

**ТРАНСПОРТНОЕ ПОВЕДЕНИЕ НАСЕЛЕНИЯ РОССИИ:
КРАТКИЙ ОТЧЕТ ОБ ИССЛЕДОВАНИИ**

Содержание

Введение	4
Общетеоретические представления	5
Тестирование методического инструментария	7
Выборка	9
Наблюдения общего характера	10
Общественный и личный транспорт	14
Средние показатели преодолеваемой дистанции	16
Время в пути	18
Распределение по способам перемещения	20
Поездки дальнего следования	22
Дополнительные характеристики	23
Заключение	24
Список литературы	25
Приложение 1	27

Отчет о социологическом исследовании транспортного поведения населения РФ (Исследование осуществлено в рамках Программы фундаментальных исследований НИУ ВШЭ в 2014 году)

Руководитель исследования:
Блинкин М.Я.

Соруководитель исследования:
Мулеев Е.Ю.

Исследовательский коллектив:
Галиева Н.И.
Мтиулишвили П.И.
Османов Т.Э.
Рогозин Д.М.
Сапонов Д.И.

Текст:
Мулеев Е.Ю.

Редактор:
Кулакова Т.В.
Теркулова Д.А.

Оформление:
Мулеев Е.Ю.

Мулеев Е.Ю. Транспортное поведение населения России: краткий отчет о социологическом исследовании. Институт экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ, Москва, 2015.

Введение

В 1969 году в США проводится первое национальное исследование транспортного поведения индивидов (Nationwide Personal Transportation Survey). В начале 1970-х годов аналогичные проекты реализуются в Германии и Великобритании. Впоследствии география таких исследований расширяется, они становятся регулярными, проводятся на внушительных по объему выборках и позволяют накапливать эмпирический материал, отслеживая подвижность¹ населения в динамике. Собранные данные используются для решения преимущественно управленческих задач: обоснования инфраструктурных проектов, построения прогнозных моделей, формулирования политических решений и т.п. Но, конечно, активно стимулируют и интеллектуальную деятельность, поскольку отчетность и базы данных находятся в свободном (или почти свободном) доступе.

Управление транспортным комплексом в России, как и в СССР, зачастую не требовало тщательного учета перемещений населения как по территории государства, так и внутри городов, поэтому подобного рода зарубежный опыт обходил стороной отечественную практику транспортного обслуживания. Конечно, на теоретическом уровне эта задача ставилась и даже в некоторых случаях практически реализовывалась. Однако едва ли можно говорить про востребованность подобного рода данных со стороны лиц, принимающих решения, поскольку, по идее, инициатива должна исходить именно от них. Собственно, подобной заинтересованности нет до сих пор. С другой стороны, нельзя не отметить появление локальных проектов, ограниченных территорией города или региона, связанных с необходимостью стратегического планирования или желанием сделать транспортную модель. Однако результаты таких исследований оказываются недоступными для широкого круга специалистов, как, собственно и методика, что делает методологическое осмысление практически невозможным.

В начале 2014 года Институту экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ был выделен грант Центра фундаментальных исследований НИУ ВШЭ на проведение исследования транспортного поведения домохозяйств РФ. В исследовательский коллектив также были включены специалисты из АНО «Социальная валидация», а впоследствии и ВЦИОМа.

Проект требовал внушительного подготовительного этапа, поскольку перед исследовательским коллективом не стояло цели удовлетворить чьи-то управленческие задачи, что позволило бы просто скопировать зарубежные инструменты. Методологическая перспектива составлялась самостоятельно, с учетом не только иностранных достижений, но и отечественной специфики проведения социологических опросов.

Целью проведения исследования является выяснение количественных параметров транспортного поведения населения РФ. Задачами выступают: (1) определение теоретической базы, (2) составление методического инструментария, (3) сбор и анализ количественных данных, характеризующих транспортное поведение.

¹ Здесь и далее понятия «подвижность» и «транспортное поведение» употребляются как аналогичные по смыслу.

Общетеоретические представления

Концептуальный аппарат транспортных исследований начал формироваться вокруг конкретной управленческой задачи - осуществления перевозочной деятельности с минимальными издержками. Если первые системы общественного транспорта появляются в начале XX века и для их управления достаточно данных пассажирской статистики, то с массовым распространением автомобиля и автодорожной инфраструктуры приходится обращаться к инструментарию социологических исследований. Однако принципиальный подход остается прежним - для администрирования оказывается достаточно определения внешних параметров перемещения, как, к примеру, дальности поездок, времени в пути, видов транспорта, целевого распределения. Аналитические процедуры, необходимые для оценки инфраструктурных проектов или эффективности транспортной политики сводят поведение индивида в вопросе выбора способа перемещения к двум критериям: необходимости минимизации временных и денежных затрат на поездки.

Однако подобное упрощение приводит к определенным трудностям, связанным с ограничением объяснительных возможностей подобных моделей (см. Goodwin, et.al., 2004), а также плачевными последствиями для городского планирования (см. Shoup, 2011). В этом свете экономист в области транспорта Филипп Гудвин так описывает создавшуюся ситуацию:

«Один из дефектов очевиден: инструменты, с помощью которых мы стараемся понять индивидуальный выбор способа передвижения, являются тенденциозными и вводящими в заблуждение... Как мы видим, транспортные оценки в значительной степени основаны на идее стабильных и повторяющихся поездок: житель пригорода совершает одну и ту же трудовую поездку каждый день; покупатель проделывает свое, одно и то же, путешествие каждую неделю. Несомненно, такие повторяющиеся модели существуют, и они доминируют в наших представлениях о нашей собственной жизни, а также в наших интерпретациях поведения других людей. Такая точка зрения подкрепляется, когда мы видим, что примерно одни и те же условия дорожного движения имеют место в то же самое время, день за днем... Но за этой наблюдаемой на поверхности стабильностью скрываются, мы теперь знаем, неустойчивые, нестабильные, меняющиеся подводные течения... Как ни удивительно, но люди, стоящие в одно и то же время в одной и той же очереди на светофоре за два последовательных дня, не являются, в основном, одними и теми же лицами» (Гудвин, 2009).

При этом некоторые исследователи отмечают несколько характерных периодов в истории изучения феномена человеческих перемещений. Канадский транспортный специалист Тодд Литман выделяет три периода: (1) трафик, (2) мобильность, (3) доступность (Litman, 2013). Англичане Глен Лайонс и Джон Урри также определяют три стадии: «Первый этап характеризуется инфраструктурным развитием – строительством и проектированием автомобильных дорог. Второй заключается в управлении последствиями первого – это координация и организация дорожного движения на транспортной сети. Третий период – это управление спросом или изучение нашего образа жизни, а также определение того, каким наилучшим образом транспорт может быть использован для удовлетворения потребностей» (Lyons, Urry, 2005).

На сегодняшний день в методологии исследований в области транспорта можно выделить два основополагающих направления: т.н. «управленческое», призванное решать управленческие задачи, и «академическое». Под последним подразумевается произошедший в начале XXI века т.н. «поворот к мобильностям» в современной социологической теории. Предметом исследований становятся многочисленные образцы протекания мобильных практик, их специфика, особенности и последствия. Причем в понятие «мобильности» включена не только телесная подвижность, но и воображаемые путешествия, перемещения образов, движение информации и материальных объектов (Urry, 2010: 348). Мобильность оказывается основой современного образа жизни, трансформируя «социальное как общество» в «социальное как мобильность». Изменение и разнообразие сложных паттернов социальной активности людей является необычным отправным пунктом

в изучении их транспортного поведения. При этом под ними могут подразумеваться не только личные встречи лицом к лицу, но и потребность, обусловленная культурными, политическими, хозяйственными условиями жизнедеятельности. Также необходимо принимать во внимание и инфраструктурные условия, которые позволяют физическому перемещению осуществляться. При этом невозможно выделить первостепенность того или иного элемента – перемещение может быть обусловлено как инфраструктурой, так и некоторыми глубоко социальными по своей сути потребностями.

В самом общем смысле разницу между этими направлениями заключается в предмете - в основе лежит либо обеспечение движения транспортных средств, либо особенности перемещения людей. Более того, если среди концепций городского развития, мы наблюдаем, скажем так, ажиотаж, связанный с центральной позицией человека в вопросах планирования, то в отношении транспорта подобное переопределение только предстоит осуществить. И, вероятно, центральную роль в этом процессе сыграет «академическое» направление.

Таким образом, принимая во внимание отсутствие количественных данных о специфике подвижности населения РФ, а также необходимости обновления концептуального определения транспортно-го поведения, был разработан методический инструментарий к планируемому исследованию.

Тестирование методического инструментария

Разработка методического инструментария включала в себя несколько этапов:

- 1) Выбор методов опроса.
- 2) Формирование инструментария.
- 3) Тестирование его эффективности и внесение изменений в случае необходимости.

Выбор методов опроса

На подготовительном этапе была проведена серия глубинных интервью (всего 12, длительностью от 38 минут до полутора часов), по результатам которых были сформулированы несколько положений:

- Респонденту сложно оценить дистанцию, которую он преодолевает даже в случае регулярных перемещений, причем независимо от способа его осуществления – будь то использование транспортного средства или прогулка пешком. В этой связи точность данных, которые респондент определяет навскидку представляется сомнительной. В этом отношении время в пути оказывается более надежной переменной, характеризующей перемещения.
- Паттерн повседневной подвижности в рабочие и нерабочие дни различен, что должно быть отражено в процедуре опроса.
- Выделяется чуть более 30 целей перемещения, которые были сгруппированы следующим образом: «на работу/ по работе», «на учебу/ по учебе», «за покупками», «по личным/ семейным делам», «посещение объектов культуры, спорта и отдыха».
- Качество пешеходной среды является значимым фактором в формировании альтернативных практик перемещения, нежели состояние дорожного полотна в случае автомобильных поездок.

Учитывая положительный опыт использования GPS технологий в исследованиях транспортного поведения (Wolf, et.al. 2001; Kelly, et.al., 2013; Shen, Stopher, 2014), была рассмотрена возможность использования приложений для смартфонов с целью повысить точность собираемых данных. Был найден уже существующий продукт с необходимым функционалом для исследований транспортного поведения. Разработчики предоставили 10 аккаунтов для проведения тестирования приложения в московских условиях. Однако неточные результаты, отрицательные отзывы пользователей и трудоемкость анализа данных заставили отказаться от этой идеи.

