МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение

высшего образования

**«КУБАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

**(ФГБОУ ВО «КубГУ»)**

**Факультет истории, социологии и международных отношений**

**Кафедра социологии**

**КУРСОВАЯ РАБОТА**

**ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ В ГОРОДСКОЙ СРЕДЕ**

Работу выполнил \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ И. Ю. Градобоева

Направление подготовки 39.03.01 – Социология курс 3

Направленность (профиль) Социальная теория и прикладное

социальное знание

Научный руководитель

канд. социол. наук, доцент \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Е.С. Студеникина

Нормоконтролер

канд. социол. наук, доцент \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_Е.С. Студеникина

Краснодар 2023

СОДЕРЖАНИЕ

[ВВЕДЕНИЕ 3](#_Toc105135333)

[1. Общая характеристика средств индивидуальной мобильности в городской среде 6](#_Toc105135334)

[1.1 Предпосылки появления современных средств индивидуальной мобильности 6](#_Toc105135335)

[1.2 Анализ нормативно-правового регулирования использования средств индивидуальной мобильности в России и его социологический аспект……………………………………………………………………………10](#_Toc105135336)

[1.3 Социальные эффекты средств индивидуальной мобильности 14](#_Toc105135337)

[2. Проблемы и перспективы развития средств индивидуальной мобильности в условиях города 16](#_Toc105135338)

[2.1 Социологические исследование транспорта в городах 16](#_Toc105135339)

[2.2 Отношения горожан к средствам индивидуальной мобильности 19](#_Toc105135340)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 23](#_Toc105135341)

[СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ 26](#_Toc105135342)

ПРИЛОЖЕНИЕ А….…………………………………………………..…29

**ВВЕДЕНИЕ**

Тема «Транспортные средства индивидуальной мобильности в городской среде» является актуальной для социологической курсовой работы по нескольким причинам.

Во-первых, городская среда становится все более распространенным местом проживания и работы, что приводит к увеличению автомобильного трафика и пробок. Использование транспортных средств индивидуальной мобильности, оснащённых электрическим двигателем, таких как электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколеса и т.д., становится необходимостью для многих горожан.

Во-вторых, использование транспортных средств индивидуальной мобильности имеет важное социально-экономическое значение. Это может повышать производительность и уровень жизни городского населения, создавать новые бизнес-возможности и способствовать развитию экономики в целом.

В-третьих, передвижение на индивидуальных транспортных средствах может иметь значительное влияние на окружающую среду и здоровье горожан. Данный вид транспорта полностью экологичен, потому как не выбрасывает в атмосферу вредные вещества, как например, машины и иные средства, движение которых обеспечивает жидкое топливо. Массовый переход на средства индивидуальной мобильности может свидетельствовать о экологическом поведении горожан. Так это или нет необходимо выяснить в данной работе.

В-четвертых, актуальность избранной темы курсовой работы обусловлена стремительно возросшего за последние несколько лет спроса на средства индивидуальной мобильности (далее СИМ). Этот вид передвижения прекрасно преодолевает короткие расстояния, а значит, лучше всего приспособлен для передвижения внутри города. Их количество растет с молниеносной скоростью, что вызывает ряд определенных проблем в городской среде.

Таким образом, использование транспортных средств индивидуальной мобильности в городской среде имеет большое социальное, экономическое и экологическое значение, и может представлять интерес для социологического исследования.

Целью курсовой работы является установление отношения жителей города к современным средствам индивидуальной мобильности.

Объектом выступают средства индивидуальной мобильности как новый вид транспорта в городе.

Предметом являются практики использования средств индивидуальной мобильности, их специфика, особенности и последствия.

Задачи:

– проанализировать предпосылки появления современных средств индивидуальной мобильности;

­– изучить вопросы нормативно-правового регулирования использования средств индивидуальной мобильности;

– провести анализ социальных эффектов средств индивидуальной мобильности;

– рассмотреть существующие на сегодняшний день социологические исследование транспорта в городах;

– на основании эмпирического материала проанализировать общее отношение горожан к современным средствам индивидуальной мобильности.

