

ПРОБЛЕМЫ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

УДК 316:656.132-057.875

ДОВГАЛЕВА Ирина Валерьевна – к. филос. н., доцент кафедры социологии и социальных технологий, ТвГТУ, Тверь (diva150573@yandex.ru)

ТРАНСПОРТНОЕ ПОВЕДЕНИЕ СТУДЕНТОВ ВУЗА: ОПЫТ СОЦИОЛОГИЧЕСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

© Довгалева И.В., 2026

Аннотация. Статья посвящена выявлению проблем и факторов, влияющих на транспортное поведение студентов вуза. Обобщены факторы и методы исследования транспортного поведения, приведены результаты социологического исследования транспортного поведения студентов Тверского государственного технического университета.

Ключевые слова: транспортное поведение, мобильность, студенты вуза, социологическое исследование.

Dovgalyova I.V. – Ph.D. of Philosophical Sciences, Associate Professor of the Department of Sociology and Social Technologies, TvSTU, Tver (diva150573@yandex.ru)

TRANSPORT BEHAVIOR OF UNIVERSITY STUDENTS: THE EXPERIENCE OF SOCIOLOGICAL RESEARCH

Abstract. The article is devoted to identifying the problems and factors affecting the transport behavior of university students. The factors and methods of studying transport behavior are summarized, and the results of a sociological study of the transport behavior of students at Tver State Technical University are presented.

Keywords: transport behavior, mobility, university students, sociological research.

Актуальность настоящего исследования обусловлена комплексом социально-экономических, градостроительных и технологических тенденций, которые делают студенческую аудиторию ключевым объектом для анализа транспортного поведения. Студенты – это многочисленная и экономически значимая группа, чей транспортный выбор определяет нагрузку на городскую инфраструктуру. Их предпочтения – это «лакмусовая бумажка» современного и будущего наполнения

транспортной системы, так как студенты активнее других используют городской общественный транспорт, каршеринг, электросамокаты и такси, формируя новый спрос. Изучение факторов их выбора (цены, времени, комфорта, экологии) позволяет властям оптимизировать маршруты, бизнесу – создавать востребованные сервисы, а вузам – решать логистические проблемы кампусов в условиях роста мобильности и экологических вызовов.

Транспортное поведение рассматривают двояко: во-первых, как явление, которое наблюдается и измеряется в реальных транспортных системах; во-вторых, как объект управления. «ТП – это совокупность микропроцессов принятия решений индивидов о характеристиках поездки в дотранспортной фазе, реализованная в виде макропроцесса в транспортной фазе. Однако такое определение нужно рассматривать вместе с понятием "транспортная система индивидуальных перемещений" (ТСИП), которое представляет собой функциональное описание и предполагает ТС многокомпонентной, неоднородной, открытой системой, в которой происходит множество актов выбора и принятия решений о поездке и соответствующее множество транспортных процессов, обеспечивающее условное достижение коллективного оптимума (критерия эффективности) при наличии конкретных ограничений» [1, с. 63].

Исследователи отмечают, что на транспортное поведение влияет ряд факторов:

1. Демографические и социально-экономические: возраст, пол, доход, статус занятости, состав домохозяйства, факторы образа жизни и предпочтения.

2. Факторы планировочной структуры: плотность застройки, сочетание видов землепользования и связность улично-дорожной сети, доступность места назначения и расстояние до транспортной сети.

3. Ситуативные: цель поездки (работа, образование, медицинское обслуживание, досуг, семейные обязанности и др.), тип поездки (регулярная или нерегулярная), сложность маршрута (простой или составной) и др. [5].

Кроме того, на транспортное поведение могут влиять внешние факторы: внешняя среда (город и транспортная система) и состояние рынка транспортных услуг [4].

Проблемы, связанные с неудовлетворительным предоставлением услуг общественного транспорта, зачастую приводят к повышенной автомобилизации населения. «Однако на данном этапе развития транспортной инфраструктуры в России и в связи с особенностями транспортного поведения населения полностью преодолеть культ автомобилизации в России не представляется возможным» [2, с. 158].

