

Социальные аспекты маятниковой миграции в московской агломерации

Научный руководитель – Воробьева Ольга Дмитриевна

Тонких Екатерина Валерьевна

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Высшая школа современных социальных наук (факультет), Москва, Россия

E-mail: kate-tonkykh@mail.ru

В рамках данного исследования был произведен анализ процессов маятниковой миграции и субурбанизации, которые привели к формированию московской агломерации. Настоящее исследование опирается на теоретические положения работ таких ученых, как Г.А. Малолян{2}, Г.М. Лаппо{1}, Р. Парк{4}, Н.Л. Мосиенко{3} и других. Собственное определение «процессов маятниковой миграции в московской агломерации»: «совокупность последовательных действий, представляющих собой рост пригородной (периферийной) зоны вокруг Москвы, который приводит к росту московской агломерации, не всегда сопровождающийся развитием данных территорий и являющийся для большинства местного населения более дешевым способом проживания близко к городу-центру, обусловленный ограниченной возможностью заселения в границах Москвы». Гипотеза-основание: Чем интенсивнее индивид взаимодействует с городом Москвой, тем ниже его оценки комфорта проживания в пригороде Москвы.

Цель исследования: выявление социально-экономических и демографических аспектов субурбанизации московской агломерации, которые являются значимыми для маятниковых мигрантов. Методы: наблюдение и анкетный опрос. Наблюдение было проведено в следующих населенных пунктах: Мытищи, Химки, Одинцово, Видное, Апрелевка, Красногорск, Подольск, Долгопрудный, Люберцы, Балашиха; так как они являются крупнейшими населенными пунктами первого пояса московской агломерации на каждом из направлений железной дороги.

Выводы:

1. Низкое качество работы касс и билетопечатающих автоматов, а также недоброжелательность кассиров на вокзалах и железнодорожных станциях Москвы оказывают влияние на мотивацию пассажира проехать без билета

2. Тип подвижного состава оказывает влияние на транспортные привычки пассажиров. Подвижные составы с удобным проходом между вагонами позволяют пассажирам не приезжать на вокзал/станцию отправления заранее и способствуют комфортному перемещению пассажиров во время движения

3. Наличие контролеров в электропоезде оказывает влияние на безопасность перемещения по агломерации, а также связано с качеством обслуживания во время движения. МТППК обладает большими ресурсами (поскольку обслуживает только ленинградское направление октябрьской железной дороги), чем ЦППК, поскольку обеспечивает пассажиров новым подвижным составом и повышает их качество жизни, также МТППК обеспечивает все электропоезда контролерами

4. В будние дни электропоезда перевозят по московской агломерации, в основном, маятниковых мигрантов, а в выходные - посетителей дач. Это сказывается на половозрастном и социальном составе людей в электропоездах. Направление железной дороги оказывает влияние на этнический состав пассажиров электропоезда

Для проведения анкетного опроса была обоснована генеральная совокупность исследования, и на ее основе, сконструирована выборочная совокупность. Статистически зна-

чимым в рамках данного исследования было деление респондентов на страты по территории их проживания. Процедура постстратификации обеспечила репрезентативность выборочной совокупности. Число респондентов, входящих в выборочную совокупность - 402 человека от 18 до 65 лет. При помощи математических и статистических методов были доказаны гипотезы-следствия:

1. Чем выше оценка индивидом качества работы общественного транспорта из пункта проживания до Москвы, тем ниже его оценка транспортной инфраструктуры в пункте проживания

2. Чем выше оценка индивидом возможностей самореализации в Москве, тем ниже его оценка возможностей удовлетворения потребностей в пункте проживания

3. Чем выше оценка индивидом удовлетворенности затрачиваемыми ресурсами на поездку до Москвы, тем ниже его оценка развития пункта проживания.

Выявленные социальные аспекты субурбанизации московской агломерации:

1. Жители пригородов нуждаются в трансформации городской среды в соответствии с их запросами

2. Развитие транспорта в московской агломерации происходит по радиально-центростремительному типу, а не по тангенциальному направлению. Следовательно, у жителей Московской области есть возможность трудоустройства в Москве или в своем населенном пункте

3. Пригороды Москвы ставят своей целью получение прибыли, а не предоставление жителям комфортной городской среды. Открытие торговых центров и строительство иных коммерческих объектов (кафе, ресторанов, жилых домов), которые зачастую имеют неблагоприятный внешний вид, имеет приоритет над созданием парков и зон отдыха под открытым небом

4. Московские Центральные Диаметры, открытые в 2019 году, не имеют значительного влияния на качество жизни передвигающихся на них пассажиров

5. Близость к Москве оказывает влияние на самостоятельность пригородов, и не дает пригородам возможности активно развиваться из-за маятниковых миграций, которые приводят к дефициту бюджета

6. Ради реализации высших человеческих потребностей (например, в самоактуализации) люди готовы тратить ресурсы на маятниковые миграции, так как не могут удовлетворить данную потребность в пригороде.

В рамках подведения итогов настоящего исследования необходимо разработать несколько рекомендаций, которые поспособствуют решению существующих проблем. Во-первых, создание новых мест притяжения в городе-спутнике Москвы должно опираться на социальный состав жителей и их интересы. Во вторых, необходимо учитывать половозрастной состав и структуру населения пригорода при строительстве жилья. Наконец, для обеспечения связи между элементами агломерации необходимо создавать тангенциальные направления транспорта, которые позволят связать пригороды друг с другом, а не только с Москвой. В целом, это способно привести к превращению моноцентрической агломерации в полицентрическую. Московская агломерация способна стать конурбацией, где значимым является каждый город, а не только город-центр. Таким образом, все населенные пункты станут одновременно и городами-донорами, и городами-реципиентами, маятниковая миграция будет существовать, но ее масштабы в Москву снизятся. Результаты настоящего исследования могут быть использованы для дальнейшего изучения проблем влияния места жительства на качество жизни человека.

Источники и литература

- 1) Лаппо Г.М. География городов: учеб. пособие для геогр. ф-тов вузов / Г.М. Лаппо. – М.: ВЛАДОС, – 1997. – 480с.
- 2) Малоян Г. А. Субурбанизация: проблемы Российской специфики // Academia. Архитектура и строительство. 2009. №1.
- 3) Мосиенко Н.Л. Экономико-географические проблемы расселения в Свердловской городской агломерации: дис. канд. социол. наук / Н.Л. Мосиенко – Новосибирск: 2008
- 4) Park Robert E. Human Communities: the City and Human Ecology. New York, 1952.