Тема "транспортные средства индивидуальной мобильности в городской среде" имеет высокую **научную разработанность.** В последние десятилетия в связи с увеличением числа городского населения и ростом проблем с экологией в городах, активно проводятся исследования по использованию транспортных средств индивидуальной мобильности, таких как велосипеды, электрические самокаты, гироскутеры и др., в городской среде. Данные исследования включают в себя оценку экологических, экономических, социальных, а также политических аспектов использования этих транспортных средств, их влияние на здоровье людей и многое другое. Таким образом, можно сказать, что эта тема имеет достаточно большой объем научных исследований, и остаётся актуальной для исследования и развития в настоящее время.

Научная новизна состоит в том, что применительно к Краснодару перспективы развития и отношения горожан к СИМ рассматриваются впервые.

**Методология и методы исследования.** В ходе проведения курсового исследования были использованы логические операции анализа, синтеза, определения, сравнения, систематизации и классификации. В качестве основного специально-научного метода избран метод анкетного опроса.

**Структура** работы предопределена поставленными задачами для достижения заявленной цели. Работа состоит из введения, двух глав, совокупно разделённых на 5 параграфов, заключения и списка использованных источников.

1. **Общая характеристика средств индивидуальной мобильности в городской среде**
   1. **Предпосылки появления современных средств индивидуальной мобильности**

Современные средства индивидуальной мобильности с недавних пор стали неотъемлемой частью нашей повседневной жизни. Однако, для того чтобы понять, какие предпосылки способствовали их появлению, необходимо рассмотреть исторический контекст и социальные факторы, которые оказали на них влияние.

Идея перемещения на значительных расстояниях преследует человечество многие тысячелетия. В древности люди использовали лошадей, верблюдов и других животных в качестве средств передвижения. Впервые "индивидуальная мобильность" стала доступной массам в начале 20-го века с появлением автомобиля, который стал одним из главных достижений технического прогресса того времени. Сейчас же к средствам индивидуальной мобильности, согласно дополненному пункту ПДД 1.2 относят электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколеса и иные аналогичные средства [17].

Важной предпосылкой для появления современных средств индивидуальной мобильности было увеличение мирового населения и урбанизация. Города стали всё более населенными и условия жизни в них стали более плотными. Люди хотели иметь более быстрые и удобные способы передвижения по городу, за счёт чего начало появляться всё больше транспорта, пригодного для индивидуального использования. В таких условиях велосипеды становились популярными, а автомобили были уже более комфортабельными и достаточно дешевыми для многих людей.

Ещё одной важной предпосылкой стало повышение стандарта жизни и увеличение мобильности населения в целом. Рост экономики и увеличение доходов людей означало, что удельный вес транспорта, доступного для индивидуального использования, начал значительно расти. Велосипеды, автомобили и мотоциклы начали использоваться не только для быстрой передвижения, но и для досуга. Кроме того, увеличение мобильности стало необходимым для выполнения задач на работе или в личной жизни.

И, наконец, последняя предпосылка связана с проблемой окружающей среды и необходимостью борьбы с последствиями загрязнения. Это стало проблемой после того, как многие города стали засоряться и загрязняться отработанными газами и отходами. Данный фактор способствовал появлению новых технологий, позволяющих создавать не только более экономичные, но и технически чистые двигатели для автомобилей и мотоциклов [10].

Сравнительно недавно к средствам индивидуальной мобильно было принято относить автомобили, скутеры и тд. То есть все то, на чем человек может передвигаться самостоятельно, без каких-либо посторонних, чужих людей. Сегодня же все иначе. Появление огромного количества автомобилей вызвало самый настоящий транспортный коллапс, что ведет к серьезным проблемам социальной жизни. Наиболее выраженный эффект перегруженности транспортной системы города – автомобильные пробки. Так, в соответствии с ежегодным исследованием производителя GPS систем «TomTom», автомобильные дороги Московского региона перегружены на 59%, что ставит столицу России на 6 место в антирейтинге городов с наиболее загруженными дорогами. Также 16-е место в списке занял Санкт-Петербург – дороги этого города перегружены на 45%, и на 23-ем месте расположился Новосибирск с показателем 45%. Автомобильные пробки создают массу неудобств для горожан, заставляя проводить в дороге 2-3 часа ежедневно [18].

