная пространственная мобильность населения разнообразна по целям, направлениям, расстояниям, продолжительности, периодичности, средствам передвижения. Уже не оспаривается, что мобильность в целом, в том числе пространственная, – это всеобщий (total) социальный феномен, в котором отражаются устройство и изменения современного общества и изучение которого позволяет «читать» общество [11]. Но исследования мобильности включают анализ перемещений не только реальных и виртуальных, но также потенциальных и заблокированных, «проблемы неравной подвижности (uneven mobility), прав, этики и справедливости в мобильности становятся ключевыми в этом предметном поле» [18, р. 13]. То есть неподвижность, которую можно интерпретировать в мобильном мире как эксклюзив, заслуживает не меньшего исследовательского внимания, чем перемещения; способность/неспособность и возможность/невозможность быть мобильным рассматриваются сегодня как проявление неравенства.

Пространственная мобильность амбивалентна. Поездки могут быть как добровольными, так и вынужденными, являясь единственным способом получить доступ к каким-либо ресурсам, быть вызванными необходимостью поддерживать социальные отношения (например, родственные), передвижения могут быть принудительными при вовлеченности в жесткие иерархические структуры (военные, пенитенциарные и т.п.). В то же время «быть мобильным» не является одинаково ценным для всех: «свобода передвижения подразумевает право не двигаться» [17]. Все это предполагает дополнительные измерения неравенства в мобильности.

В литературе описаны различные виды пространственной мобильности: по времени и радикальности (безвозвратная и возвратная), по территории (внешняя и внутренняя), по направлению, маршруту (отточная и приточная, встречная, круговая, ступенчатая), по мотивам (экономическая, социальная, экологическая, культурная, политическая), по регуляции (организуемая и неорганизованная) и др. [4]. Из всего разнообразия пространственных перемещений для нашего исследования были выбраны два вида: регулярные, повседневные поездки (в режиме недельного цикла) и эпизодические поездки за пределы региона (на примере Новосибирской области). Было поставлено несколько вопросов: насколько мобильны жители региона? насколько сильны и чем обусловлены различия в параметрах мобильности у жителей регионального центра и других территорий? является ли дифференциация пространственной мобильности проявлением/следствием социального неравенства? Мы хотим показать дифференциацию пространственной мобильности населения отдельного региона и ее обусловленность разными факторами: пространственными и инфраструктурными (удаленность от центра региона и доступная транспортная инфраструктура), индивидуальными (возраст, вовлеченность в социальные отношения, прежде всего родственные и дружеские, наличие автомобиля), технологическими (пользование цифровыми технологиями для организации и планирования поездок). В последнем случае рассмотрим, как проявляется новый аспект социального неравенства – цифровое неравенство в дифференциации пространственной мобильности и неравенстве в возможностях осуществления подвижности.

## ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ КОНТЕКСТ ИССЛЕДОВАНИЯ

Можно выделить два варианта *концептуализации соотношения пространственной мобильности и неравенства*. Во-первых, возможность совершать поездки и наличие транспортных средств рассматриваются как проявление экономических возможностей домохозяйства и индикаторы экономического статуса. В 1960-е годы, предлагая

индекс лишений в качестве измерения относительной бедности в Великобритании, П. Таунсенд среди других использовал индикатор «в течение последних 12 месяцев семья не проводила недельный отпуск вдали от дома» [5, с. 108]. В настоящее время в многокритериальном индексе бедности и социальной исключенности (People at Risk of Poverty and Social Exclusion, AROPE), публикуемом Евростатом на основе данных Обследования доходов и условий жизни населения в странах Европейского союза (EU Statistics on Income and Living Conditions, EU-SILC), среди других два индикатора отражают возможности пространственной мобильности: «домохозяйство не может позволить себе один недельный ежегодный отпуск вдали от дома» и «у домохозяйства нет автомобиля/фургона для личного пользования (но хотели бы иметь)» [15]. Идея мобильности как индикатора социально-экономического статуса отражена, к примеру, в критериях выделения среднего класса в принятой в 2008 г. Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации до 2020 года: семьи среднего класса обладают автомобилем и имеют возможность отдыхать за границей<sup>1</sup>. Совершенствуя статистику бедности, Росстат планирует с 2020 г. публиковать индексы многомерной бедности, среди индикаторов которых будут уже «традиционные» лишения, испытываемые домохозяйствами: «не могут каждый год одну неделю отпуска проводить вне дома» и «не могут позволить себе купить легковой автомобиль» [7].

Во-вторых, географическое пространство рассматривается как социально заданное, как одно из социальных пространств. Теоретическая рамка, предложенная П. Бурдые [1], включающая социальный, культурный и экономический капиталы, накапливаемые в специфических пространствах («полях») и взаимно конвертируемые, накладывается на географическое пространство. В этом случае пространственная мобильность обеспечивает доступ к ресурсам, видам деятельности, товарам; «виртуальное и физическое движения товаров, символов и людей, таким образом, представляют собой значительную стра-

---

<sup>1</sup> См.: Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года. Утв. распоряжением Правительства РФ от 17 ноября 2008 г. № 1662-р. – URL: <http://government.ru/info/6217/>.

тифицирующую силу, благодаря которой неравные жизненные шансы постоянно воспроизводятся» [14, р. 8]. Если в социальном пространстве образовательная система может ослабить влияние происхождения и помочь индивидам из менее богатых слоев в осуществлении восходящей социальной мобильности, то «в случае географического пространства общественный транспорт, предназначенный для того, чтобы соединять отдаленные географические места с теми, что ближе к центру, может смягчить эффект географического происхождения человека» [14, р. 16] (см. также [10]). Но нарастающая в последнее время коммодификация транспортной инфраструктуры приводит к усилению социально-пространственного неравенства.

Пространственная мобильность как возможность преодолеть социально-пространственное неравенство *определяется сложным переплетением факторов*: не только инфраструктурными и экономическими, но и связанными с личными особенностями. Для характеристики совокупности условий, которые делают движение возможным, «позволяют повторить движение предсказуемым образом и без риска», Д. Урри предлагает понятие «*системы мобильности*». В современном мире системы мобильности включают «бронирование билетов, заправку горючим, адреса, безопасность, протоколы, узловые станции, веб-сайты, доки, перевод денег, пакетные туры, багажные отделения, контроль воздушного сообщения, штрих-коды, мосты, расписания, видеонаблюдение и т.п.» [6, с. 83]. Уже в самом этом перечне отражена возрастающая зависимость систем мобильности от компьютерных средств и программного обеспечения. Цифровое наполнение систем мобильности – обширное поле для исследований. Мобильные устройства становятся все более распространенными, стремительно растет сегмент пассажиров городского общественного транспорта, постоянно имеющих при себе и использующих мобильные устройства для улучшения разных аспектов качества поездок [8; 9; 16]. По мнению Р. Линга, мобильный телефон завершил автомобильную революцию. Если автомобиль обеспечил гибкость перевозок и поездок, то до распространения сотовых телефонов не было аналога, позволяющего координировать передвижения в реальном времени. Мобильный телефон снял проблему недоступности для связи, когда

ты в пути, позволяя согласовывать и синхронизировать перемещения [13]. Из недавних отечественных исследований в данном направлении можно привести как пример работу Н.В. Веселковой с соавторами о повседневной мобильности молодежи в небольших уральских городах, одним из сюжетов которой стало описание элементов практик мобильности, связанных с «интернет-активаторами мобильности» [2].

Придерживаясь теоретической рамки, заданной П. Бурдые, для анализа факторов мобильности В. Кауфман предлагает понятие «мотильность», означающее одну из форм капитала, которая может быть конвертирована в экономический, культурный или социальный капиталы. Мотильность как способность индивида, материального объекта, информации быть подвижными в социальном и географическом пространствах, включает три элемента:

- доступность, отсылающую к транспортным средствам, средствам связи, всему спектру услуг, которые возможно использовать в данный момент времени. Их можно оценивать с точки зрения близости в пространстве, стоимости доступа к ним;
- компетенции (навыки), в число которых входят физическая способность к перемещению, специальные приобретенные навыки, такие как вождение транспортных средств, способность к планированию и синхронизации деятельности;
- предрасположенность, формируемую потребностями, планами, стремлениями, обязательствами и отсылающую к стратегиям, мотивам, ценностям, привычкам [12, p. 750].

Парадоксальность в том, что человек может обладать высокой степенью мотильности без реальных перемещений, например работающий дома специалист, обеспеченный всеми средствами коммуникации, или тот, кто сам не перемещается, но к кому «двигаются», доставляются товары. С другой стороны, можно быть вовлеченным в физические перемещения, но иметь низкую мотильность в плане возможностей и выбора, особенно если движение вынужденное (как в случае пленника или ребенка, периодически переезжающего от одного из разведенных родителей к другому) [18, p. 9].