Формирование итогового инструментария и тестирование его эффективности

В качестве основного инструмента был выбран телефонный опрос (CATI – Computer Assisted Telephone Interview) по случайной всероссийской выборке мобильных и стационарных телефонов как наименее трудоёмкий, недорогой и продемонстрировавший свою эффективность в отечественных условиях. В процессе подготовки основная анкета претерпела несколько содержательных изменений, отразившихся в 5 вариантах, каждый из которых был протестирован на случайно отобранных респондентах. Согласно выбранному подходу по окончании опроса по основной анкете интервьюер предлагает респонденту поучаствовать в дневниковом обследовании. Использование дневникового метода для сбора данных о транспортном поведении индивидов является одним из наиболее популярных в зарубежной практике (см. Stopher, Greaves, 2007). По результатам тестового опроса 600 человек было обнаружено, что на ведение дневника соглашались не более 10% респондентов, несмотря на предложенное вознаграждение в размере 400 рублей (которое было сохранено и для опроса основного массива). Поэтому в итоговый вариант анкеты было решено включить блок «о вчерашних перемещениях». В результате анкета состоит из 8 блоков и 57 вопросов (итоговая версия представлена в приложении 1):

- 1) Блок об общей характеристике подвижности состоит из 2 вопросов, направленных на выяснение того, какой тип транспортного поведения наиболее характерен для респондента.
- 2) Блок о специфике занятости состоит из 11 вопросов. Если человек не работает (на это направлен первый вопрос блока), то он сразу переходит к блоку 3. В блоке, в основном, задаются вопросы о дороге на работу и с работы.
- 3) Блок о семье насчитывает 5 вопросов, в которых выясняется состав семьи.
- 4) Блок о личном транспорте состоит из 9 вопросов. Половина вопросов (4 шт.) задается только владельцам автомобиля. Эти вопросы связаны с отношением к автомобилю и практикам его использования.

5) Блок об инфраструктуре состоит из 3 вопросов, в которых выясняется наличие в пешеходной доступности общественного транспорта, удовлетворенность сервисной инфраструктурой по месту жительства.

6) Блок о вчерашних перемещениях является ключевым в опросе. Количество вопросов зависит от числа перемещений, совершенных респондентом в предыдущий день. Этот блок выступает своеобразным аналогом дневника перемещений и ориентирован на фиксацию целей, способа перемещений (на транспорте или пешком), а также времени в пути до каждой цели. Этот раздел призван определить общую структуру подвижности респондентов в случае отказа от заполнения дневника. Ввиду сомнительной точности вопрос о преодолеваемом расстоянии был исключен. Однако фиксация дистанции была сохранена для дневникового обследования.

7) Блок о дальних поездках состоит из 7 вопросов и направлен на выяснение числа дальних поездок за год, их цели, направления (по России или нет), способов перемещения.

8) Социально-демографический блок включает 13 вопросов, которые определяют образование, род деятельности, материальное положение респондентов, а также пользование интернетом, наличие загранпаспорта.

Дневниковое обследование подразумевало фиксацию перемещений респондента в течение четырех дней, из которых хотя бы один должен быть нерабочим. Обзвон респондентов осуществлялся каждый день исследования, и интервьюер заносил данные о перемещениях респондента. Фиксировались параметры времени начала и окончания перемещения, его длительность, цель, расстояние, а также способ перемещения. В интернет-панели данные заносились респондентом самостоятельно.

Выборка

Эмпирическая база исследования основана на случайной выборке, репрезентирующей население РФ размером 8028 человек, а также дневниковой выборке в 1041 человек, в которой 224 было рекрутировано из телефонной выборки, а 817 за счет квотированной интернет-панели. Способ построения выборки – случайная систематическая стратифицированная двухосновная выборка номеров мобильных и стационарных телефонов. Соотношение мобильных и стационарных телефонов в выборке составляет 75% и 25% соответственно.

При проведении телефонных опросов, репрезентирующих население России в возрасте от 18 лет и старше, возникает техническая сложность, делающая невозможным проведение опроса без стратификации – наличие большого количества часовых поясов. Эта особенность делает невозможным случайный отбор телефонных номеров, расположенных в различных часовых поясах. Поэтому в качестве страт выступают 4 условные часовые зоны, которые делят Россию на 4 территориальные группы (Центр, Урал, Сибирь и Восток), обладающих достаточной численностью населения и схожих по часовым поясам. Границы часовых зон проходят по границам субъектов РФ.

Проведенное сопоставление показывает, что выборочная совокупность немного смещена относительно данных Росстата в сторону женщин; людей моложе 25 лет; жителей городов. Существенное расхождение возникает лишь по уровню образования – в выборочной совокупности значительно больше людей с высшим образованием (на 12 п.п.) за счёт снижения доли респондентов со средним общим уровнем образования. Перевзвешивание массива не производилось, в результате чего могут наблюдаться небольшие смещения от данных переписи 2010 года, однако они невелики и находятся в пределах 95-ти % доверительного интервала выборочной оценки.

Таблица 1. Сопоставление результатов опроса и данные Росстата

% по столбцу	Опрос	Росстат
Пол респондента		
Мужской	41	45
Женский	59	55
Возраст респондента		
18-24	15	12
25-54	57	56
55 и старше	28	32
Уровень образования		
Неполное среднее	5	6
Среднее общее	17	29
Среднее специальное	36	37
Незаконченное высшее	7	5
Высшее	35	23
Тип населенного пункта		
Город более 1 млн	17	22
Город от 500 тыс до 1 млн	13	9
Город от 250 до 500 тыс	11	9
Город от 100 до 250 тыс	11	10
Город от 50 до 100 тыс	12	7
Город менее 50 тыс	12	11
Поселок	3	5
Село	21	26

Наблюдения общего характера

В первом блоке анкеты был помещен вопрос, который предполагал выбор одного из трех типов подвижности. Его формулировка звучала следующим образом: «К какой группе людей вы себя скорее отнесете: к первой – они живут на одном месте, редко куда-либо уезжают из своего села/города; ко второй – часто выезжают за пределы своего села/города; или к третьей – уезжают надолго, живут месяцами вне своего села/города?» Также были даны краткие разъяснения: «К первой группе относятся люди, которые, если и выезжают, то, как правило, в отпуск; ко второй – люди, постоянно разъезжающие, например, по командировкам, кто каждые выходные ездит на дачу, к этой группе также можно отнести и дальнобойщиков; к третьей – люди, работающие вахтовым методом, или предпочитающие жить по полгода на даче или в другой стране». Представителей первой группы мы обозначим как «оседлые», второй – как «мигранты», а третьей – «отходники». Итоговое распределение представлено на рисунке 1.

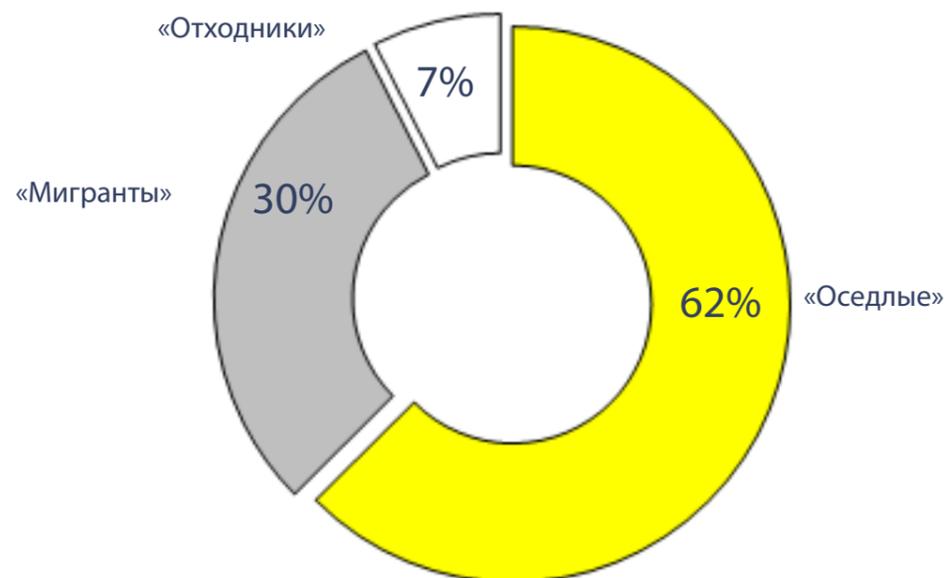


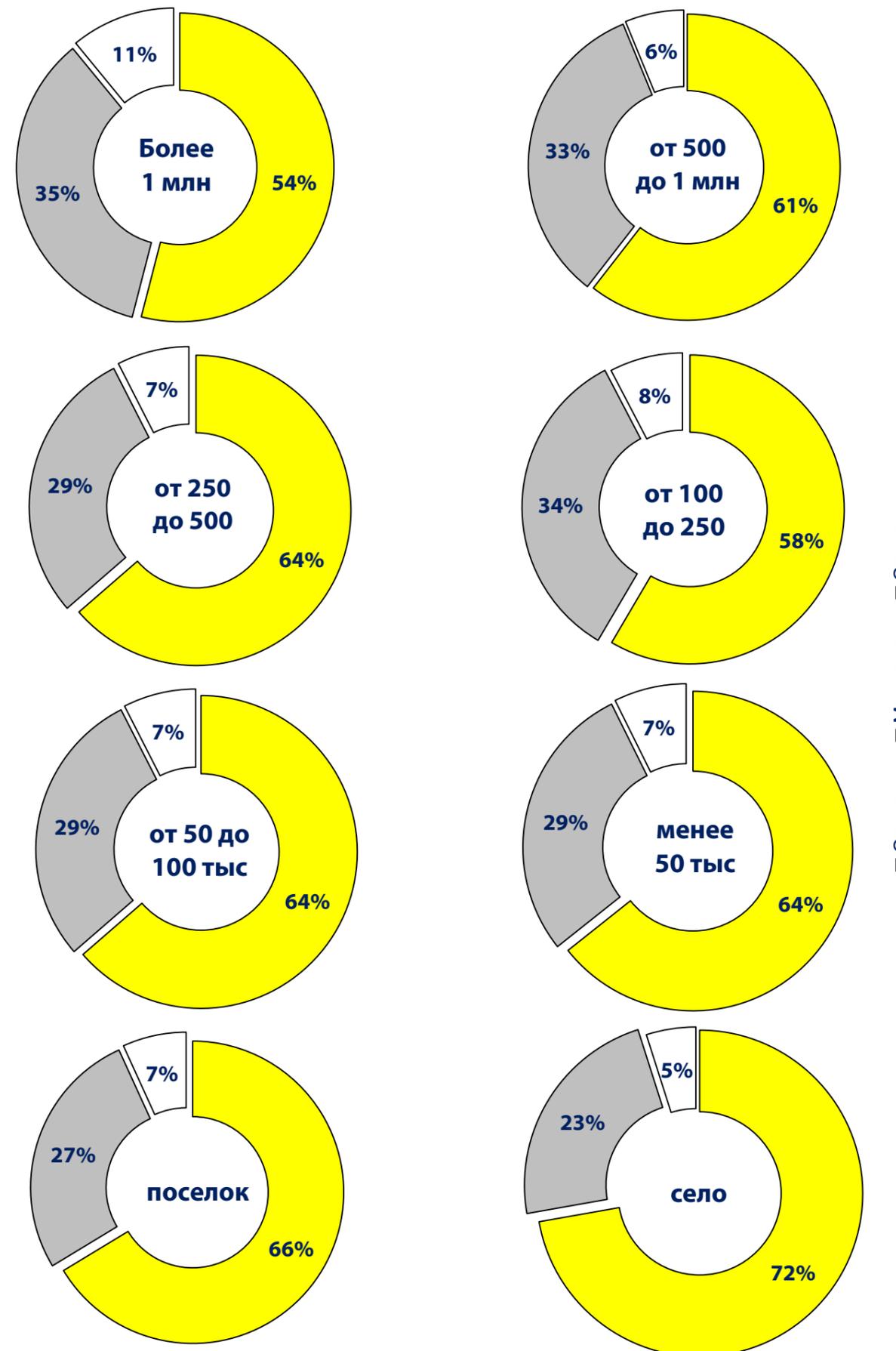
Рисунок 1. Общая характеристика подвижности респондентов (% от числа опрошенных)