К основным проблемам использования СИМ можно отнести предельно низкую мобильность, люди часами могут стоять в пробках, чтобы добраться до работы или домой. Автомобили, которые не оснащены электрическим двигателем, бросают вызов экологической обстановки страны. Эту проблему попытались решить, внедрив как раз те самые автомобили, которые могут передвигаться без вреда для природы с использованием электричества. Однако такой транспорт не решает проблему пробок в городе, да и к тому же имеет множество сопутствующих минусов. Для эффективного функционирования электромобиля требуются доступные в каждом населенном пункте места заряда, чего осуществить практически нереально в нашей стране за счет ее масштабов, финансовых затрат и ещё по нескольким факторам. В общем, такой вид транспорта для России малоэффективен и практичен.

Тогда появляется альтернатива автомобиля – средства индивидуальной мобильности. Они позволяют добираться до точки назначения дешево, экологично, быстро и удобно, практически не загружая автодороги. Понятие «средство индивидуальной мобильности (СИМ)» в соответствии с проектом изменений в правилах дорожного движения, разрабатываемым Министерством транспорта РФ – устройство, предназначенное для передвижения человека посредством использования электродвигателя (электродвигателей) и (или) мускульной энергии человека (роликовые коньки, самокаты, электросамокаты, скейтборды, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства), за исключением велосипедов и инвалидных колясок.

Сама идея электрического персонального транспорта не нова – еще в 1896 году британская компания Humber представила электровелосипед, который мог развивать скорость до 60 км/ч, а в 1915 году появились первые электросамокаты. Но особую популярность электрические СИМ приобрели только в последнем десятилетии. И произошло это по нескольким причинам. Во-первых, появились абсолютно новые разновидности электрических средств передвижения: моноколёса, сигвеи и гироскутеры. Они занимают совсем немного места, быстро заряжаются, при необходимости их можно без проблем нести в руках. Удобнее стали и электросамокаты - благодаря прогрессу аккумуляторы и электродвигатели стали настолько маленькими, что электрический самокат сейчас внешне почти не отличается от обычного. Во-вторых, возрастающая нагрузка на автодороги и увеличение пробок заставило людей искать новые способы передвижения. В-третьих, появились новые сервисы краткосрочной аренды, которые позволяют не приобретать СИМ в собственность, а лишь брать его на время за небольшую плату, только тогда, когда есть такая необходимость. Такая услуга получила название «кикшеринг». Первой компанией, предлагающей краткосрочную аренду самокатов, стала американская Bird - она начала свою деятельность в 2017 году. В Россию кикшеринг – сервис краткосрочной аренды самокатов и электросамокатов – пришел немного позже – в 2018 году в Москве запустились сервисы Делисамокат и YouDrive Lite, тогда парк самокатов этих крупнейших сервисов насчитывал 1200 штук, в всего московские сервисы кикшеринга предлагали для аренды 3 тысячи электрических самокатов[25].

В итоге современные средства индивидуальной мобильности появились благодаря сочетанию технического прогресса, повышения уровня жизни населения, нарастающей урбанизации и проблем с загрязнением окружающей среды. Эти факторы открыли возможности для более быстрых, удобных, экономичных и чистых транспортных средств, которые стали неотъемлемой частью нашей повседневной жизни.

* 1. **Анализ нормативно-правового регулирования использования средств индивидуальной мобильности в России и его социологический аспект**

Свобода передвижения участников дорожного движения ограничивается реальными условиями движения по дорогам, детерминирующими вероятность попадания в дорожно-транспортные происшествия. Стремясь минимизировать возможность получения водителями, пассажирами и пешеходами такого вреда, государство предпринимает целый комплекс мер, в числе которых не только мероприятия организационно-технического характера, но и меры правового воздействия [15, 321].