Урри развивает идеи Бурдые, предлагая в качестве аналитического инструмента понятие «сетевой капитал». Сетевой капитал следует

рассматривать как продукт взаимодействия индивидов с другими и с возможностями среды, а не как атрибут отдельных индивидов. Он включает: 1) соответствующие документы, визы, деньги; 2) наличие удаленных других, что позволяет поддерживать места и сети через регулярные визиты и коммуникацию; 3) двигательные способности индивидов, в том числе способность пользоваться транспортными средствами, мобильной связью, интернетом; 4) бесплатную локационную информацию и пункты контактов; 5) коммуникационные устройства, чтобы договариваться с другими, в том числе на ходу; 6) соответствующие назначению, безопасные и надежные места встреч; 7) доступ к автомобилю; 8) время и другие ресурсы для координации элементов, перечисленных во всех предыдущих пунктах [6, с. 363]. Для Урри важны прежде всего социальные отношения, коренящиеся в мобильности.

## **МЕТОДИКА ИССЛЕДОВАНИЯ И ИНФОРМАЦИОННАЯ БАЗА**

Наше исследование будет реализовано в следующей логике: дадим описание условий для пространственной мобильности (дорожно-транспортной ситуации и основных проблем, касающихся транспортной инфраструктуры в Новосибирской области); затем представим характеристики повседневной пространственной мобильности жителей области в режиме недельного цикла и дифференциацию субъективных оценок мобильности в зависимости от используемых транспортных средств; далее опишем место различных цифровых технологий в организации и осуществлении пространственных перемещений; эпизодическую пространственную мобильность проанализируем на примере поездок за пределы Новосибирской области в течение последних пяти лет.

Информационную базу исследования составили данные массовых опросов жителей Новосибирской области, организованных сотрудниками кафедры общей социологии экономического факультета НГУ и ИЭОП СО РАН совместно с Центром маркетинговых исследований «ИнфоСкан» и проведенных силами студентов отделения со-

циологии НГУ в июле 2018 и 2019 гг. Метод сбора информации – формализованное телефонное интервью (использована комбинация стационарных и мобильных номеров телефонов). Выборка квотная, репрезентирует взрослое население области по полу, возрасту, территориальной зоне проживания. Объем выборки – 1562 чел. в 2018 г. и 1832 чел. в 2019 г. Основная часть результатов будет представлена на данных последнего опроса.

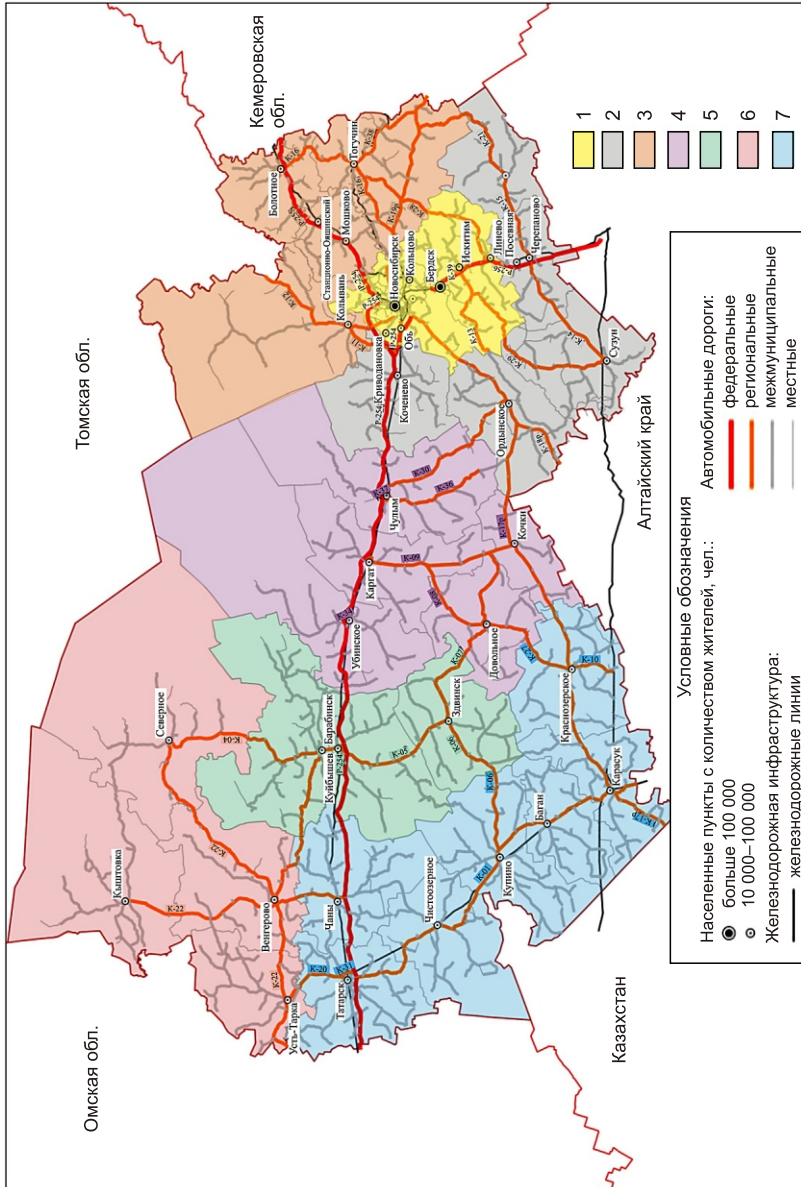
Вопросник для интервью содержал следующие блоки: социально-демографические характеристики респондента, место жительства, регулярная, повседневная пространственная мобильность (наличие, направления, частота, длительность, цели поездок, используемые виды транспорта, сложность поездок, цифровые технологии при планировании поездок), субъективные оценки повседневной пространственной мобильности, эпизодические поездки за пределы региона, посещение досуговых мест, пользование интернетом, удовлетворенность условиями жизни по месту жительства. Отметим, что в блоке вопросов о регулярных поездках в режиме недельного цикла респондента просили назвать все его маршруты, а затем рассказать более подробно о каждом из них (куда ездит, с какими целями, как часто, на каком транспорте). В отношении регулярных поездок на работу и учебу также задавались вопросы об их длительности.

Результаты исследования будут представлены далее как по области в целом, так и в разрезе территориальных зон.

## **ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ СИТУАЦИЯ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ**

Новосибирская область – крупнейший транспортно-распределительный и транзитный центр в восточной части страны, через который проходят основные транспортные магистрали (рис. 1). Значение индекса развития транспортной инфраструктуры Новосибирской области находится на уровне среднероссийских показателей (3,36 при среднероссийском 3,24), среди всех регионов России область занимает по данному показателю 20-е место [3].





*Рис. 1. Схема выделенных территориальных зон и транспортная инфраструктура Новосибирской области*

б/н – г. Новосибирск; 1 – периферия Новосибирской агломерации (г. Бердск, г. Обь, р.п. Кольцово, Искитимский и Новосибирский районы); 2 – Юго-Восточная зона (Кочневский, Маслянинский, Ордынский, Сузунский и Черепановский районы); 3 – Северо-Восточная зона (Болотнинский, Кольванский, Мошковский и Тогучинский районы); 4 – Центральная зона (Доволенский, Каргатский, Кочковский, Убинский и Чулымский районы); 5 – Барабинско-Куйбышевская агломерация (Барабинский, Здвинский и Куйбышевский районы); 6 – Северо-Западная зона (Венгеровский, Кыштовский, Северный и Усть-Таркский районы); 7 – Юго-Западная зона (Баганский, Карасукский, Краснозерский, Купинский, Татарский, Чановский и Чистоозерный районы)

*Источник:* составлено авторами на основе карты «Классификация автомобильных дорог по значению» (см.: *Транспортная стратегия Новосибирской области до 2030 г.* / Министерство транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области; ФГБОУ ВО СГУПС. – URL: <https://mintrans.nso.ru/page/2667>)

В качестве общих проблем, характерных для всех видов транспорта Новосибирской области и влияющих на повседневную пространственную мобильность населения, эксперты называют следующие: старение инфраструктуры, основных фондов и парка подвижного состава транспортных организаций; несоответствие темпов развития автомобильных дорог темпам автомобилизации; дополнительные пиковые нагрузки на пассажирский транспорт из-за увеличения его востребованности, связанного с маятниковой миграцией населения (вызвана динамикой рынка труда, концентрацией наиболее привлекательных рабочих мест в Новосибирске, ростом жилых массивов в пригородной зоне Новосибирска); отсутствие достаточных финансовых ресурсов и трудность их привлечения для реализации транспортными и дорожно-строительными организациями новых инвестиционных проектов и др.<sup>2</sup>

Основные показатели работы железнодорожного пассажирского транспорта в последнее десятилетие стабильно падают. К проблемам пригородного транспорта относят устаревание подвижного состава, отсутствие на большинстве станций посадочных платформ, поднятых

---

<sup>2</sup> См.: *Транспортная стратегия Новосибирской области до 2030 г.* / Министерство транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области; ФГБОУ ВО СГУПС. – URL: <https://mintrans.nso.ru/page/2667> .