В разных типах населенных пунктов распределение населения по общей характеристике подвижности практически не меняется. Только в городах-миллионниках разница между «мигрантами» (35%) и «оседлыми» (54%) меньше по сравнению с другими населенными пунктами, что является своеобразным индикатором быстрого ритма жизни в мегаполисах. В целом наблюдается увеличение доли «оседлого» населения с уменьшением размера населенного пункта (рис. 2).

В среднем по массиву респондентами совершается 3,1 перемещения в день. Для «оседлых» это значение составило 3 перемещения, для «мигрантов» 3,4, а для «отходников» 3,1 перемещения в день. Транспортная подвижность, фундаментальный параметр в истории отечественных исследований перемещений населения (Ваксман, 1996), в среднем составила 2,2 поездки (табл.2).

Таблица 2. Средняя подвижность по типу населенного пункта (перемещений в день)

	Более 1 млн	От 500 до 1 млн	От 250 до 500 тыс	От 100 до 250 тыс	От 50 до 100 тыс	Менее 50 тыс	Поселок	Село
Общая	3,2	3,2	3,2	3,3	3,3	3,3	3	3
Транспортная	2,4	2,1	2	2,2	1,9	1,9	2	2



Примечание: значимость 0,000, хи-квадрат Пирсона 158,68

Рисунок 2. Общая характеристика подвижности в различных населенных пунктах

31% перемещений по массиву основного телефонного опроса осуществляется «по личным и семейным делам», а 29% совершены по рабочим делам (рис.3).

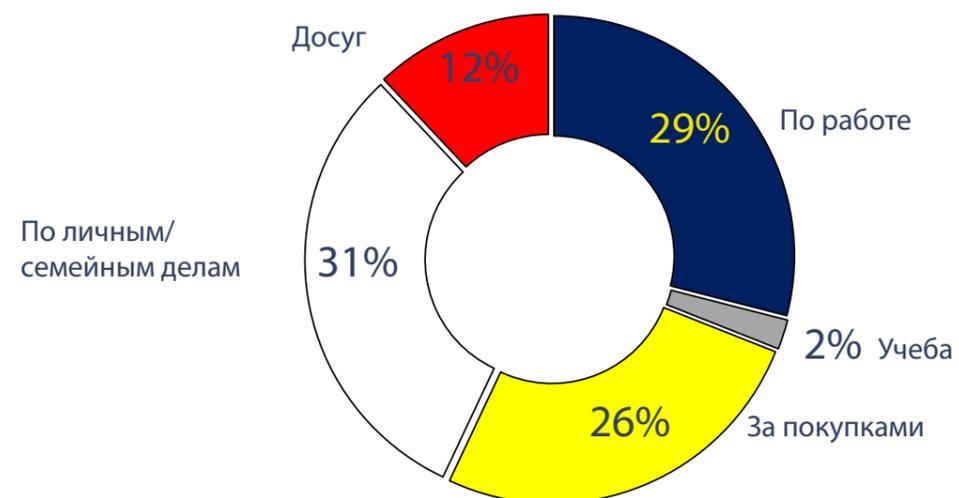
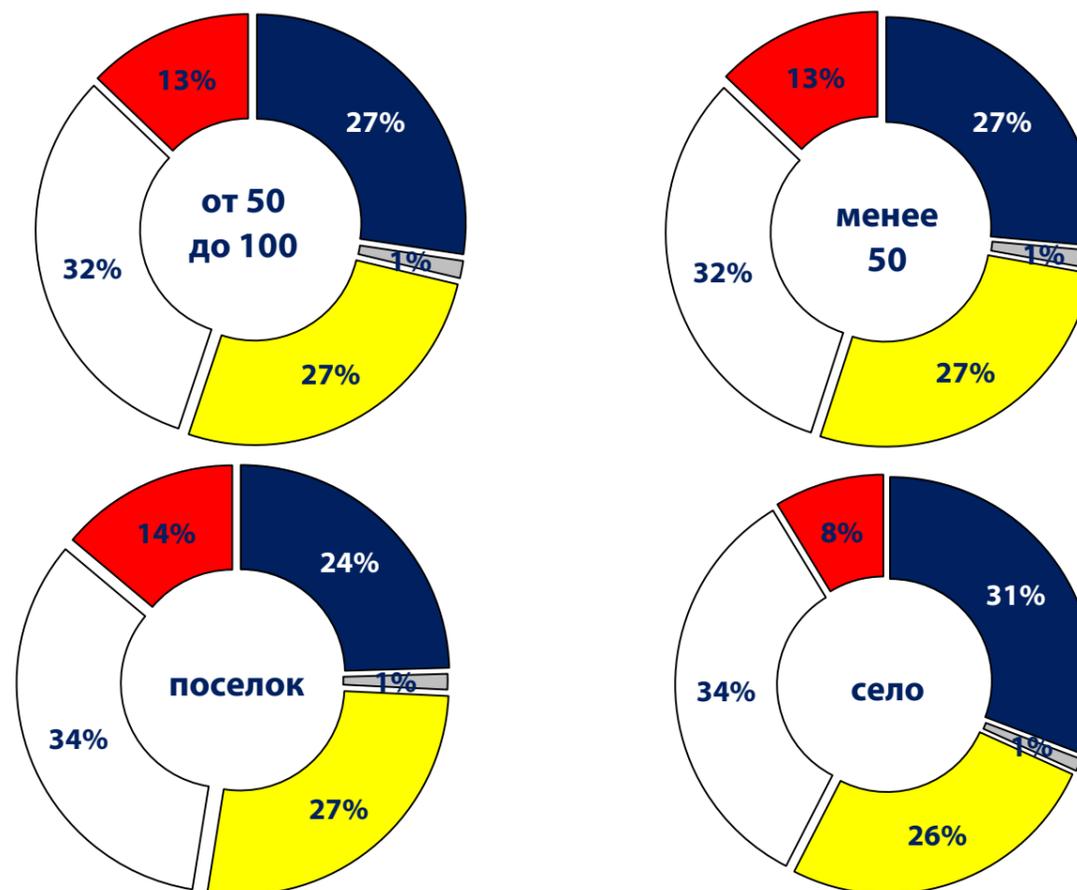


Рисунок 3. Цели перемещений (от общего количества перемещений)

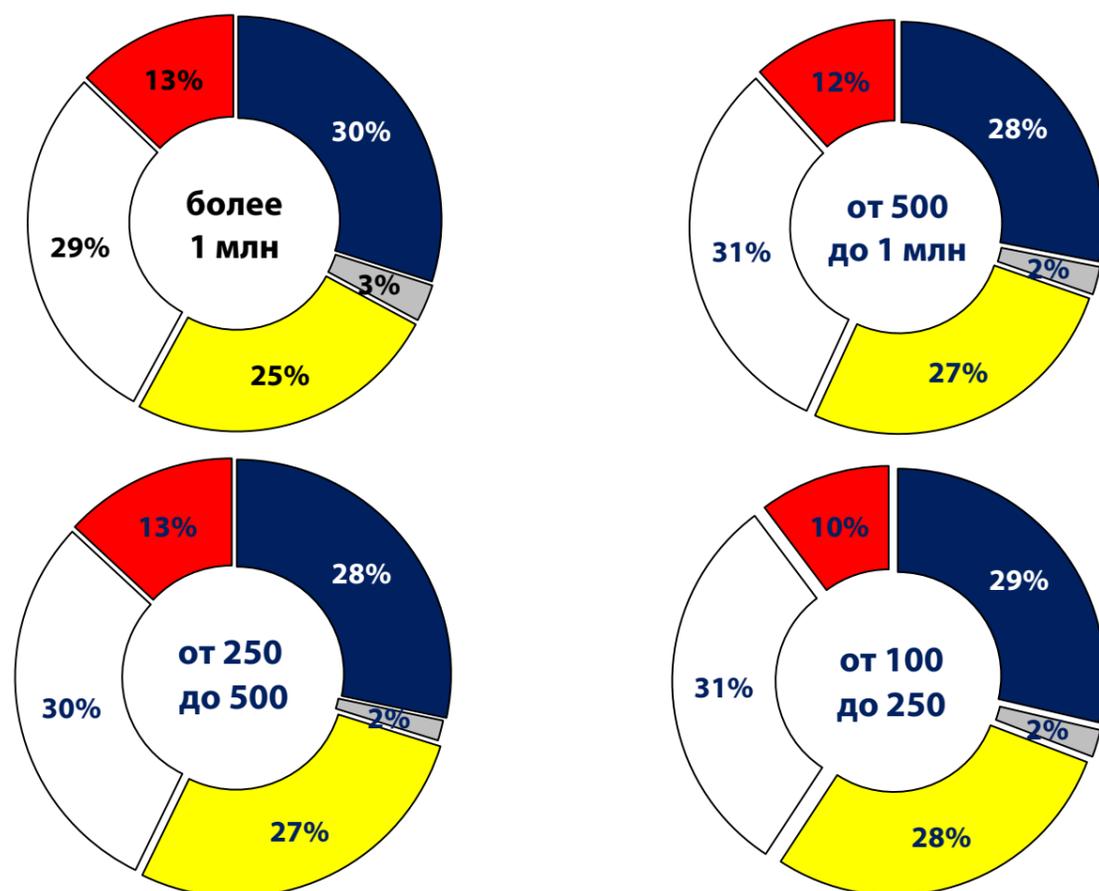
При этом только в городах-миллионниках наблюдается превалирование числа перемещений, связанных с работой (30%). Заметно меньше доля перемещений к объектам культуры, спорта и отдыха в селах (8%) (рис. 4). Однако едва ли можно с уверенностью утверждать, что представленное распределение является постоянным. Небольшая разница между перемещениями «по работе» и «по личным или семейным делам» говорит скорее о доминировании этих целей в структуре поездок, чем о строгом превалировании одних над другими.