Авторы подчеркивают необходимость междисциплинарных исследований транспортного поведения. «Актуальной задачей на этом

пути является изучение природы коллективного поведения с позиций влияния мотивов при принятии решения о поездке и возникновения пространственных структур перемещений пассажиров и транспортных средств, т.е. образование пассажиропотоков и потоков транспорта, а также рассмотрение понятия транспортной инфраструктуры с точки зрения психологии, социологии и урбанистики» [1, с. 67].

Для изучения транспортного поведения населения авторы используют:

1. Дневниковые исследования. Фиксируются все передвижения человека за конкретный период. В дневниках задают вопросы об индивидуальных характеристиках респондента, пункте отправления и назначения, а также цели поездки.

2. Лонгитюдные панельные исследования. Позволяют проследить динамику изменения транспортного поведения населения во времени.

3. Анализ паттернов поведения индивидов путем объективной и субъективной оценки. Например, «метод выявленных предпочтений» – наблюдение за поведением и индивидуальными стратегиями выбора в реальных обстоятельствах.

4. Данные мобильных операторов. Информация регистрируется с мобильных телефонов или GPS-оборудования, что позволяет получить детальные сведения о времени начала и окончания поездки [6, с. 75–76].

В социологическом исследовании, выполненном Институтом экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ и посвященном транспортному поведению населения России, «восполнен пробел в отношении предоставления количественных параметров транспортного поведения населения, которые могут быть использованы в самых разных целях. Получены следующие усредненные параметры:

общая подвижность составила в среднем порядка 20 км/день;
медиана временных затрат на перемещения – 30 мин/день;
наиболее распространенный способ перемещения – пешком;
корреспонденции по личным и семейным делам, а также по работе занимают доминирующее положение в структуре поездок» [3, с. 24].

Социологическое исследование, посвященное транспортному поведению при поездках в университет, было проведено в ноябре 2025 года среди студентов Тверского государственного технического университета. Цель заключалась в том, чтобы проанализировать модели транспортного поведения студентов при поездке в вуз. Стояла задача выявить распространенные способы передвижения студентов до университета, установить временные и финансовые затраты на дорогу, раскрыть факторы, влияющие на выбор способа передвижения, оценить

уровень удовлетворенности студентов транспортными маршрутами и определить связанные с транспортом проблемы.

В исследовании приняло участие 175 студентов – 73 % мужского пола и 27 % женского. В опросе преобладали студенты первого (44 %) и третьего (38 %) курсов, проживающие в Пролетарском (ключевой кластер (45,3 %)) и Московском (41,3 %) районах. Представительство других районов составило 12 %.

Основным способом передвижения студентов является общественный транспорт (46,7 % респондентов), на втором месте – личный автомобиль (30,7 %). Значительная доля студентов (18,7 %) указывает в качестве основного способа передвижения электросамокат, что отражает растущую популярность и доступность данного вида транспорта среди молодежи. Передвижение пешком и использование такси являются наименее распространенными практиками. Высок процент автомобилизации: 40 % студентов имеют водительские права и машину в личном распоряжении, а 26,7 % имеют права, но не имеют постоянного доступа к автомобилю. Лишь треть опрошенных студентов (33,3 %) не является автолюбителями и не имеет водительских прав, т.е. их можно охарактеризовать как потенциальных пользователей общественного транспорта.

Абсолютное большинство студентов (89,4 %) тратят на дорогу до университета менее 30 мин. Наиболее распространенный временной интервал – 15–30 мин (50,7 %).

Преобладают поездки с минимальными или нулевыми затратами. Порядка 44 % студентов пользуются транспортом бесплатно (скорее всего, благодаря льготным проездным или использованию личного автомобиля), а 40 % укладываются в сумму до 100 рублей за поездку. Это подтверждает высокую чувствительность студенческой аудитории к стоимости проезда. Студенты предпочитают не оплачивать проезд в общественном транспорте во время передвижения в университет. Абсолютное большинство респондентов (84 %) либо пользуются транспортом бесплатно (44 %), либо тратят на поездку минимальную сумму до 100 рублей (40 %). Это четко указывает на ярко выраженную стратегию минимизации транспортных расходов.