до уровня входа в подвижной состав, отсутствие тактовых пригородных маршрутов, городской электрички. Для городского рельсового транспорта характерны отсутствие связанной сети выделенных полос движения, моральный и физический износ подвижного состава, несоответствие современным представлениям о комфортности передвижения на транспорте общего пользования, нахождение ряда микрорайонов вдали от общественного пассажирского транспорта высокой провозной способности<sup>3</sup>.

Автодорожная сеть Новосибирской области включает федеральные, региональные, межмуниципальные и местные дороги. На конец 2019 г. на территории области протяженность автомобильных дорог общего пользования составляла 28 248,5 км, из них дорог федерального значения – 804,4 км, регионального или межмуниципального значения – 12 730,41 км, местного – 14 713,6 км<sup>4</sup>. Но если для дифференцированного описания дорожной инфраструктуры внутри области обратиться к статистике в разрезе муниципальных образований, то в ней отражены скорее административно-бюджетные отношения, чем возможности населения для перемещений в пространстве: она содержит данные только о протяженности и состоянии дорог местного значения. Неполнота данных об автодорогах не позволяет полноценно описать различия рассматриваемых территориальных зон, но, полагаем, в целом эти данные отражают дифференциацию между областным центром, Новосибирской агломерацией и остальной территорией области (табл. 1). По показателям плотности дорог и дорог с твердым покрытием на 1 кв. км территории, а также по удельному весу дорог, отвечающих нормативным требованиям, первое место ожидаемо занимает Новосибирск, три следующих места – периферия Новосибирской агломерации, Юго-Восточная и Северо-Восточная зоны. Именно эти зоны с наиболее развитой дорожной инфраструктурой, как будет видно далее, отличаются более высокими показателями мобильности населения с центром притяжения в Новоси-

---

<sup>3</sup> См.: *Транспортная стратегия Новосибирской области до 2030 г.*

<sup>4</sup> См.: *Протяженность автомобильных дорог общего пользования по субъектам Российской Федерации* / Росстат. – URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/23455> .

Таблица 1

**Характеристики автомобильных дорог общего пользования местного значения по территориальным зонам Новосибирской области, на конец 2019 г.**

Характеристика дорожной инфраструктуры	Территориальные зоны							
	Новосибирск	периферия Новосибирской агломерации	Центральная	Барабинско-Куйбышевская агломерация	Юго-Восточная	Северо-Восточная	Северо-Западная	Юго-Западная
Протяженность дорог, км	3 298,3	1 942,2	1 326,2	913,8	2 362,5	2 054,6	724,5	2 091,5
Плотность дорог, км на 1 кв. км территории	6,569	0,288	0,038	0,052	0,115	0,091	0,020	0,062
Плотность дорог с твердым покрытием, км на 1 кв. км территории	5,055	0,216	0,019	0,027	0,062	0,053	0,008	0,029
Удельный вес дорог, отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности дорог, %	70,0	67,8	59,6	52,9	63,9	60,4	55,4	56,4

*Источник:* рассчитано авторами на основе данных Новосибирскстата (см.: *Протяженность* автомобильных дорог общего пользования местного значения по Новосибирской области / Новосибирскстат. – URL: <https://novosibstat.gks.ru/folder/32621>).

бирске. «Минимальная» автодорожная сеть местного значения – в Северо-Западной зоне.

Основные недостатки сети автомобильных дорог в Новосибирской области – отсутствие отвода транзитных транспортных потоков от застроенной части г. Новосибирска, неудовлетворительное качество дорог и мостов (связь районного центра с сетью автодорог федерального значения по дороге с неусовершенствованным типом по-

крытия; значительное количество участков с грунтовым покрытием на дорогах, связывающих районные центры с сельскими населенными пунктами; несоответствие категории дорог интенсивности движения; прохождение автобусных маршрутов по дорогам пятой технической категории и по грунтовым автодорогам; неудовлетворительное и аварийное состояние мостовых сооружений и др.)<sup>5</sup>.

### **ПОВСЕДНЕВНАЯ ПРОСТРАНСТВЕННАЯ МОБИЛЬНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ: ЧАСТОТА, НАПРАВЛЕНИЯ, ЦЕЛИ**

В существующей дорожно-транспортной ситуации половина жителей Новосибирской области регулярно совершают повседневные поездки (51% в опросе 2019 г., 47% в 2018 г.), треть ездят нерегулярно, редко (35% в 2019 г. и 34% в 2018 г.), у остальных, по их мнению, нет повседневных поездок (14 и 18% соответственно). Самые мобильные – жители областного центра (62% новосибирцев ездят регулярно, еще 27% – редко). Менее мобильны жители других городских округов (Бердск, Искитим, Кольцово, Обь): 50% совершают регулярные поездки и 37% – редкие. Для жителей остальных населенных пунктов в среднем более характерны редкие, эпизодические поездки, чем регулярные (рис. 2).

Если территориальные различия учитывать в разрезе зон, то самыми мобильными после новосибирцев будут жители периферии Новосибирской агломерации (52% регулярно совершают какие-либо поездки), затем – жители районов Северо-Восточной зоны (41%). В противоположность им, стабильно, в обоих опросах низкий уровень повседневной пространственной мобильности фиксируется в районах Центральной зоны (регулярно ездят 20%). При этом в данной группе районов максимальна доля тех, кто вообще не совершает регулярных, повседневных поездок, – 28%. Остальные территориальные зоны отличает преобладание нерегулярных, редких поездок (осуществляют их 45–49% жителей) по сравнению с частыми, регулярными (30–32%) (табл. 2).

---

<sup>5</sup> См.: *Транспортная стратегия Новосибирской области до 2030 г.*

Пространственная мобильность населения внутри и за пределы региона:  
социальные и инфраструктурные факторы неравенства

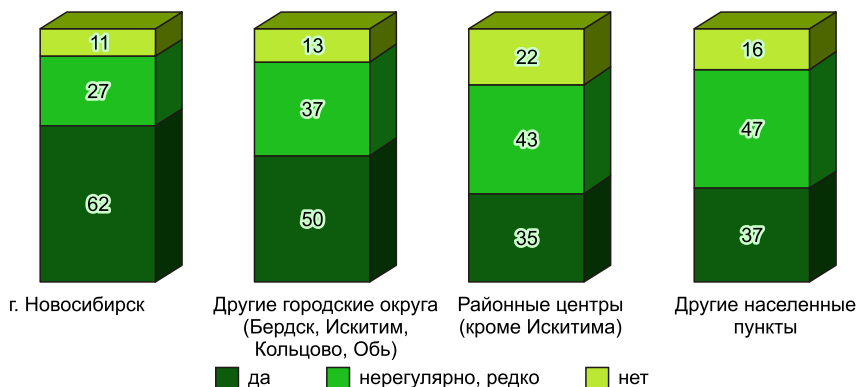


Рис. 2. Распределение ответов жителей населенных пунктов Новосибирской области на вопрос: «Совершаете ли вы ежедневно или несколько раз в неделю какие-либо поездки? Если вы сейчас в отпуске, на больничном, на каникулах, вспомните свои регулярные поездки в обычное время», 2019 г., %

Для направлений повседневных поездок в Новосибирской области характерны две особенности. Во-первых, что неудивительно, основным центром притяжения в повседневной мобильности является Новосибирск. У 57% жителей областного центра регулярные перемещения – внутригородские, в Новосибирск регулярно ездят 39% жителей периферии Новосибирской агломерации, 29% взрослых, живущих в районах Северо-Восточной зоны, а также 19% взрослых из районов Юго-Восточной зоны. Из жителей остальных территориальных зон в среднем 6–11% совершают регулярные, повседневные поездки в областной центр. Во-вторых, остальная основная часть поездок происходит в пределах «своих» территориальных зон, как правило – своих муниципальных районов. Но и здесь есть особенности. Среди взрослых, живущих в Новосибирской агломерации и Северо-Восточной зоне, доли тех, кто регулярно ездит внутри данных территорий, ниже, чем доли совершающих регулярные поездки в Новосибирск. Среди живущих в районах Юго-Восточной зоны размеры этих мобильных групп равны – 18–19%. И лишь в остальных территориальных зонах локальные точки пространственного притяжения оказываются сильнее, чем Новосибирск (см. табл. 2).