Представляется, что транспортное поведение во многом обусловлено необходимостью осуществления каких-либо действий в пункте назначения, что само по себе оказывает влияние на выбор



■ По работе ■ Учеба ■ За покупками □ По личным/семейным делам ■ Досуг

Рисунок 4. Цели перемещений в различных населенных пунктах (от общего количества перемещений)



транспортного средства, маршрута перемещения, допустимых затрат времени. Так в исследовании были включены вопросы, касающиеся постоянства выбранных маршрутов передвижения, а также необходимости осуществления перемещений к строго определенному времени. Вполне ожидаемые результаты показала категория «по работе» - в 90% случаев работающие респонденты осуществляют такие перемещения к строго определенному времени, в то время как для 31% респондентов пунктуальность не является особенностью транспортного поведения для трудовых корреспонденций. Что примечательно, совмещение количества ответов о постоянстве маршрутов и удовлетворения временных договоренностей по целям демонстрируют примерно одинаковые частотные распределения (рис. 5).



Рисунок 5. Распределение респондентов по необходимости осуществления перемещений к строго определенному времени и одному и тому же маршруту (% от числа опрошенных)

Общественный и личный транспорт

Наиболее распространенным видом общественного транспорта является автобус. Для 77% опрошенных остановочный пункт автобусных маршрутов расположен в 10-минутной пешеходной доступности от места жительства. Отсутствие предложения общественного транспорта зафиксировано в 8% наблюдений (рис. 6). В 65% таких случаев общественного транспорта нет в сельских населенных пунктах (значимость 0,000, Хи-квадрат Пирсона 955,24).

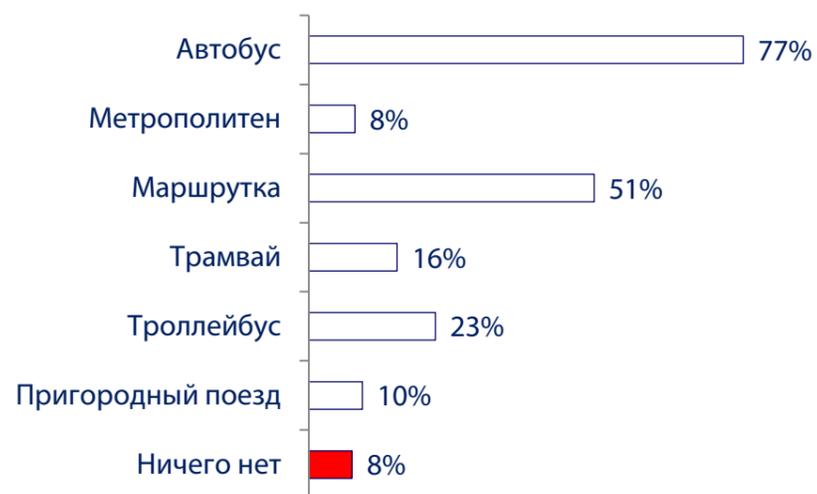


Рисунок 6. Наличие остановочного пункта общественного транспорта в 10-минутной пешеходной доступности от места жительства (% от числа опрошенных)

Схожим образом осуществляется и распределение поездок по видам используемого транспорта общего пользования (рис. 7).

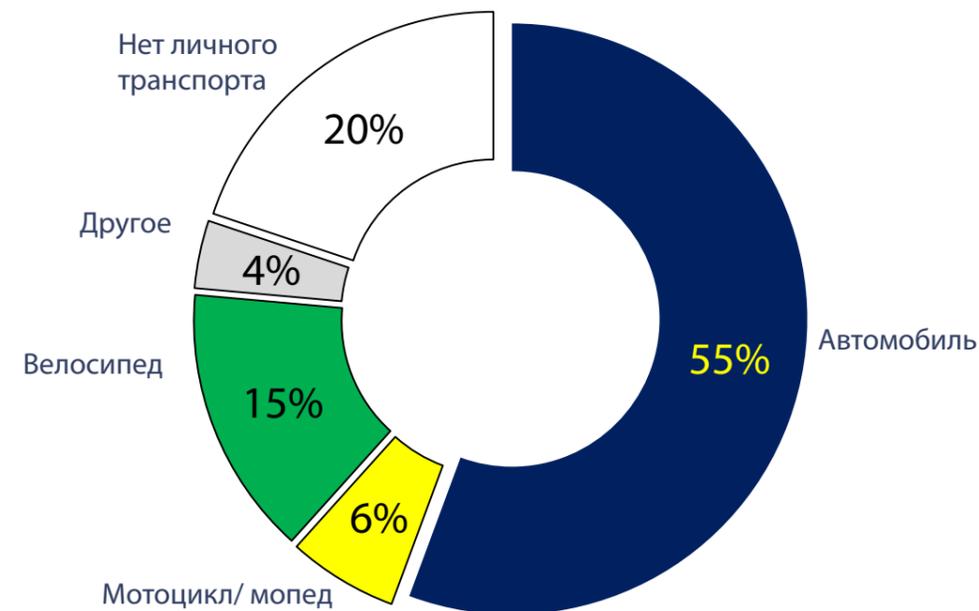


Рисунок 7. Распределение поездок по видам транспорта общего пользования (% от числа опрошенных)

В выборке доля пользователей общественного транспорта составила 73% от общего количества опрошенных, но при этом 42% респондентов пользуются общественным транспортом несколько раз в месяц и реже. Число ежедневных пользователей составляет лишь 31% от числа опрошенных. На вопрос «Насколько общественный транспорт удовлетворяет ваши потребности в поездках?» отмечено преобладание положительных оценок: в сумме ответы «полностью удовлетворяют» (41%) и «скорее удовлетворяют» (38%) составили 79% от числа пользователей транспортом общего пользования. При этом 68% автомобилистов время от времени используют общественный транспорт, а

19% делают это каждый день. Но 32% респондентов, в собственности которых есть автомобиль, не пользуются общественным транспортом. Кроме того, в анкету был включен следующий вопрос: «Для одних автомобиль – предмет первой необходимости, другие – в принципе могут без него обойтись. К каким людям к первым или ко вторым вы скорее относитесь?» Итоговое распределение приобрело следующий характер: 64% респондентов отнесли себя к первой группе и лишь 34% ко второй.

У более чем половины опрошенных домохозяйств (55%) в собственности есть автомобиль (рис. 8). При этом в 46% случаев этот автомобиль в семье единственный (рис.9).



Примечание: Под «другим» подразумеваются трактор (1%), мотоблок (2%) и моторная лодка (1%).

Рисунок 8. Личные транспортные средства в собственности домохозяйства (% от числа опрошенных)

Уровень автомобилизации по всему массиву составил 328 автомобилей на 1000 человек, что несколько отличается в большую сторону от данных официальной статистики, а именно 274 автомобилей на 1000 жителей (ФСГС, 2014). Поэтому при использовании данных необходимо принимать во внимание, что результаты могут быть немного смещены в сторону автомобилизированного населения.

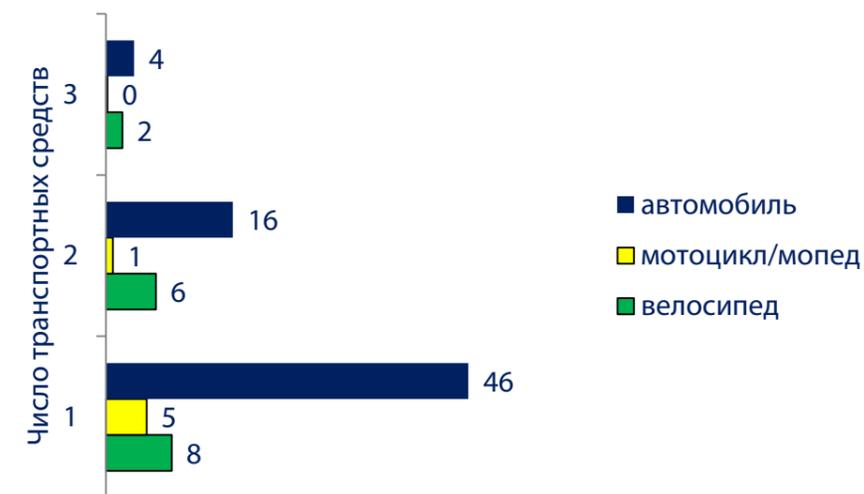


Рисунок 9. Количество личных транспортных средств в собственности (% от числа опрошенных)

Средние показатели преодолеваемой дистанции

Точное определение расстояния представляется проблематичным делом, поскольку респонденту сложно оценить пройденную дистанцию. Тем не менее, в дневник перемещений был включен вопрос о расстоянии, которое нужно было измерить навскидку. В таблице 3 заметны существенные выбросы по каждому дню перемещений, что влияет на значение средней дистанции (максимальные показатели). Также приведено медианное значение параметра, которое делит выборочную совокупность пополам. Но представленные в таблице 3 результаты свидетельствуют скорее о суммарной реализуемой нагрузке на транспортную сеть, чем об усредненных параметрах километровой подвижности населения.

Таблица 3. Суммарная реализуемая нагрузка на транспортную сеть, осуществленная респондентами за день (км)

Показатели	1 день	2 день	3 день	4 день
Среднее	31,5	27,4	28,1	32,4
Медиана	12	11,6	12	13
Минимум	0,01	0,30	0,05	0,02
Максимум	1285	1267	1179	1100
Дисперсия	5436,6	3826,1	3512,7	4334,0

В случае значительных выбросов при высокой разнородности данных, применение статистических инструментов позволяет определить величину, превышение значения которой позволяет отфильтровать наблюдения, которые оказываются аномальными. Так для каждого дня были подсчитаны свои аномальные значения, применение которых в окончательных расчетах повлияло на значение средней дистанции, что, в статистическом смысле, способно отразить типичную картину повседневной подвижности (табл. 4).