Анализ нормативно-правового регулирования использования средств индивидуальной мобильности (СИМ) в России показывает, что данная область отрасли юриспруденции до сих пор находится в процессе формирования и развития.

Впервые данную проблему стали обсуждать еще в 2016 году, а в 2019 году Министерством транспорта Российской Федерации был подготовлен проект изменений ПДД [17], затрагивающий вопросы регулирования безопасности дорожного движения водителей автотранспортных средств, пешеходов и лиц, передвигающихся на электрических средствах передвижения малой мощности. Проект 31 октября 2019 г. был вынесен на общественное обсуждение и впоследствии дорабатывался. Однако, вызвав разногласия по отдельным его положениям, изменения в ПДД так и не были приняты [12].

Стремительный рост за последние несколько лет происшествий с причинением вреда жизни и здоровью граждан, имущественного ущерба, правовое регулирование в этой области не успевает за ее развитием по пути технического прогресса. Появляется пробел в правовом регулировании.

Простота в управлении, мобильность, доступность вызвали масштабную распространенность средств индивидуальной мобильности среди населения. При этом их использование далеко не безопасно. По данным, приведённым в отчете Научного центра безопасности дорожного движения (НЦ БДД) МВД России, в 2022 году в стране было зарегистрировано 941 ДТП с участием СИМ. В них погибли 19 человек, и еще 976 человек были ранены. Для сравнения: в 2021 году таких аварий было 672, в 2020 году — 410, а в 2019-м — 142.  Среди пользователей СИМ, которые попадают в условную пешеходную категорию, самыми распространенными причинами ДТП являются движение по проезжей части, неподчинение сигналам регулирования и пересечение дороги вне пешеходного перехода [7].

В предлагаемом Министерством транспорта Российской Федерации проекте изменений в правила дорожного движения лица, использующие для передвижения средства индивидуальной мобильности старше семи лет исключены из категории пешеходов. Для них сформулированы особые правила движения, непосредственно связанные с возрастом. Так, предполагается, что «лицам от 7 до 14 лет будет разрешено движение только по тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам, а старше 14 лет — при соблюдении определенных условий — даже по правому краю проезжей части» [17].

Так, учитывая, что передвигаться по проезжей части допускаются только средства индивидуальной мобильности, которые оборудованы электродвигателем, тормозом, звуковым сигналом, световозвращателями белого цвета спереди, оранжевого или красного цвета с боковых сторон, красного цвета сзади, фарой (фонарем) белого цвета спереди, численность лиц которые предположительно могут получить законное право находится на железнодорожном полотне, весьма не большая.

Такие характеристики, как относительная неустойчивость средств индивидуальной мобильности в сумме с достаточно высокими скоростными возможностями, существенно увеличивает риск попадания таких участников движения в дорожно-транспортные происшествия. Более того, зачастую в качестве пользователей таких устройств выступают одни из наиболее виктимных участников дорожного движения — несовершеннолетние.

Ещё одним из важнейших нормативных актов в данной области является Федеральный закон «Об автомобильном транспорте и о дорожной деятельности» [21]. В соответствии с ним, СИМ, такие как электросамокаты, электровелосипеды и гироскутеры, относятся к категории маломоторных транспортных средств. Данные транспортные средства должны соответствовать определенным техническим требованиям, а также быть зарегистрированы истинными владельцами в соответствующих органах.

Однако, не все категории, относимые к СИМ, попадают под определения маломоторных транспортных средств, например, такие как электросамокаты, что создает противоречие в правовом поле. Кроме того, вопросы использования СИМ на дорогах и тротуарах также остаются открытыми, так как данная тема не является достаточно разработанной и нормативно регулированной.