Таблица 2

**Выбор жителями разных территорий Новосибирской области направлений регулярных, повседневных поездок, 2019 г., множественный выбор, % по столбцам от всех опрошенных в территориальных зонах**

Направление поездок	Жители								Все жители области
	Новосибирска	периферии Новосибирской агломерации	Центральной зоны	Барабинско-Куйбышевской агломерации	Юго-Восточной зоны	Северо-Восточной зоны	Северо-Западной зоны	Юго-Западной зоны	
В Новосибирск, по Новосибирску	<b>57,4</b>	<b>38,8</b>	6,6	5,8	<b>18,8</b>	<b>29,4</b>	5,1	<b>11,3</b>	40,8
В районы, населенные пункты Новосибирской агломерации (без Новосибирска)	7,5	<b>23,4</b>	1,6	1,2	3,6	4,9	–	0,6	8,4
В районы Центральной зоны	0,3	–	<b>16,4</b>	–	1,4	–	–	0,6	0,9
В районы Барабинско-Куйбышевской агломерации	0,3	–	–	<b>26,7</b>	–	–	5,1	1,9	1,7
В районы Юго-Восточной зоны	1,2	0,7	–	–	<b>18,1</b>	1,0	–	–	2,1
В районы Северо-Восточной зоны	2,6	0,7	–	–	–	<b>19,6</b>	–	–	2,6
В районы Северо-Западной зоны	–	–	–	–	–	–	<b>17,9</b>	0,6	0,4
В районы Юго-Западной зоны	0,2	–	–	5,8	–	–	7,7	<b>25,2</b>	2,7
За пределы Новосибирской области	0,6	0,3	–	1,2	–	2,9	–	2,5	0,8
<i>Всего совершающих регулярные поездки</i>	<i>61,9</i>	<i>52,2</i>	<i>19,7</i>	<i>31,4</i>	<i>31,2</i>	<i>41,2</i>	<i>30,8</i>	<i>32,1</i>	<i>50,8</i>

*Примечания:* 1) сумма значений по столбцам может быть выше, чем общая доля совершающих регулярные поездки, так как у некоторых респондентов несколько маршрутов с разными направлениями; 2) жирным шрифтом выделены значения больше 10%.

Таблица 3

**Выбор жителями разных территорий Новосибирской области целей регулярных, повседневных поездок, 2019 г., множественный выбор, % по столбцам от всех опрошенных в территориальных зонах**

Цель поездок	Жители								Все жители области
	Новосибирска	периферии Новосибирской агломерации	Центральной зоны	Барабинско-Куйбышевской агломерации	Юго-Восточной зоны	Северо-Восточной зоны	Северо-Западной зоны	Юго-Западной зоны	
К месту работы	<b>31,7</b>	<b>26,1</b>	6,6	5,8	9,4	<b>19,6</b>	<b>12,8</b>	6,9	<b>23,9</b>
По работе в течение рабочего времени	<b>17,1</b>	<b>13,4</b>	9,8	8,1	<b>12,3</b>	<b>10,8</b>	5,1	<b>10,1</b>	<b>14,2</b>
На учебу	5,1	4,8	–	1,2	2,2	2,0	–	1,3	3,9
Возят других членов семьи	4,6	7,6	1,6	–	2,2	6,9	2,6	3,8	4,6
В медицинские учреждения, аптеки	6,8	<b>10,7</b>	8,2	<b>12,8</b>	5,8	<b>10,8</b>	<b>17,9</b>	7,5	8,2
В административные учреждения	3,9	4,5	3,3	4,7	2,9	4,9	2,6	3,1	3,9
В кино, театр, другие места досуга	<b>13,9</b>	<b>13,7</b>	–	3,5	2,9	<b>13,7</b>	5,1	4,4	<b>11,1</b>
К родственникам, друзьям	<b>25,7</b>	<b>21,6</b>	8,2	<b>17,4</b>	<b>12,3</b>	<b>20,6</b>	<b>20,5</b>	<b>16,4</b>	<b>21,9</b>
За покупками	<b>17,7</b>	<b>21,6</b>	9,8	<b>10,5</b>	<b>13,0</b>	<b>18,6</b>	<b>15,4</b>	<b>13,2</b>	<b>17,0</b>
На дачу, на загородный участок	<b>11,6</b>	6,2	–	2,3	–	1,0	–	2,5	7,4
<i>Всего совершающих регулярные поездки</i>	<i>61,9</i>	<i>52,2</i>	<i>19,7</i>	<i>31,4</i>	<i>31,2</i>	<i>41,2</i>	<i>30,8</i>	<i>32,1</i>	<i>50,8</i>

Примечания: 1) сумма значений по столбцам может быть выше, чем общая доля совершающих регулярные поездки, так как у некоторых респондентов несколько маршрутов с разными целями; 2) жирным шрифтом выделены значения больше 10%.



Среди целей регулярных повседневных поездок две наиболее распространенные – к месту работы (эту цель указали 24% опрошенных, т.е. почти каждый четвертый взрослый житель Новосибирской области ездит на транспорте на работу) и к родственникам, друзьям (22%). Но для отдельных территорий рейтинговые позиции этих целей различаются: поездки на работу оказались на первом месте по распространенности у жителей всей Новосибирской агломерации, «конкурируют» с поездками к родственникам и друзьям у жителей районов Северо-Восточной зоны, тогда как в остальных районах поддержание социальных связей оказывается приоритетной причиной регулярных, повседневных поездок, а на вторых позициях – поездки ради покупок. Поездки с медицинскими целями – скорее маркер мобильности жителей области, а досуговые и поездки на дачу характерны для жителей областного центра и Новосибирской агломерации (табл. 3).

Уровень повседневной транспортной мобильности линейно снижается с возрастом: среди 18–24-летних регулярно совершают поездки в режиме недельного цикла 66%, среди тех, кому от 25 до 39 лет, – 63%, в группе 40–59-летних – 51%, а в самой старшей (более 60 лет) – 34%. Доля тех взрослых, у кого таких поездок нет вообще, увеличивается от 7% в группе самых молодых взрослых до 22% в группе самых старших.

### **ВОСПРИЯТИЕ ПОВСЕДНЕВНОЙ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ МОБИЛЬНОСТИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМИ РАЗНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

За пределами областного центра общественный транспорт (включает электрички, автобусы, «маршрутки», метро, троллейбусы, трамваи, такси) проиграл по совокупному использованию личному автотранспорту. Лишь в Новосибирске пользующихся общественным транспортом для регулярных, повседневных поездок больше (36%), чем тех, кто ездит на личных автомобилях (в качестве водителя или пассажира, 30%). Поэтому в целом по Новосибирской области складывается паритет общественного и личного транспорта для частых, повседневных поездок: по данным опроса 2019 г., 27% респондентов пользуются общественным транспортом, а 28% – личным; в опросе 2018 г. при такой же численности тех, кто ездит на общественном транспорте, использующих личные автомобили было 26%. Но пре-

обладание личного транспорта как средства передвижения за пределами областного центра стабильно фиксируется в обоих опросах.

Для областного центра пятерка приоритетных средств передвижения в целом включает автобусы (29%), личные автомобили (респонденты едут в качестве водителя, 27%), маршрутные такси (18%) метро (18%) и троллейбусы (11%). Для жителей остальных населенных пунктов Новосибирской агломерации список приоритетных транспортных средств короче за счет исключения из него городского электротранспорта, но в него дополнительно входят электрички (10%). В целом, пригородными электричками пользуются в повседневных, регулярных поездках 5% жителей области (табл. 4).

Мы просили респондентов оценить повседневные поездки к месту работы и учебы (как самые частые из регулярных; если у респондента было несколько таких маршрутов, выбирали поездки максимальной продолжительности по времени в пути). По примерным оценкам респондентов, 30% из них проводят в дороге в одну сторону до 20 минут, еще 36% – от 20 до 40 минут, 14% респондентов тратят на дорогу на работу или учебу больше часа. Эти оценки затрат времени дифференцированы в зависимости от того, каким транспортом пользуются жители области: из тех, кто едет на работу или учебу на личном автомобиле, три четверти (75%) доезжают туда менее чем за 40 минут; такие же временные затраты на дорогу у 58% из тех, кто пользуется общественным транспортом (табл. 5).

Большинство респондентов оценивают расстояние от места жительства до места работы или учебы, выбирая средние значения шкалы (40%), 32% считают, что работа (место учебы) находится в той или иной степени близко, а 27% – что далеко. Среди пользующихся личным автомобилем больше тех, кто воспринимает свое место работы (учебы) как близкое, – 41%, тогда как среди пользующихся общественным транспортом – 27% (см. табл. 5).

Почти половина респондентов (48%) говорят о привычности и относительно приемлемости для них таких регулярных, повседневных поездок. Еще 39% вообще «не видят проблемы» в постоянных поездках, считают их вполне приемлемыми. И только 12% выбрали вариант оценки «поездки очень напрягают, неприемлемы». Те, кто ездит на работу (учебу) на личном автомобиле, более позитивно воспринимают эти поездки: «не видят проблем» 43% (см. табл. 5).