Таблица 4. Показатели преодолеваемой дистанции по выборке в день (км)

Показатель	1 день	2 день	3 день	4 день
Среднее	21	19,9	20,1	20,8
Медиана	11	11	11	11,9
Минимум	0,01	0,3	0,05	0,02
Максимум	114,7	105	110	100
Дисперсия	553,0	501,7	524,6	511,2
Процентили	10	2	2	2
	20	3,5	3	4
	25	4	4	5
	30	5	5	5,2
	40	8	8	8
	50	11	11	11,9
	60	16	15	16
	70	25	22	24
	75	30	28	30
	80	36	33	34,3
90	56	55,3	52	
Аномальные значения	115,3	105,3	110,2	101

Появление в таблице 4 процентилей и квартилей позволяет говорить о том, что, к примеру, среди 10% населения, которые меньше всего проезжают в день, максимальное расстояние составляет 2 км в день. А среди 10% респондентов, на которых приходится максимальные значения, минимальное расстояние 56 км, т.е. в 28 раз больше.

Таким образом, медианное значение по всем 4 дням составило 11 км с небольшим отклонением в сторону увеличения по 4-му дню.

Максимальные показатели преодолеваемого расстояния в повседневном ритме респондентов зафиксированы на пригородном железнодорожном транспорте – 37,3 км, автомобиль превосходит уличные наземные виды общественного транспорта (включая и трамвай), но уступает железнодорожному (рис. 10).

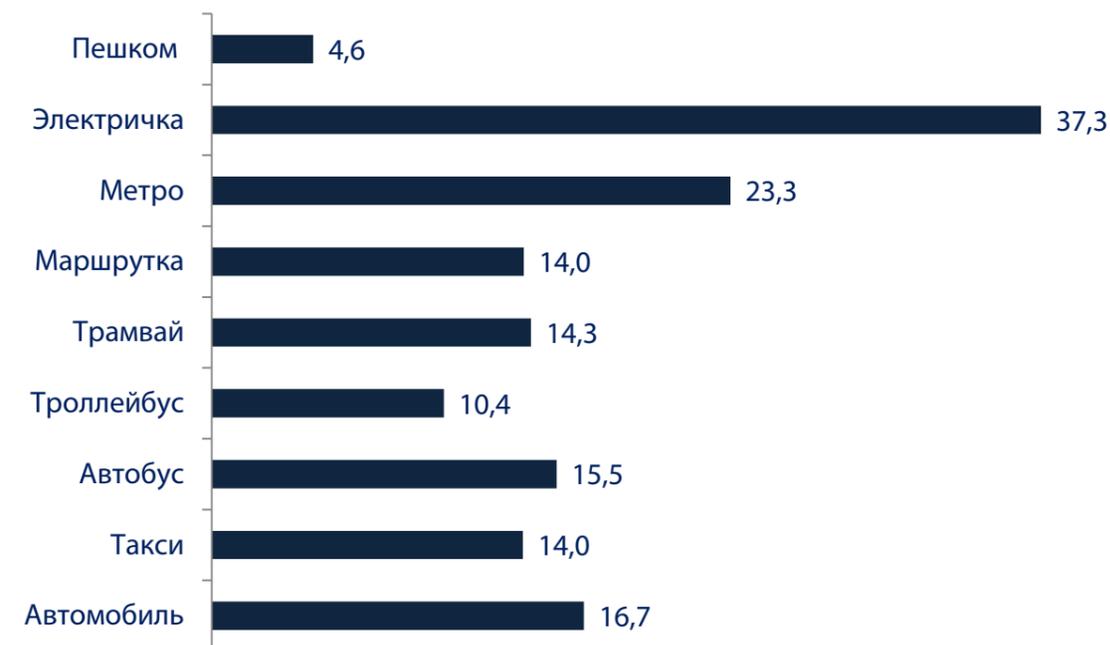


Рисунок 10. Средняя преодолеваемая дистанция по способу перемещения (км)

Самой близкой целью для респондентов оказался магазин. В среднем перемещения за покупками составляют 6,7 км (рис. 11).



Рисунок 11. Средняя преодолеваемая дистанция по целям перемещения (км)

Время в пути

Среднее время в пути в день по массиву составляет 32 минуты согласно результатам дневникового обследования. При этом распределение медианного времени по целям для одного перемещения по оценкам респондентов принимает следующий вид: от 15 до 20 минут для корреспонденций, связанных с работой и посещением объектов культуры, спорта и отдыха, 15 минут для личных и семейных дел, от 10 до 15 минут для того, чтобы совершить какие-либо покупки, и от 10 до 20 для перемещений, связанных с учебой. Применение медианных значений представляется оптимальным, поскольку позволяет говорить о величине, которая делит массив пополам, а не о среднем, которое сильно зависит от максимальных показателей, зафиксированных в исследовании.

Для определения средних затрат времени на перемещения, мы использовали процедуру схожую с расчетом средней дистанции. Однако если расстояние в таблицах 2 и 3 считалось на человека, то время в пути в таблице 5 рассчитывалось на одну поездку. Учитывая, что в выборку попали как короткие перемещения пешком, так и поездки дальнего следования, мы рассчитали аномальное значение и исключили выбросы в массиве. Таким образом, в таблице 5 представлены параметры до исключения аномальных значений и после. В таблице также приведены медианные значения, а также проценти и квантили.

Таблица 5. Временные затраты на перемещения в течение дня (по результатам дневникового обследования)

Параметры		Всего по массиву	После исключения аномальных значений
Среднее		0:58	0:32
Медиана		0:30	0:25
Минимум		0:01	0:01
Максимум		19:00	2:00
Проценти	10	0:10	0:10
	20	0:15	0:10
	25	0:15	0:15
	30	0:15	0:15
	40	0:20	0:20
	50	0:30	0:25
	60	0:30	0:30
	70	0:45	0:35
	75	1:00	0:40
	80	1:10	0:50
90	2:05	1:10	

Таким образом, для 10% респондентов максимальные затраты времени на поездки не превышают 10 минут, при этом 10% опрошенных, по которым зафиксированы максимальные значения, тратят на перемещения чуть больше часа. В целом респонденты проводят в пути не менее 25 минут в день.

Анализ данных, полученных по случайной выборке, показывает, что среднее время каждой поездки в течение дня не превышает 30 минут и занимает не менее 20 минут. Медианная длительность составила 15 минут вплоть до 10 по счету перемещения в день. Разумеется, полученные результаты не гарантируют 100% точность, однако мы можем утверждать, что при имеющихся данных и допустимом уровне ошибки 5%, средние временные затраты принимают значения, представленные в таблице 6. Насколько постоянны полученные цифры смогут ответить только регулярные исследования, но некоторые специалисты отмечают, что бюджет времени на перемещения отличается стабильностью (Гольц, 1981; Lyons, Urry, 2005).

Таблица 6. Временные затраты на одно перемещение в минутах (по результатам основного телефонного опроса по случайной выборке)

Параметры	Перемещений в течение дня										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Среднее	27	25	23	21	21	21	22	21	14	12	
95% дов. интервал	ниж.	27	24	22	20	19	19	19	18	10	8
	верх.	28	25	24	22	22	23	25	24	18	15
Медиана	15	15	15	15	15	15	15	15	15	10	
Минимум	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Максимум	290	25	250	240	200	240	180	150	60	60	
Наблюдения (шт.)	6853	6113	3645	2430	1267	729	370	217	111	72	

Распределение по способам перемещения

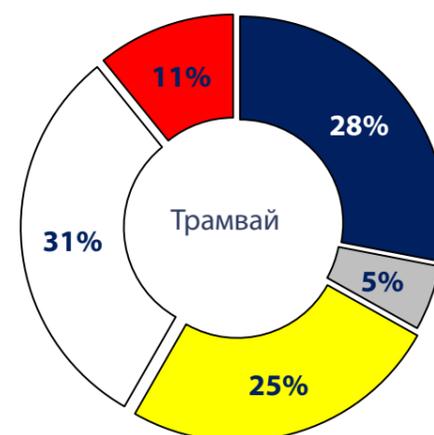
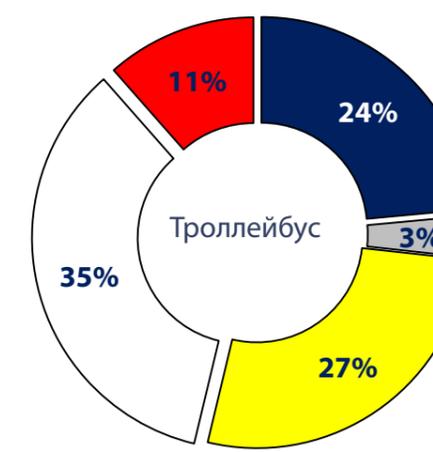
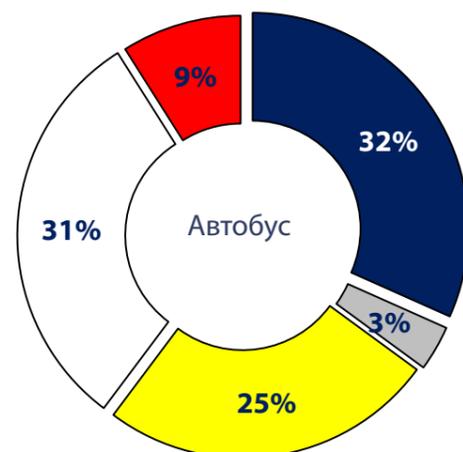
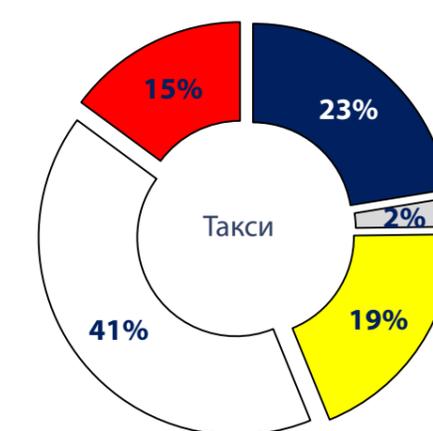
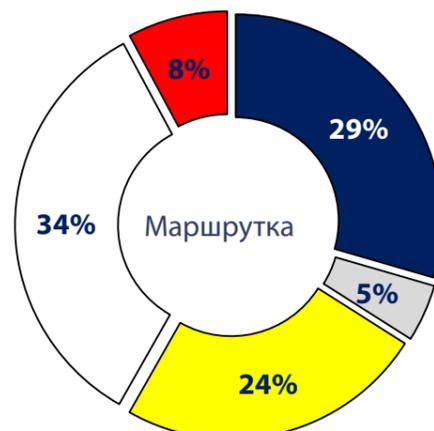
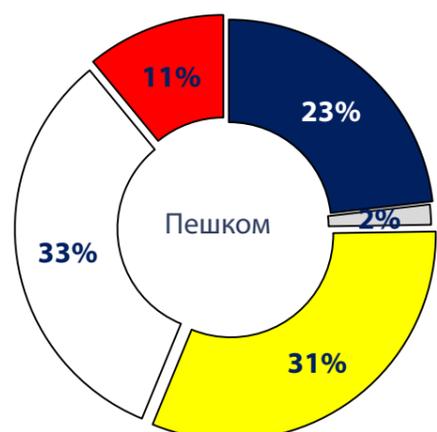
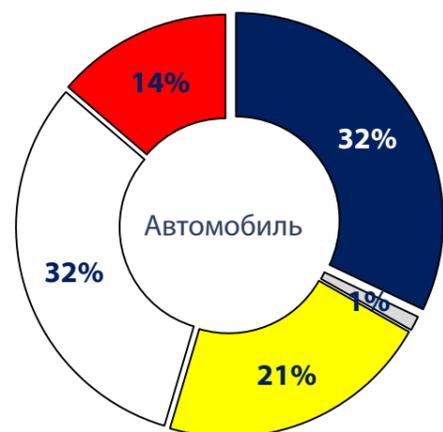
Несмотря на стремительный рост автомобилизации в последние 20 лет, 43% от общего количества перемещений по выборке осуществляются пешком и 34% на автомобиле.