Данные однозначно демонстрируют, что главным фактором является скорость (46,7 %). Комфорт занимает второе место (33,3 %). Студенты готовы жертвовать комфортом ради того, чтобы добраться быстрее. Студенты, пользующиеся общественным транспортом, стараются избегать пересадок во время поездки. Подавляющее большинство всех студентов (62,7 %) пользуются маршрутами без пересадок. Если рассматривать только группу пользующихся общественным транспортом, эта тенденция сохраняется, что подтверждает гипотезу о стремлении к беспересадочным поездкам. Выбор способа передвижения студентов зависит от времени

года и погодных условий. Значительная часть респондентов (36 %) отмечает, что их маршрут зависит от настроения, а к этому могут косвенно относиться и погодные условия. Еще 22,7 % студентов целенаправленно меняют способ передвижения в зависимости от сезона (летом – пешком или на велосипеде, зимой – на автобусе). Однако 41,3 % респондентов не меняют свои маршруты в зависимости от времени года. Ключевыми факторами, влияющими на выбор способа передвижений, являются скорость (46,7 %) и комфорт (33,3 %). Стоимость, надежность и безопасность играют второстепенную роль. Студенты в первую очередь ценят свое время и удобство, даже несмотря на ограниченный бюджет.

Уровень удовлетворенности можно охарактеризовать как средний с тенденцией к положительному. В сумме 64 % респондентов полностью или скорее удовлетворены своим основным способом передвижения. Однако высокий процент затруднившихся с ответом (25,3 %) может свидетельствовать о наличии скрытых проблем или неоднозначного отношения.

Главными проблемами, с которыми сталкиваются студенты, являются:

пробки на дорогах (52 %) – это основная «болевая точка» как для владельцев личных автомобилей, так и для пользователей общественного транспорта. Порядка 29,3 % студентов отметили переполненность общественного транспорта, а также несоблюдение расписания прибытия/убытия автобусов;

парковка личного автотранспорта – серьезная проблема для студентов вуза, имеющих автомобиль. Основные трудности, с которыми сталкиваются студенты: возмущение жителей окрестных домов и конфликты с ними; эвакуация машины из-за некорректной парковки; простаивание машины во дворе из-за отсутствия уборки снега.

Таким образом, исследованием подтверждено, что общественный транспорт является самым популярным способом передвижения среди студентов. Транспортное поведение студентов характеризуется прагматичностью и стремлением оптимизировать время в пути. Несмотря на высокую автомобилизацию (наличие прав и доступа к машине), общественный транспорт остается наиболее массовым выбором. Существующая транспортная система в целом удовлетворяет большинство студентов, однако ключевыми точками для ее совершенствования являются борьба с пробками и повышение комфортности общественного транспорта (снижение наполняемости в часы пик). Большинство студентов используют общественный транспорт как наиболее доступный и экономичный способ передвижения. Однако данные не полностью подтверждают мотивацию «доступность и экономичность». Главным фактором выбора является скорость, а не стоимость. Это указывает на то,

что студенты выбирают общественный транспорт не столько из-за дешевизны, сколько из-за быстрого и прямого маршрута. Наибольшее влияние на транспортное поведение студентов оказывают такие факторы, как время в пути (скорость) и отсутствие пересадок, при этом ярко выражено стремление минимизировать финансовые затраты на проезд. Сезонность как фактор оказывает заметное, но не доминирующее воздействие.

Библиографический список

1. Агуреев И.Е., Ахромешин А.В. Подходы к формализации понятия транспортного поведения населения городских агломераций // Интеллект. Инновации. Инвестиции. 2021. № 2. С. 60–70.
2. Макаревич С.К. Транспортное поведение жителей России: можно ли преодолеть «культ автомобильности» // Вестник Института социологии. 2025. Т. 16. № 1. С. 137–162.
3. Мулеев Е.Ю. Транспортное поведение населения России: краткий отчет о социологическом исследовании. М.: Институт экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ, 2015. 38 с.
4. Пищикова О.В. Формирование механизма управления транспортным поведением жителей мегаполиса: дис. ... канд. экон. наук: 5.2.3. М., 2022. 200 с.
5. Савельева Е.О. Изменение транспортного поведения населения как способ достижения устойчивой мобильности в российских городах // Вестник ПНИПУ. Прикладная экология. Урбанистика. 2021. № 1. С. 5–18.
6. Сергиенко М.Е. Дневник поездок как метод изучения транспортного поведения населения // Интеракция. Интервью. Интерпретация. 2023. Т. 15. № 2. С. 72–95.