Таблица 4

**Выбор жителями разных территорий Новосибирской области транспортных средств для регулярных, повседневных поездок, 2019 г., множественный выбор, % по столбцам от всех опрошенных в территориальных зонах**

Транспортное средство	Жители								Все жители области
	Новосибирск	периферии Новосибирской агломерации	Центральной зоны	Барабинско-Куйбышевской агломерации	Юго-Восточной зоны	Северо-Восточной зоны	Северо-Западной зоны	Юго-Западной зоны	
Электричка	4,1	9,6	1,6	3,5	6,5	8,8	–	1,3	5,0
Автобус	<b>29,0</b>	<b>15,5</b>	4,9	<b>16,3</b>	<b>10,1</b>	<b>12,7</b>	<b>10,3</b>	8,2	<b>20,9</b>
«Маршрутка»	<b>18,3</b>	<b>15,1</b>	–	1,2	0,7	4,9	–	3,1	<b>12,6</b>
Трамвай	4,9	0,7	1,6	–	0,7	1,0	–	–	2,8
Троллейбус	<b>11,2</b>	1,7	–	–	0,7	2,9	–	–	6,3
Метро	<b>18,3</b>	5,5	–	1,2	–	1,0	–	1,3	<b>10,6</b>
Личный автомобиль (в качестве водителя)	<b>27,1</b>	<b>27,5</b>	<b>13,1</b>	<b>12,8</b>	<b>18,1</b>	<b>25,5</b>	<b>12,8</b>	<b>21,4</b>	<b>24,5</b>
Личный автомобиль (в качестве пассажира)	6,4	5,2	6,6	9,3	5,8	<b>10,8</b>	<b>10,3</b>	7,5	6,7
Такси	5,3	5,5	3,3	3,5	0,7	2,0	5,1	1,9	4,4
Служебный транспорт	1,5	1,0	1,6	1,2	1,4	1,0	–	2,5	1,4
<i>Всего совершающих регулярные поездки</i>	<i>61,9</i>	<i>52,2</i>	<i>19,7</i>	<i>31,4</i>	<i>31,2</i>	<i>41,2</i>	<i>30,8</i>	<i>32,1</i>	<i>50,8</i>
Общественный транспорт	35,7	26,3	4,9	17,4	12,4	17,8	12,8	10,1	26,6
Личный автомобиль	29,5	31,4	16,4	22,1	22,6	29,4	23,1	25,8	28,0

*Примечания:* 1) сумма значений по столбцам может быть выше, чем общая доля совершающих регулярные поездки, так как некоторые респонденты могут использовать несколько видов транспортных средств; 2) жирным шрифтом выделены значения больше 10%.

Таблица 5

**Субъективные оценки жителями Новосибирской области регулярных,  
повседневных поездок на работу (учебу), 2019 г.,  
% от ответивших в каждой группе**

Параметры субъективных оценок повседневной пространственной мобильности	Используемые транспортные средства	
	Среди средств повседневных поездок есть личный автомобиль	Среди средств повседневных поездок есть общественный транспорт
<i>«Сколько обычно времени уходит на дорогу на работу (на учебу) в одну сторону (в среднем часов и минут)?»</i>		
До 20 минут	37,8	23,1
21–40 минут	36,9	35,4
41–60 минут	13,5	27,9
От 1 часа до 1 часа 30 минут	6,3	9,5
Больше 1 часа 30 минут	5,4	4,1
<i>«Как вы оцениваете – насколько далеко или близко находится ваша работа (учеба) от места, где вы живете?»</i>		
Очень близко	13,5	7,8
Скорее близко	27,0	18,7
Средне	36,0	43,9
Скорее далеко	18,5	22,1
Очень далеко	3,6	6,5
<i>«Как вы относитесь к этим поездкам? В какой степени они для вас приемлемы?»</i>		
Не вижу в этом проблемы, вполне приемлемо	42,8	34,7
Более или менее приемлемо, привык(ла)	44,1	51,4
Поездки очень напрягают, неприемлемы	11,7	13,6
<b>Всего</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

## ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В СИСТЕМАХ МОБИЛЬНОСТИ

Сегодня в любой поездке в руках у большинства смартфон, который часто и используется для ее организации. Спрашивая о том, что делают респонденты с помощью интернета для планирования/организации своих поездок, мы не задавали временной период, поэтому ответы отражают скорее общий, иногда эпизодический опыт применения цифровых технологий. Самые распространенные способы использования интернета, мобильных приложений – просмотр карт при планировании маршрутов (59% по данным опроса 2019 г.), отслеживание пробок на дорогах (40%) и заказ такси через мобильные приложения (35%). При этом просмотр карт, отслеживание пробок и загруженности дорог входят в тройку приоритетных способов использования интернета у тех, кто совершает частые, регулярные поездки как на личном, так и на общественном транспорте. Различаются эти группы респондентов в остальных вариантах: 47% тех, кто ездит на личном автомобиле, используют навигаторы в поездках (по сравнению с 27% среди всех опрошенных), а из тех, кто пользуется общественным транспортом, отслеживают его движение 42%, смотрят расписание 40% (по сравнению с 24 и 29% соответственно во всей совокупности опрошенных) (табл. 6).

Существует заметная дифференциация в использовании цифровых технологий в зависимости от места проживания и возраста респондентов. Так, новосибирцы чаще пользуются интернетом для организации своих поездок всеми способами, за исключением обращения к дорожным навигаторам (максимальная доля использующих их зафиксирована среди жителей остальных городских округов и периферии Новосибирской агломерации в целом) и отслеживания расписания общественного транспорта: 70% жителей областного центра смотрят электронные карты для планирования маршрута, 53% отслеживают загруженность дорог, 47% заказывают такси через мобильные приложения, 33% отслеживают движение транспорта. К примеру, в районных центрах используют интернет для таких целей в два-три раза меньше. То есть как цифровая инфраструктура, так и транспортная ситуация (высокая загруженность дорог) располагают к тому, что новосибирцы чаще прибегают к цифровым технологиям для организации своей пространственной мобильности. Соответственно, в об-

Таблица 6

**Распространенность использования жителями Новосибирской области цифровых технологий при планировании поездок и в поездках, множественный выбор, % от всех опрошенных**

Вариант использования цифровых технологий	2018	2019
Смотрю карты ДубльГИС, Яндекс, Google для планирования маршрута	49,6	58,8
Использую навигатор в автомобиле	23,3	27,1
Отслеживаю пробки, загруженность дорог	38,2	40,3
Заказываю такси через приложения	28,8	35,2
Отслеживаю движение общественного транспорта	19,5	23,7
Смотрю расписание общественного транспорта	22,3	28,7
Покупаю билеты на электричку, на междугородний автобус с помощью интернета, мобильных приложений	12,9	12,1
Для совместных поездок ищу попутчиков через приложения, например BlaBlaCar	Не спрашивали	8,1
Арендую автомобиль, используя специальные мобильные приложения	Не спрашивали	2,5
Ничего из перечисленного не делают или не пользуются интернетом	35,5	28,9

*Примечание:* распределение ответов на вопрос: «Что из перечисленного вы делаете с помощью интернета, мобильных приложений при планировании поездок, в самих поездках?».

ратном направлении растет доля тех, кто не пользуется интернетом вообще (с 15% в Новосибирске до 17% в остальных городских округах, 24% в районных центрах и 31% в остальных населенных пунктах) или не обращается к его помощи для организации поездок (6% в Новосибирске, 7% в других городских округах и по 12% в двух остальных типах населенных пунктов) (рис. 3).