Рисунок 12. Способы перемещения респондентов (% от общего количества поездок)

По оценкам респондентов для пассажиров пригородных поездов медиана затрат времени оказывается максимальной по выборке: от 60 до 90 минут для одной поездки. Далее в списке самых затратных по времени видов транспорта следует метрополитен: от 37,5 до 57,5 минут. Такие виды общественного транспорта как автобус, троллейбус и трамвай даже превосходят маршрутки: 15 – 30 для автобуса, 12,5 – 25 для троллейбуса и 20 – 30 для трамвая, в то время как у маршрутки медианная продолжительность одной поездки 20 – 35 минут. Поездка на автомобиле укладывается в 15 – 20 минут, для такси нижний порог начинается от 10 минут. Самым коротким по времени перемещением оказывается прогулка пешком – медианная длительность по массиву составляет 10 минут. Подобное положение соответствует распределению по расстоянию за исключением, разве что, маршруток (рис. 10).

Большая часть поездок на метрополитене и электричке осуществляется с деловыми целями (39% и 35% соответственно), пешком преимущественно ходят по магазинам (33%), среди учащихся особенно популярен общественный транспорт (рис. 13).



- На работу/ по работе
- На учебу/ по учебе
- За покупками
- По личным/семейным делам
- Объекты культуры, спорта и отдыха

Рисунок 13. Способы перемещения по целям (% от общего количества поездок)

Поездки дальнего следования

Под поездками дальнего следования подразумевались перемещения длиной свыше 200 км и ночевкой вне дома. Треть таких поездок осуществляется с целью провести отпуск (рис. 14). При этом 37% опрошенных за последние 12 месяцев ни разу не совершали поездки подобного рода. В среднем по массиву поездки свыше 200 км и ночевкой вне дома осуществляются 4,7 раз в год.

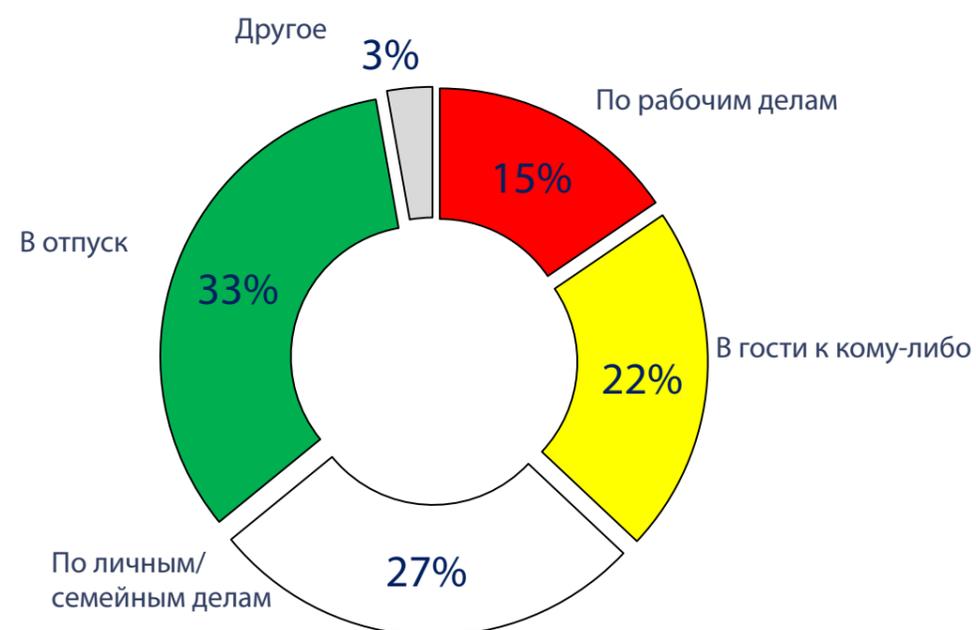


Рисунок 14. Цели поездок свыше 200 км и ночевкой вне дома (% от числа опрошенных)

Для 86% респондентов поездки дальнего следования осуществлялись по России и 13% за границу. По России люди, в основном, ездят по личным и семейным делам (26%), в то время как за рубеж большинство отправляется в отпуск (61%). Наиболее популярными странами являются Греция, Египет, Финляндия, Турция, а также Казахстан, Белоруссия и Украина. В отношении видов транспорта особенно заметна значительная доля автомобилей (в т.ч. такси), а на самолетах летают преимущественно за границу (рис.15).



Рисунок 15. Транспортные средства для поездок дальнего следования по России и за границу (% от опрошенных)

Дополнительные характеристики

В анкету были включены дополнительные вопросы об образе жизни респондентов, что гипотетически может влиять и на транспортное поведение.

- Средние ежедневные расходы на общественный транспорт на одного респондента составляют 52,9 рублей при 95% доверительном интервале от 52 рублей до 53,9 рублей и уровне ошибки 5%. При этом на домохозяйство средний доход равен 51819 рублям при 95% доверительном интервале от 49468 рублей до 54160 рублей и уровне ошибки 5%.

- Чуть меньше трети (27%) от общего числа опрошенных меняли в последние 5 лет место жительства. При этом 29% от этого количества стали ездить больше после переезда, 19% меньше, а остальные не почувствовали никакой разницы.

- Среди работающих свободный график и возможность работы из дома отметили лишь 26% респондентов, в то время как для 73% присутствие на рабочем месте обязательно для выполнения служебных обязанностей.

- Ответы на вопрос «Как правило, в свободное время вы предпочитаете оставаться дома или выйти куда-либо еще?» распределились примерно поровну: 45% проводят время дома, в то время как 49% выбрали второй вариант.

- У 61% респондентов есть действующий загранпаспорт. Но ответили на вопрос о наличии этого документа лишь 50% от размера выборки.

- 27% опрошенных не пользуются Интернетом, в то время как 54% пользуются глобальной сетью каждый день.

- 49% опрошенных пользуются Интернетом на своих сотовых телефонах.

- Опыта покупок через Интернет нет у 38% опрошенных (рис. 16).



Примечание: под «Другим» подразумеваются преимущественно книги, запчасти, косметика, обувь и игрушки.

Рисунок 16. Покупки через Интернет (% от числа опрошенных)

Заключение

Реализация проекта мониторинга транспортного поведения населения подразумевала выполнение трех ключевых задач.

Во-первых, были проанализированы теоретические основания современной исследовательской концептуализации феномена человеческих перемещений и выделены две основные перспективы. Несмотря на принципиальные отличия этих направлений дальнейшие исследования, вероятно, будут включать в себя достижения обоих интеллектуальных направлений. Подобный синтез существенным образом повлияет на специфику не только изучения, но и практик администрирования и планирования. Таким образом, осуществленное исследование не только проливает свет на характеристики транспортного поведения населения РФ, но и делает первые шаги на пути к существенному обновлению концептуальных определений в будущих исследовательских проектах.

Во-вторых, в связи с растущим интересом к изучению подвижности, полученный в ходе исследования методологический опыт может быть полезен в аналогичных проектах, которые зачастую реализуются в масштабе субъектов или городов РФ. Региональные администрации все чаще сталкиваются с необходимостью проведения обследований транспортного поведения, результаты которых используются в тех или иных управленческих задачах. При этом полученный методологический опыт неизбежно спровоцирует интеллектуальную активность среди отечественных специалистов причем не только занятых на транспорте, но и среди исследователей социологов.

В-третьих, восполнен пробел в отношении предоставления количественных параметров транспортного поведения населения, которые могут быть использованы в самых разных целях. Получены усредненные параметры, такие как:

- общая подвижность составила в среднем порядка 20 км в день;
- медиана временных затрат на перемещения 30 минут в день;
- наиболее распространенный способ перемещения - пешком;
- корреспонденции по личным и семейным делам, а также по работе занимают доминирующее положение в структуре поездок.

Таким образом, результаты проекта мониторинга транспортного поведения обладают чрезвычайно широким спектром применения. Помимо государственного управления и методологического сопровождения процессов администрирования транспортного комплекса, изучение подвижности провоцирует дискуссии в профессиональном сообществе, интеллектуальную активность не только на отечественном уровне, но и в международном масштабе, что также является критически важным достижением для будущих исследований.

Список литературы:

Ваксман С.А. Социально-экономические проблемы прогнозирования развития систем массового пассажирского транспорта в городах. Екатеринбург: Изд-во Ур. гос. экон. ун-та, 1996 - 289с.

Гольц Г.А. Транспорт и расселение. М.: Наука, 1981 - 248с.

Гудвин Ф. Инаугурационная лекция UCL, 1997. Перевод М.Я. Блинкина, 2009. URL: < <http://polit.ru/article/2009/03/24/probki/#sdendnote2sym>>

Федеральная служба государственной статистики. Транспорт и связь, 2014. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/# (доступно на 18.02.15)

Goodwin P., Cairns S., Dargay J., Hanly M., Parkhurst G., Stoke G., Vythoukas P. Changing Travel Behaviour. ESRC Transport Studies Unit, University College London. Preprint based on the final TSU Conference, September 2004.

Kelly, P., Krenn, P., Titze, S., Stopher, P., Foster, Ch. (2013). Quantifying the Difference Between Self-Reported and Global Positioning System – Measured Journey Durations: A Systematic Review // *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 33:4, pp.443-459.