Другая «линия разлома» в использовании цифровых технологий для планирования и организации поездок – между возрастными группами. По сравнению с самыми молодыми респондентами те, кто старше 60 лет, в целом чаще не пользуются интернетом (50% против 2% среди 18–24-летних), в том числе и для организации поездок (ничего



Рис. 3. Цели использования интернета, мобильных приложений при организации поездок и в поездках респондентами из разных населенных пунктов, 2019 г., % от всех опрошенных в населенных пунктах каждого типа, ранжировано по ответам респондентов из Новосибирска

не делают из предложенного списка 10% против 2% соответственно). Практически для всех молодых опрошенных привычно пользоваться электронными картами (85%), для двух из трех – заказывать такси через мобильные приложения и отслеживать пробки на дорогах. В противоположность, в группе самых старших респондентов «рейтинг» наиболее распространенного «транспортного» повода использовать интернет – посмотреть карты для планирования маршрута

Пространственная мобильность населения внутри и за пределы региона:  
социальные и инфраструктурные факторы неравенства

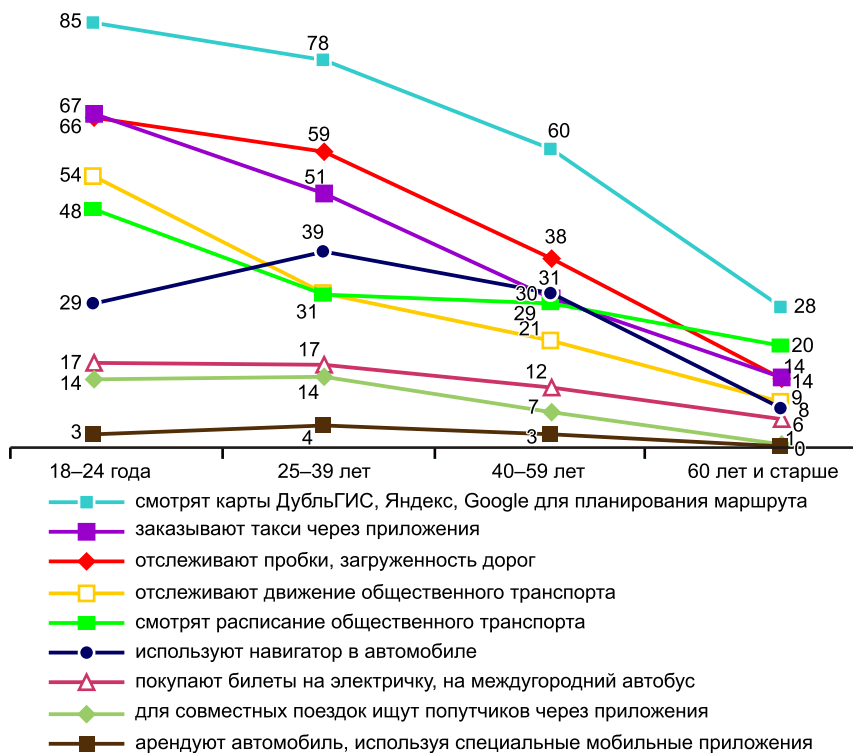


Рис. 4. Цели использования интернета, мобильных приложений при организации поездок и в поездках респондентами разного возраста, 2019 г., % от всех опрошенных в каждой возрастной группе, ранжировано по ответам респондентов 18–24 лет

составил 28%, остальные варианты назвали не более 20% опрошенных из этой группы (рис. 4).

## ЭПИЗОДИЧЕСКАЯ ПРОСТРАНСТВЕННАЯ МОБИЛЬНОСТЬ ЗА ПРЕДЕЛЫ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Пространственная мобильность за пределы регионов постоянного проживания отражает не только экономические возможности для таких поездок, но и связанность территорий. Мы не можем представить данный вид перемещений так же подробно, как и повседневные поездки,



но можем дать оценку масштабов и целей эпизодической внешней мобильности. По данным опроса 2019 г., две трети жителей Новосибирской области (64%) выезжали за ее пределы в течение последних пяти лет (в 2018 г. – 61%). И доли эпизодически мобильных на большие расстояния среди живущих в разных территориальных зонах примерно воспроизводят ситуацию повседневной мобильности. Больше всего выезжавших из Новосибирской области среди новосибирцев (73%), более половины – среди живущих в остальной части Новосибирской агломерации (67%), районах Северо-Восточной (60%) и Юго-Западной (53%) зон. Среди живущих в районах Юго-Восточной и Северо-Западной зон выезжавших из области по 46%. Минимальные доли тех, кто выезжал из региона в течение последних пяти лет, в районах Центральной зоны (33%) и Барабинско-Куйбышевской агломерации (35%).

Дифференциация во внешней пространственной мобильности обусловлена территориальными и возрастными различиями респондентов: чем крупнее населенный пункт проживания, чем моложе опрошенные, тем выше вероятность, что они выезжают за пределы области (рис. 5).

Посещение родных, друзей и туризм – две основные цели выезда за пределы Новосибирской области, их указали 34 и 33% от всех опрошенных соответственно. Две следующие по частоте упоминания причины – командировки, поездки по работе (15%) и санаторно-ку-

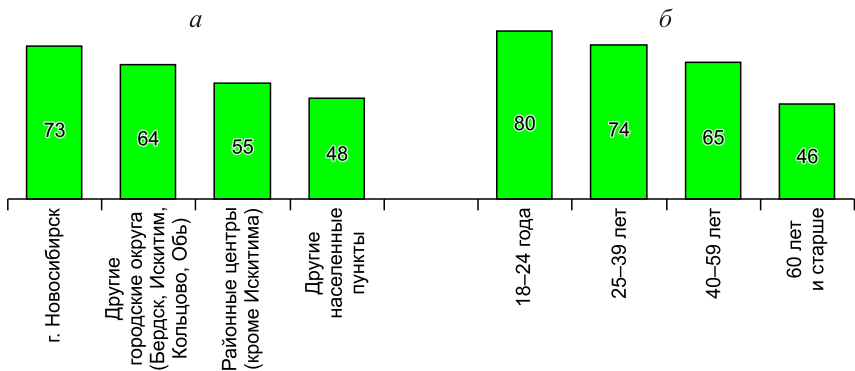


Рис. 5. Доли выезжавших за пределы Новосибирской области за последние пять лет в разных территориальных (а) и возрастных (б) группах, 2019 г., % от всех опрошенных в каждой группе

рортный отдых, лечение (8%). Остальные цели назвали не более 3% постоянных жителей области.

Туризм – городской феномен, он оказался на первом месте среди причин поездок вне Новосибирской области у новосибирцев и живущих в остальных городских округах (38–41%). Жителями районных центров и небольших населенных пунктов эта причина указывается почти в два раза реже. Для них на первом месте среди целей поездок –



Рис. 6. Доли респондентов из разных населенных пунктов, выезжавших за пределы Новосибирской области за последние пять лет с теми или иными целями, 2019 г., % от всех опрошенных в населенных пунктах каждого типа, ранжировано по ответам респондентов из Новосибирска

посещение родственников, друзей (30–31%). Распространенность поездок, связанных с работой, также растет по мере «роста» административного статуса города (от 7% в небольших населенных пунктах до 20% в Новосибирске) (рис. 6).

В старших возрастных группах сокращается количество выездов с любыми целями, лишь поездок в медицинские учреждения и на

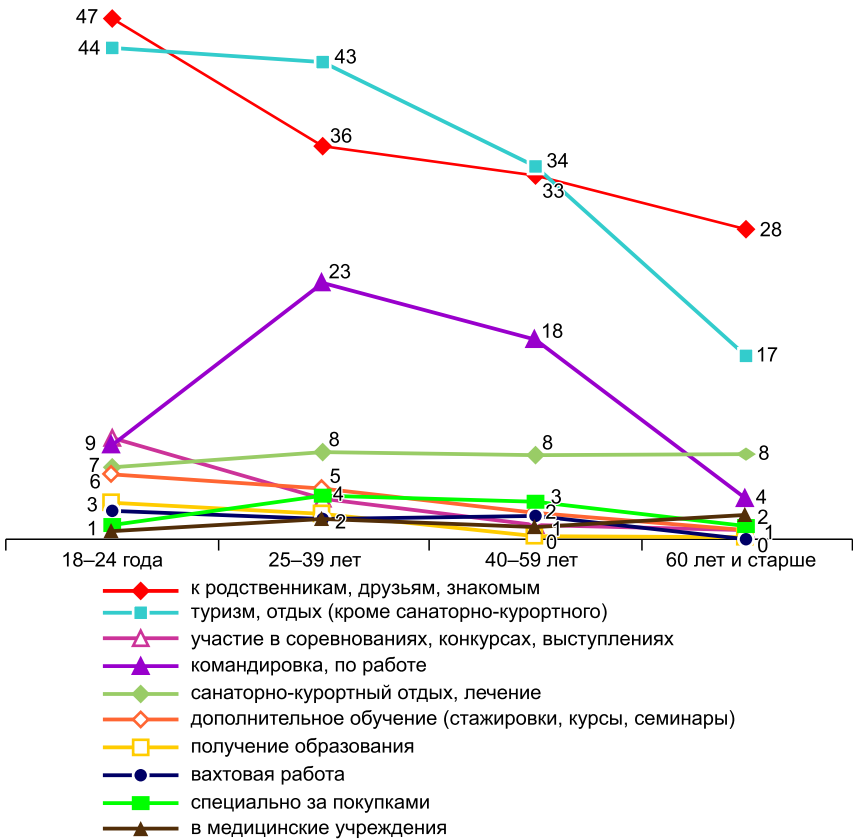


Рис. 7. Доли респондентов в разных возрастных группах, выезжавших за пределы Новосибирской области за последние пять лет с теми или иными целями, 2019 г., % от всех опрошенных в каждой возрастной группе, ранжировано по ответам респондентов 18–24 лет

санаторно-курортный отдых, лечение на 1–2 п.п. больше, чем в более молодых возрастных группах. Туристические поездки за пределы области у респондентов старшего возраста уступают по распространенности поездкам к родственникам или знакомым (рис. 7).

Отметим, что уровень эпизодической пространственной мобильности (в течение пяти лет) выше уровня повседневной мобильности во всех возрастных и территориальных группах. В целом, 40% взрослых жителей Новосибирской области мобильны как повседневно, так и в плане эпизодических выездов за пределы региона, но 9% иммобильны по обоим критериям.

\* \* \*

К опросным данным, в том числе о поездках, можно предъявлять претензии относительно репрезентативности, понимания вопросов респондентами, искренности и достоверности ответов. Но любые другие данные о перемещениях в пространстве имеют свои ограничения: к примеру, они могут быть не о людях, а о поездках, мы можем знать распространенные маршруты, но не цели поездок по ним. Лишь сопоставление данных из разных источников позволяет определить более или менее устойчивые, воспроизводимые параметры мобильности населения. Мы имеем возможность сравнить данные двух опросов, проведенных по сопоставимой методике, и выделить несколько особенностей пространственной мобильности населения в Новосибирской области.

Во-первых, дорожно-транспортная инфраструктура задает рамочные условия мобильности. Данные демонстрируют, что мобильны в повседневном плане жители территориальных зон с наиболее развитой инфраструктурой. В то же время в субъективных оценках пространственной мобильности проявляется приспособление к ситуации: постоянная подвижность рутинизирована, воспринимается как неотъемлемая, а иногда и неизбежная часть повседневности.

Во-вторых, формируется «Новосибирск-стремительная» сеть повседневных маршрутов в восточной части области. То есть Новосибирская агломерация развивается и расширяется не за счет «горизонтальных» повседневных транспортных потоков, а за счет маятникового стягивания населения в областной центр.

В-третьих, хотя в отношении Новосибирска можно говорить о паритете личного и общественного транспорта как средств передвижения в регулярных, повседневных поездках, на остальной территории области победила автомобилизация: недостаточная развитость инфраструктуры общественного транспорта вынуждает жителей активнее использовать как основное средство передвижения личные автомобили, что, с одной стороны, позволяет быть мобильным в напряженных дорожно-транспортных условиях, но с другой – усиливает нагрузку на существующую инфраструктуру.

Автомобилизация за пределами областного центра фактически означает, что преимуществами мобильности могут пользоваться те, у кого есть личные транспортные средства. В этом проявляется экономическая основа дифференциации пространственной мобильности, но она сама делает более явными другие основания неравенств, к примеру возрастные и поселенческие. Это хорошо видно на примере использования интернет-технологий при организации поездок, в самих поездках: цифровая инфраструктура мобильности осваивается преимущественно горожанами и молодыми, они же чаще выезжают за пределы Новосибирской области.

Влияние социальных факторов мы увидели на примере целей поездок: как в случае эпизодической, так и в случае повседневной пространственной мобильности (жителей других территориальных зон за пределами Новосибирской агломерации) посещение родных, друзей – среди наиболее приоритетных. То есть поддержание социальных контактов является одним из стимулов пространственной мобильности.

*Статья подготовлена в рамках государственного задания по проекту XI.179.1.3 «Российское общество в движении: институциональная среда, структуры, практики и субъекты социальных изменений» № АААА-А17-117022250126-1*

### **Список источников**

1. Бурдые П. Формы капитала // Экономическая социология. – 2002. – Т. 3, № 5. – С. 60–74.
2. Веселкова Н.В., Вандышев М.Н., Прямикова Е.В., Данилова А.В. Повседневная мобильность молодежи в небольших уральских городах // Экономическая социология. – 2019. – Т. 20, № 4. – С. 78–106.

3. *Жундриков А., Галактионова А., Якунина Е., Дорджиева Д.* Инфраструктура России: индекс развития. – М.: InfraOne Research, 2018. – URL: [https://infraone.ru/analitika/Index\\_razvitiia\\_infrastruktury\\_Rossii\\_InfraONE\\_Research.pdf](https://infraone.ru/analitika/Index_razvitiia_infrastruktury_Rossii_InfraONE_Research.pdf) (дата обращения: 26.07.2020).
4. *Между домом... и домом: Возвратная пространственная мобильность населения России* / Под ред. Т.Г. Нефедовой, К.В. Аверкиевой, А.Г. Махровой. – М.: Новый хронограф, 2016. – 500 с.
5. *Подузов А.А.* Измерение бедности (зарубежный опыт) // Проблемы прогнозирования. – 1996. – № 5. – С. 100–114.
6. *Урри Дж.* Мобильности / Пер. с англ. А.В. Лазарева; вступ. ст. Н.А. Харламова. – М.: Праксис, 2012. – 576 с.
7. *Фролова Е.Б.* О совершенствовании методологических положений по расчетам индексов немонетарной бедности по итогам выборочных наблюдений по социально-демографическим проблемам: Доклад на заседании Научно-методологического совета Федеральной службы государственной статистики 26 декабря 2017 г. – URL: [https://www.gks.ru/council\\_meetings/document/12908](https://www.gks.ru/council_meetings/document/12908) (дата обращения: 26.07.2020).
8. *Aguilera A., Guillot C., Rallet A.* Mobile ICTs and physical mobility: Review and research agenda // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. – 2012. – Vol. 46, Iss. 4. – P. 664–672. DOI: 10.1016/j.tra.2012.01.005.
9. *Brown B., McGregor M., McMillan D.* 100 days of iPhone use: Understanding the details of mobile device use // *MobileHCI 2014 – Proceedings of the 16th ACM International Conference on Human-Computer Interaction with Mobile Devices and Services*. – Toronto, ON. 2014. – P. 223–232. DOI: 10.1145/2628363.2628377. – URL: <https://dl.acm.org/doi/10.1145/2628363.2628377> (дата обращения: 20.08.2020).
10. *Cass N., Shove E., Urry J.* Social exclusion, mobility and access // *The Sociological Review*. – 2005. – Vol. 3, Iss. 3. – P. 539–555. DOI: 10.1111/j.1467-954X.2005.00565.x.
11. *Kaufmann V.* Mobility as a tool for sociology // *Sociologica*. – 2014. – Vol. 8, Iss. 1. DOI: 10.2383/77046. – URL: <http://www.rivisteweb.it/download/article/10.2383/77046> (дата обращения: 26.07.2020).
12. *Kaufmann V., Bergman M.M., Joye D.* Motility: mobility as capital // *International Journal of Urban and Regional Research*. – 2004. – Vol. 28, No. 4. – P. 745–756. DOI: 10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x.
13. *Ling R.* *The Mobile Connection: The Cell Phone's Impact on Society*. – San Francisco: Morgan Kaufman Publishers, 2004. – 244 p.
14. *Manderscheid K.* Integrating space and mobilities into the analysis of social inequality // *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory*. – 2009. – Vol. 10, Iss. 1. – P. 7–27. DOI: 10.1080/1600910X.2009.9672739.
15. *Measuring Material Deprivation in the EU. Indicators for the Whole Population and Child-Specific Indicators*. – Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2012. – 169 p. – URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3888793/5853037/KS-RA-12-018-EN.PDF> (дата обращения: 26.07.2020).

16. *Nunes A.A., Galvão T., Falcão e Cunha J.* Urban public transport service co-creation: Leveraging passenger's knowledge to enhance travel experience // *Procedia – Social and Behavioral Sciences.* – 2014. – Vol. 111. – P. 577–585. DOI: 10.1016/j.sbspro.2014.01.091.

17. *Sager T.* Freedom as mobility: Implications of the distinction between actual and potential travelling // *Mobilities.* – 2006. – Vol. 1, No. 3. – P. 465–488. DOI: 10.1080/17450100600902420.

18. *Sheller M.* The new mobilities paradigm for a live sociology // *Current Sociology.* – 2014. – Vol. 62, Iss. 6. – P. 789–811. DOI: 10.1177/0011392114533211.

### Информация об авторах

*Черкашина Татьяна Юрьевна* (Россия, Новосибирск) – кандидат социологических наук, ведущий научный сотрудник Института экономики и организации промышленного производства СО РАН (630090, Новосибирск, просп. Акад. Лаврентьева, 17); заведующая кафедрой общей социологии Новосибирского национального исследовательского государственного университета (630090, Новосибирск, ул. Пирогова 1); e-mail: touch@nsu.ru.