Litman, T. (2013). Accessibility. Evaluating People's To Reach Desired Goods, Services and Activities. TDM Encyclopedia. Victoria Transport Policy Institute. URL: <http://www.vtpi.org/tdm/tdm84.htm> (accessed January 2015).

Lyons, G. Urry, J. (2005). Travel time use in the information age. *Transportation Research Part A* 39, 257–276

Shen, L., Stopher, P. (2014) Review of GPS Travel Survey and GPS Data-Processing Methods // *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, 34:3, pp.316-334.

Shoup D. The High Cost of Free Parking. APA Planners Press; Updated edition, 2011.
Stopher P.R., Greaves S.P. Household Travel Surveys: Where are We Going? // *Transportation Research Part A* 41, 367-381. 2007.

Urry J. Mobile Sociology // *The British Journal of Sociology* Volume 61, Issue Supplement s1, pp. 347–366, January 2010.

Wolf, J., Guensler, R., Bachman, W. (2001). Elimination of the Travel Diary: An Experiment to Derive Trip Purpose from GPS Travel Data // *Transportation Research Record*, Number 1768, pp. 125-134.

Итоговая версия анкеты

Приложение 1

Q504: Здравствуйте, вам удобно говорить? Высшая школа экономики проводит опрос об образе жизни людей. Ответьте, пожалуйста, на несколько вопросов. Мы опрашиваем граждан России от 18 лет и старше.

Интервьюер, опрашиваются граждане России в возрасте 18 лет и старше.

В случае вопросов можно обращаться к координатору исследования Галиевой Надежде по телефону *** или зайти на сайт Высшей школы экономики hse.ru

1: Согласен

2: Отказ

3: Моложе 18 лет.

4: Респондент не гражданин России

5: Респондент в роуминге

6: Плохая связь, не слышно

7: Телефон организации, учреждения

Если Q==1, то переход на вопрос Q507

Если Q==3 or Q==4 or Q==5 or Q==6 or Q==7, то завершить интервью

Q523: Ответьте, пожалуйста, на два вопроса: Вы проживает в городе или селе?

1: город, поселок городского типа

2: село

3: отказ от ответа

Q505: Сколько полных лет Вам исполнилось?

1: число полных лет:

2: отказ от ответа

Q506: Пол отказавшегося респондента

1: мужской

2: женский

3: не удалось определить

Завершить интервью

Q507: Скажите, пожалуйста, мы сейчас с Вами говорим по домашнему стационарному или по мобильному телефону?

1: по домашнему стационарному

2: по мобильному

3: По рабочему телефону

Если Q==3, то завершить интервью

Q550: Пол

Интервьюер! Закодируйте, не задавая вопроса.

1: мужской

2: женский

Q551: Сколько полных лет Вам исполнилось?

Интервьюер! Напишите число полных лет респондента.

Если Q(valueInt<18), то завершить интервью

Q3: К какой группе людей вы себя скорее отнесете: к первой – они живут на одном месте, редко куда-либо уезжают из своего села/города; ко второй – часто выезжают за пределы своего села/города; или к третьей – уезжают надолго, живут месяцами вне своего села/города?

К первой группе относятся люди, которые, если и выезжают, то как правило в отпуск: ко второй – люди, постоянно разъезжающие, например, по командировкам, кто каждые выходные ездит на дачу, можно отнести дальнобойщиков; к третьей – люди, работающие вахтовым методом, или предпочитающие жить по полгода на даче или в другой стране

1: Скорее к первым (живут на одном месте, никогда или редко куда-либо уезжают из своего села/города)

2: Скорее ко вторым (часто выезжают за пределы села/города)

3: Скорее к третьим (уезжают надолго, живут месяцами за пределами своего села/города)

9: Затрудняюсь ответить

Q4: За последние 7 дней приходилось ли вам ночевать вне дома?

1: Да, приходилось

2: Нет, не приходилось

99: Затрудняюсь ответить

Q5: Как правило, в свободное время вы предпочитаете оставаться дома или выходить куда-либо?

1: Оставаться дома

2: Выходить куда-либо

9: Затрудняюсь ответить

Q6: Приходится ли вам изо дня в день совершать регулярные поездки к строго определенному времени? Если да, то куда вы ходите или ездите к строго определенному времени – на работу, на учебу, за покупками, по личным/семейным делам, посещаете объекты культуры, отдыха, спорта или куда-то еще?

отметьте все подходящие варианты

1: На работу/по работу

2: На учебу/по учебе

3: За покупками/по магазинам

4: По личным/семейным делам

5: Посещение объектов культуры, отдыха, спорта

6: Другое (что именно?)

7: Не совершаю такие поездки

9: Затрудняюсь ответить

Q7: Приходится ли вам изо дня в день ходить или ездить по одному и тому же маршруту? Если да, то куда вы ходите или ездите по одному и тому же маршруту - на работу, на учебу, за покупками, по личным/семейным делам, посещаете объекты культуры, отдыха, спорта или куда-то еще?

отметьте все подходящие варианты

1: На работу/по работу

2: На учебу/по учебе

3: За покупками/по магазинам

4: По личным/семейным делам

5: Посещение объектов культуры, отдыха, спорта

- 6: Другое (что именно?)
- 7: Не совершаю такие поездки
- 9: Затрудняюсь ответить

Q8: За последние 5 лет вы меняли или не меняли место жительства?

- 1: Да, менял(а)
- 2: Нет, не менял(а)
- 9: Затрудняюсь ответить

Если q==2 or q==9, то переход на вопрос Q10

Q9: После переезда вы стали ездить больше, меньше или примерно так же, как и до переезда?

- 1: Больше
- 2: Меньше
- 3: Примерно также
- 9: Затрудняюсь ответить

Q10: Насколько удовлетворяет ваши потребности инфраструктура вашего района, то есть наличие в пешеходной доступности от дома продуктовых и хозяйственных магазинов, школы, остановок общественного транспорта, парикмахерских, детских площадок, мест для прогулок и т.п. - полностью удовлетворяет, скорее удовлетворяет, скорее не удовлетворяет, совершенно не удовлетворяет?

Респондент должен оценить [b] в целом [/b] удовлетворенность инфраструктурой района. Список объектов дан, чтобы респондент лучше понял, что подразумевается под инфраструктурой

- 1: Полностью удовлетворяет
- 2: Скорее удовлетворяет
- 3: Скорее не удовлетворяет
- 4: Совершенно не удовлетворяет
- 9: Затрудняюсь ответить

Q11: Какие виды общественного транспорта находятся в 10 минутах ходьбы от вашего дома - автобусы, троллейбусы, трамваи, маршрутки, метро, электрички, что-то еще?

Электричка и междугородние автобусы считаются общественным транспортом.

Возможно несколько вариантов ответа

- 1: Автобусы
- 2: Троллейбусы
- 3: Трамваи
- 4: Маршрутки
- 5: Метро
- 6: Электрички
- 7: Другое(что именно?)
- 8: Ничего нет
- 99: Затрудняюсь ответить

Q12: Пользуетесь ли вы общественным транспортом? Если да, то каждый день, несколько раз в неделю, несколько раз в месяц и реже?

- 1: Не пользуюсь общественным транспортом
- 2: Каждый день
- 3: Несколько раз в неделю
- 4: Несколько раз в месяц и реже

- 9: Затрудняюсь ответить

Если q==1, то переход на вопрос Q15

Q13: Насколько удовлетворяет общественный транспорт Ваши потребности в поездках – полностью удовлетворяет, скорее удовлетворяет, скорее не удовлетворяет, совершенно не удовлетворяет?

- 1: Полностью удовлетворяет
- 2: Скорее удовлетворяет
- 3: Скорее не удовлетворяет
- 4: Совершенно не удовлетворяет
- 9: Затрудняюсь ответить

Q14: Оцените, пожалуйста, сколько примерно рублей вы лично тратите на ежедневный проезд на общественном транспорте?

Если человек не тратит деньги на проезд, поставьте 0

- 1: (запишите число)
- 9: затрудняюсь ответить

Q15: Скажите, пожалуйста, какой вид личного транспорта есть в вашей семье (у людей, проживающих вместе с вами) - автомобиль, мотоцикл/мопед, велосипед или что-то другое (трактор, мотоблок, моторная лодка)?

(возможно несколько вариантов ответа)

примечание: не входят ролики, детские велосипеды, скейтборды, самокаты

- 1: Автомобиль
- 2: Мотоцикл/мопед
- 3: Велосипед
- 4: Другое (что именно?)
- 5: Нет личного транспорта
- 99: Отказ от ответа

Если q==5 or q==99, то переход на вопрос Q200

Q16: Сколько в вашей семье автомобилей?

Если q15 and not q15==1, то переход на вопрос Q17

- 1: Число автомобилей:
- 99: Отказ от ответа

Q17: Сколько в вашей семье мотоциклов/мопедов?

Если q15 and not q15==2, то переход на вопрос Q18

- 1: Число мотоциклов в домохозяйстве:
- 99: Отказ от ответа

Q18: Сколько в вашей семье велосипедов (не считая детских велосипедов)?

Если q15 and not q15==3, то переход на вопрос Q19

1: Запишите число велосипедов в домохозяйстве:

99: Отказ от ответа

Показать вопрос если Q15==1

Q19: Для одних автомобиль - предмет первой необходимости, другие – в принципе могут без него обойтись. К каким людям к первым или ко вторым вы скорее относитесь?

1: Скорее к первым (автомобиль – предмет первой необходимости)

2: Скорее ко вторым (могу обойтись без автомобиля)

99: Затрудняюсь ответить

Q200: Давайте поговорим о ваших вчерашних перемещениях. Выходили ли вы вчера из дома на улицу?

1: Выходил из дома на улицу

2: Не выходил из дома

Если q==2, то переход на вопрос Q22

Q211: Расскажите о всех Ваших перемещениях вчера по отдельности, по порядку, начиная с самой ранней и заканчивая самой поздней: Откуда и куда Вы направлялись (например: из дома на работу)? Поездка туда и обратно, например, в магазин и из магазина, считаются двумя разными поездками. [u]Перемещения пешком тоже учитываются![/u]

[i]Под перемещением понимаются все поездки за день (в том числе «из дома в магазин», «с работы в спорт-клуб», «из дома на дачу» и т.д.). Если человек гулял с собакой или катался на велосипеде, то это считается одной поездкой, где пункт отправления и пункт прибытия дом.