*Мосиенко Наталья Леонидовна* (Россия, Новосибирск) – кандидат социологических наук, старший научный сотрудник Института экономики и организации промышленного производства СО РАН (630090, Новосибирск, просп. Акад. Лаврентьева, 17); доцент кафедры общей социологии Новосибирского национального исследовательского государственного университета (630090, Новосибирск, ул. Пирогова 1); e-mail: nmosienko@ngs.ru.

DOI: 10.15372/REG20200403

*Region: Economics & Sociology, 2020, No. 4 (108), p. 44–77*

**T.Yu. Cherkashina, N.L. Mosienko**

### **SPATIAL MOBILITY OF POPULATION INSIDE AND OUTSIDE THE REGION: SOCIAL AND INFRASTRUCTURAL FACTORS OF INEQUALITY**

*The article presents the results of a 2018–2019 study on residents' spatial mobility in Novosibirsk Oblast. It focuses on regular daily trips (in a weekly*

*cycle) and occasional trips outside the region. We reveal how the population's spatial mobility differs within the region and the extent to which it arises from infrastructure, social and technological (use of digital technologies to organize and plan trips) factors. We also consider how a new aspect of social inequality—digital inequality manifests itself in the differentiation of spatial mobility and inequality in mobility opportunities.*

*For the analysis, Novosibirsk Oblast's territory was conditionally divided into eight areas: the city of Novosibirsk, Novosibirsk agglomeration periphery, the Southeast area, the Northeast area, the Central area, the Barabinsk-Kuibyshev agglomeration, the Northwest area, and the Southwest area. Here are revealed the differences in spatial mobility between the areas by the following parameters: frequency, directions, targets, and types of transport used. We also describe the differences in perception of regular daily trips depending on the vehicles people use; age and settlement patterns of Novosibirsk Oblast residents with dissimilar spatial mobility experiences.*

**Keywords:** spatial mobility; transport infrastructure; social inequality; digital inequality

**For citation:** *Cherkashina, T.Yu. & N.L. Mosienko. (2020). Prostranstvennaya mobilnost naseleniya vnutri i za predely regiona: sotsialnye i infrastrukturnye faktory neravenstva [Spatial mobility of population inside and outside the region: social and infrastructural factors of inequality]. Region: ekonomika i sotsiologiya [Region: Economics and Sociology], 4 (108), 44–77. DOI: 10.15372/REG20200403.*

*The publication is prepared within the government order under the project XI.179.1.3 “Russian society on the move: institutional environment, structures, practices and subjects of social change”  
No. AAAA-A17-117022250126-1*

## References

1. Bourdieu, P. (2002). Formy kapitala [The forms of capital]. *Ekonomicheskaya sotsiologiya [Economic Sociology]*, Vol. 3, No. 5, 60–74.
2. Veselkova, N.V., M.N. Vandyshv, E.V. Pryamikova & A.V. Danilova. (2019). Povsednevnyaya mobilnost molodyozhi v nebolshikh uralskikh gorodakh [Everyday mo-



bility of youth in small Ural cities]. *Ekonomicheskaya sotsiologiya* [Economic Sociology], Vol. 20, No. 4, 78–106.

3. Zhundrikov, A., A. Galaktionova, E. Yakunina & D. Dordzhieva. (2018). *Infrastruktura Rossii: indeks razvitiya* [Infrastructure of Russia: Development Index]. Moscow, InfraOne Research. Available at: [https://infraone.ru/analitika/Index\\_razvitiia\\_infrastruktury\\_Rossii\\_InfraONE\\_Research.pdf](https://infraone.ru/analitika/Index_razvitiia_infrastruktury_Rossii_InfraONE_Research.pdf) (date of access: 26.07.2020).

4. Nefedova, T.G., K.V. Averkieva & A.G. Makhrova (Eds.). (2016). *Mezhdum... i domom. Vozvratnaya prostranstvennaya mobilnost naseleniya Rossii* [Between Home and... Home. The Return Spatial Mobility of Population in Russia]. Moscow, Novyy Khronograf Publ., 500.

5. Poduzov, A.A. (1996). *Izmerenie bednosti (zarubezhnyy opyt)* [Poverty measurement (foreign experience)]. *Problemy prognozirovaniya* [Studies on Russian Economic Development], 5, 100–114.

6. Urry, J. (2012). *Mobilnosti* [Mobilities]. Transl. from English by A.V. Lazarev, intr. art. by N.A. Kharlamov. Moscow, Praktis Publ. & Consult. Group, 576.

7. Frolova, E.B. (2017). *O sovershenstvovanii metodologicheskikh polozheniy po raschetam indeksov nemonetarnoy bednosti po itogam vyborochnykh nablyudeny po sotsialno-demograficheskim problemam* [On improvement of the methodological provisions for calculation of non-monetary poverty indices on the basis of sample surveys on socio-demographic issues]: *Doklad na zasedanie Nauchno-metodologicheskogo sovetta Federalnoy sluzhby gosudarstvennoy statistiki 26 dekabrya 2017 g.* [Report for the meeting of the Research and Methodological Council of the Federal State Statistics Service on December 26, 2017]. Available at: [https://www.gks.ru/council\\_meetings/document/12908](https://www.gks.ru/council_meetings/document/12908) (date of access: 26.07.2020).

8. Aguilera, A., C. Guillot & A. Rallet. (2012). *Mobile ICTs and physical mobility: Review and research agenda*. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 46, Iss. 4, 664–672. DOI: 10.1016/j.tra.2012.01.005.

9. Brown, B., M. McGregor & D. McMillan. (2014). *100 days of iPhone use: Understanding the details of mobile device use*. *MobileHCI 2014 – Proceedings of the 16th ACM International Conference on Human-Computer Interaction with Mobile Devices and Services*. Toronto, ON, 223–232. DOI: 10.1145/2628363.2628377. Available at: <https://dl.acm.org/doi/10.1145/2628363.2628377> (date of access: 20.08.2020).

10. Cass, N., E. Shove & J. Urry. (2005). *Social exclusion, mobility and access*. *The Sociological Review*, Vol. 3, Iss. 3, August, 539–555. DOI: 10.1111/j.1467-954X.2005.00565.x.

11. Kaufmann, V. (2014). *Mobility as a tool for sociology*. *Sociologica*, Vol. 8, Iss. 1. DOI: 10.2383/77046. Available at: <http://www.rivisteweb.it/download/article/10.2383/77046> (date of access: 26.07.2020).

12. Kaufmann, V., M.M. Bergman & D. Joye. (2004). *Motility: Mobility as Capital*. *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 28, No. 4, December, 745–756. DOI: 10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x.

13. Ling, R. (2004). *The Mobile Connection: The Cell Phone's Impact on Society*. San Francisco, Morgan Kaufman Publishers, 244.

14. *Manderscheid, K.* (2009). Integrating space and Mobilities into the analysis of social inequality. *Distinktion, Scandinavian Journal of Social Theory*, Vol. 10, Iss. 1, 7–27. DOI: 10.1080/1600910X.2009.9672739.

15. *Measuring material deprivation in the EU. Indicators for the whole population and child-specific indicators.* (2012). Luxembourg, Publications Office of the European Union, 169. Available at: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3888793/5853037/KS-RA-12-018-EN.PDF> (date of access: 26.07.2020).

16. *Nunes, A.A., T. Galvão, E. Falcão & J. Cunha.* (2014). Urban public transport service co-creation: Leveraging passenger's knowledge to enhance travel experience. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, Vol. 111, 577–585. DOI: 10.1016/j.sbspro.2014.01.091.

17. *Sager, T.* (2006). Freedom as mobility: Implications of the distinction between actual and potential travelling. *mobilities*, Vol. 1, No. 3, 465–488. DOI: 10.1080/17450100600902420.

18. *Sheller, M.* (2014). The new mobilities paradigm for a live sociology. *Current Sociology*, Vol. 62, Iss. 6, 789–811. DOI: 10.1177/0011392114533211.

### Information about the authors

*Cherkashina, Tatyana Yurievna* (Novosibirsk, Russia) – Candidate of Sciences (Sociology), Leading Researcher at the Institute of Economics and Industrial Engineering SB RAS (17, Ac. Lavrentiev av., Novosibirsk, 630090, Russia); Head of the Department of General Sociology, Novosibirsk National Research State University (1, Pirogov st., Novosibirsk, 630090, Russia); e-mail: touch@nsu.ru.

*Mosienko, Natalya Leonidovna* (Novosibirsk, Russia) – Candidate of Sciences (Sociology), Senior Researcher at the Institute of Economics and Industrial Engineering SB RAS (17, Ac. Lavrentiev av., Novosibirsk, 630090, Russia); Associate Professor at the Department of General Sociology, Novosibirsk National Research State University (1, Pirogov st., Novosibirsk, 630090, Russia); e-mail: nmosienko@ngs.ru.

*Поступила в редколлегию 31.08.2020.*

*После доработки 31.08.2020.*

*Принята к публикации 01.09.2020.*