[/i]

Зачитайте, один ответ по каждой строке

Ответы:

1: Дом

2: На работу/ по работе;

3: На учебу/ по учебе;

4: По магазинам;

5: По личным/ семейным делам;

6: Посещение объектов культуры, спорта и отдыха

98: Другое (запишите)

Строки:

1: Пункт 1 (отправления)

2: Пункт 2 (прибытия)

Это выглядит в программе табличкой, где строки пункт назначения и прибытия, а колонки возможные цели

Q221: Каким транспортом вы пользовались или вы ходили пешком?

Зачитайте, возможно несколько ответов

1: Автомобиль

2: Такси

3: Автобус

4: Троллейбус

5: Трамвай

6: Маршрутка

7: Метро

8: Электричка

97: Пешком

98: Другое (запишите)

Q231: Сколько минут заняла поездка?

1 час - это 60 минут

1,5 часа - это 90 минут

2 часа - это 120 минут

2,5 часа - это 150 минут

3 часа - это 180 минут

1: (минут)

9: Затрудняюсь ответить

Q241: После этого вы ходили или ездили куда-нибудь еще?

1: Да

2: Нет

Будет 15 циклов этих вопросов. Как только в 241 вопросе интервьюер отмечает Нет, то идет переход на 22 вопрос

Q22: Скажите, пожалуйста, если говорить о перемещениях, вчерашний день был скорее типичным для вас или скорее не типичным?

1: Скорее типичным

2: Скорее нетипичным

3: Затрудняюсь ответить

Q23: За последние 12 месяцев сколько раз вы совершали поездки свыше 200 км и ночевкой вне дома?

1: Таких поездок не было

2: Запишите число:

99: Затрудняюсь ответить

Если Q==1 or Q==99, то переход на вопрос Q29

Q24: Если говорить о последней поездке, то с какой целью вы выезжали – по работе, в командировку, в гости, по личным/семейным делам, в отпуск или с какой-то другой?

1: На работу/по работе/в командировку

2: В гости кому-либо

3: По личным/семейным делам

4: В отпуск

5: С другой целью (какой именно?)

9: Затрудняюсь ответить

Q25: В последнюю поездку вы ездили по России или в какую-то другую страну?

1: По России

2: В другую страну(какую именно?)

99: Затрудняюсь ответить

Если q==2, то переход на вопрос Q28

Если q==99, то переход на вопрос Q29

Q26: В какую область, край, республику вы ездили?

1: Республика Адыгея

2: Республика Алтай

3: Республика Башкортостан

4: Республика Бурятия

5: Республика Дагестан

6: Республика Ингушетия

7: Кабардино-Балкарская Республика

8: Республика Калмыкия

9: Карачаево-Черкесская Республика

10: Республика Карелия

11: Республика Коми

12: Республика Марий Эл

13: Республика Мордовия

14: Республика Саха (Якутия)

15: Республика Северная Осетия-Алания

16: Республика Татарстан

17: Республика Тыва

18: Удмуртская Республика

19: Республика Хакасия

20: Чеченская Республика

21: Чувашская Республика

22: Алтайский край

23: Краснодарский край

24: Красноярский край

25: Приморский край

26: Ставропольский край

27: Хабаровский край

28: Амурская область

29: Архангельская область

30: Астраханская область

31: Белгородская область

32: Брянская область

33: Владимирская область

34: Волгоградская область

35: Вологодская область

36: Воронежская область

37: Ивановская область

38: Иркутская область

39: Калининградская область

40: Калужская область

42: Кемеровская область

43: Кировская область

44: Костромская область

45: Курганская область

46: Курская область

47: Ленинградская область

48: Липецкая область

49: Магаданская область

50: Московская область

51: Мурманская область

52: Нижегородская область

53: Новгородская область

54: Новосибирская область

55: Омская область

56: Оренбургская область

57: Орловская область

58: Пензенская область

60: Псковская область

61: Ростовская область

62: Рязанская область

63: Самарская область

64: Саратовская область

65: Сахалинская область

66: Свердловская область

67: Смоленская область

68: Тамбовская область

69: Тверская область

70: Томская область

71: Тульская область

72: Тюменская область

73: Ульяновская область

74: Челябинская область

76: Ярославская область

77: г. Москва

78: г. Санкт-Петербург

79: Еврейская автономная область

83: Ненецкий автономный округ

86: Ханты-Мансийский автономный округ - Югра

87: Чукотский автономный округ

89: Ямало-Ненецкий автономный округ

90: Пермский край

91: Камчатский край

92: Забайкальский край

93: Республика Крым

94: г. Севастополь

99: Отказ, затрудняюсь ответить

Q27: На чем вы добирались до места назначения – на автобусе, на поезде, самолете или автомобиле?

возможно несколько вариантов ответа

1: На автобусе

2: На поезде

3: На самолете

4: На автомобиле

5: Другое (на чем именно?)

99: Затрудняюсь ответить

Переход на вопрос Q29

Q28: На чем вы добирались до этой страны – на автобусе, на поезде, самолете или автомобиле?

возможно несколько вариантов ответа

- 1: На автобусе
- 2: На поезде
- 3: На самолете
- 4: На автомобиле
- 5: Другое (на чем именно?)
- 99: Затрудняюсь ответить

Q29: Пользуетесь ли вы интернетом? Если да, то каждый день, несколько раз в неделю или несколько раз в месяц и реже?

- 1: не пользуюсь
- 2: каждый день
- 3: несколько раз в неделю
- 4: несколько раз в месяц и реже
- 99: затрудняюсь ответить

Если q==1, то переход на вопрос Q32

Q30: Пользуетесь ли вы интернетом с мобильного телефона?

- 1: Да, пользуюсь
- 2: Нет, не пользуюсь
- 99: затрудняюсь ответить

Q31: Покупали ли вы через Интернет продукты питания, одежду, бытовую технику, билеты на поезд, самолёт или ничего не покупали?

отметьте все подходящие варианты

- 1: продукты питания
- 2: одежда
- 3: бытовая техника
- 4: билеты на поезд, самолет
- 5: другое(что именно?)
- 6: ничего не покупал(а)
- 9: затрудняюсь ответить

Q32: Скажите, пожалуйста, какое у вас образование – неполное среднее, среднее, среднее специальное, незаконченное высшее или высшее?

- 1: неполное среднее
- 2: среднее общее
- 3: среднее специальное
- 4: незаконченное высшее
- 5: высшее
- 6: ученая/докторская степень, 2 и более высших образования
- 9: затрудняюсь ответить

Q33: В настоящее время вы работаете, учитесь, на пенсии, находитесь в отпуске по уходу за ребенком или временно не работаете?

отметьте все подходящие варианты ответа

- 1: Работаю (включая тех, кто в отпуске)
- 2: Учусь
- 3: На пенсии

- 4: В декрете, в отпуске по уходу за ребенком
- 5: Не работаю, занимаюсь домашним хозяйством
- 6: Другое (что именно?)
- 99: Затрудняюсь ответить

Показать вопрос если q33==1

Q34: Кем вы работаете на этой работе? Вы рабочий, служащий, специалист или руководитель? К категории «служащий» относятся госслужащие и военнослужащие.

Если респондент занят на нескольких работах, попросите его рассказать о той, которую он считает основной

- 1: Рабочий
- 2: Служащий
- 3: Специалист
- 4: Руководитель
- 9: Затрудняюсь ответить

Показать вопрос если q33==1

Q35: Можете ли вы при необходимости работать дома, не выезжать на место работы?

- 1: Да, могу
- 2: Нет, не могу
- 9: Затрудняюсь ответить

Q36: Несколько вопросов о вашей семье. Сколько всего человек проживает с вами в одной квартире/доме, включая вас?

- 1: Запишите число:
- 2: Живу один/одна
- 99: Отказ от ответа

Если q==2, то переход на вопрос Q402

Если q==99, то переход на вопрос Q402

Q37: Сколько среди них детей до 18 лет?

- 1: Запишите число
- 2: Нет детей
- 99: Отказ от ответа

Q38: Сколько среди них работающих, регулярно получающих какую-либо зарплату, включая вас?

- 1: Запишите число
- 2: Нет таких
- 99: Отказ от ответа

Q39: Сколько среди членов вашей семьи, проживающих с вами, пенсионеров, получающих трудовую пенсию по возрасту, включая Вас?

- 1: Запишите число
- 2: Нет таких
- 99: Отказ от ответа

Q401: Скажите, пожалуйста, сколько человек в вашей семье имеют действующий загранпаспорт, включая вас?

1: Запишите число:

2: Ни у кого нет действующего загранпаспорта

99: Отказ от ответа

Если q==2, то переход на вопрос Q41

Q402: Есть ли у вас лично действующий загранпаспорт?

1: Да

2: Нет

99: Затрудняюсь ответить / отказ от ответа

Q41: Скажите, пожалуйста, сколько примерно рублей в месяц [b] Вы [/b] получаете, включая зарплату, пенсию, пособия, стипендии, любые денежные поступления?

1: Запишите число в рублях в месяц:

2: Нет никаких доходов

9: Отказ от ответа / затрудняюсь ответить

Q42: Скажите, пожалуйста, за последний месяц сколько примерно денег получили [b] все члены вашей семьи [/b], проживающие вместе с вами, включая зарплату, пенсии, пособия, стипендии, любые денежные поступления (нам нужно лишь приблизительное число)?

Если q36==2, то переход на вопрос Q560

1: Запишите число в рублях:

2: Не было никаких доходов

99: Отказ от ответа / затрудняюсь ответить

Q560: Скажите, пожалуйста, в какой области, крае, республике Вы проживаете?

Q561: Вы проживаете в городе или селе?

1: город, поселок городского типа

2: село

3: отказ от ответа

Если Q==2, то переход на вопрос Q563

Если Q==3, то переход на вопрос Q564

Q562: Как называется город, в котором Вы проживаете?

Q564: Мы проводим исследование подвижности населения и записываем точное расстояние, которое человек преодолевает в день. Согласитесь ли вы за вознаграждение принять участие в исследовании?

надо будет в течение нескольких дней записывать, куда вы ходите, на чем добираетесь до места назначения, и сколько времени это занимает

1: Да

2: Нет

Если q==2, то переход на вопрос Q599

Q565: Вам в ближайшее время перезвонят и расскажут все об исследовании и вознаграждении. Скажите, пожалуйста, как к Вам можно обращаться?

Q599: Спасибо за участие в нашем опросе!

ВНИМАНИЕ! Для [b]СОХРАНЕНИЯ[/b] интервью выберите 9 и нажмите [u]Далее[/u].

Интервьюер, напишите, пожалуйста, если данное интервью Вам показалось отличающимся по какой-либо причине от остальных.

9: [b]Полное интервью[/b] - сохранить