Стоит отметить, что на сегодняшний день, законодательство в области использования средств индивидуальной мобильности в России становится более жестким, в связи с повышением требований к безопасности дорожного движения. Это ведет к повышению ответственности граждан за правильное использование транспортных средств и усиливает контроль со стороны правоохранительных органов.

Социологический аспект использования СИМ в России также представляет интерес. С одной стороны, данные транспортные средства имеют множество преимуществ, таких как мобильность, экологичность и экономичность, что является немаловажным в условиях города. Однако, их использование также связано с определенными проблемами, такими как беспорядки на дорогах и тротуарах, нарушение правил дорожного движения и безопасности дорожного движения. Несоблюдение правил дорожного движения может приводить к ДТП как с участием индивидуальных мобильных средств, так и без них. В связи с этим, введение более жестких требований к безопасности на дорогах становится необходимым.

В целом нормативно-правовое регулирование использования СИМ в России является актуальным вопросом и находится в процессе активного развития, а также потребует дальнейшего усилия для урегулирования вопросов использования данных транспортных средств.

* 1. **Социальные эффекты средств индивидуальной мобильности**

Дорожное движение является особой сферой жизни общества, включающей в себя совокупность общественных отношений удовлетворения транспортной потребности [13, 94]. Развитие современных технологий неизбежно сопровождается появлением на дорогах общего пользования все новых технических средств, обеспечивающих реализацию потребности людей в пространственном перемещении. Использование средств индивидуальной мобильности оказывает значительное влияние на общество.

Исходя из особенностей данного вида транспорта, а именно наличия электрического двигателя, нельзя отрицать положительное влияние на окружающую среду. В современном мире наблюдается тенденция к, так называемому, экологическому поведению. Интерес к экологически чистым и благоприятным для здоровья способам перемещения актуализируется и по причине того, что всеобщая автомобилизация значительно обострила экологические проблемы города. Машины негативно воздействуют на окружающую среду, загрязняя атмосферу, почву, воду, интенсифицируя шумовые, вибрационные, электромагнитные воздействия, что влечёт за собой негативные природные и климатические изменения. Также умножаются медицинские проблемы, связанные с аллергическими и астматическими заболеваниями [10].

Изучением экологического поведения занимался ещё американский ученый, который заложил основы социологии города, Робер Парк. Он разработал основные принципы социальной активности, среди которых: кооперация людей для достижения целей, аккомодация (изменения деятельности индивида в соответствии с требованиями внешнего социального окружения) и ассимиляция (усвоение социально-культурных традиций человеческой общности) [16].

Также, с развитием СИМ наблюдается уменьшение потребности в общественном транспорте. На первый взгляд может показаться, что это хороший эффект, но это может привести к сокращению финансирования общественного транспорта, что в свою очередь отразится на доступности и качестве услуг по транспортировке для людей, которые не могут или не хотят использовать индивидуальные средства мобильности. Из этой проблемы плавно вытекает и следующая. Уменьшение количества людей, которые передвигаются на публичном транспорте, может привести к уменьшению социальных контактов между людьми. Общественный транспорт может быть местом, где люди могут встретиться и пообщаться друг с другом. Однако, если все больше людей будут использовать индивидуальные средства мобильности, то контакт между людьми может уменьшиться.

Обобщая вышесказанное, можно сделать такой вывод, что даже беря во внимание и такие положительные эффекты использования средств индивидуальной мобильности как экономичность, экологичность, мобильность и отсутствие необходимости получения какого-либо документа, подтверждающего наличие навыков управления указанными транспортными средствами, это не предопределяют отсутствие опасности и не отменяет того, что такие участники дорожного движения стали оказывать негативное влияние на безопасность дорожного движения на тротуарах, пешеходных переходах, в границах пешеходных зон. Появление большого количества средств индивидуальной мобильности в России привело к возрастанию случаев ДТП, и это не может оставаться незамеченным.

1. **Проблемы и перспективы развития средств индивидуальной мобильности в условиях города**
   1. **Социологические исследование транспорта в городах**

Э.Дюркгейм отмечал: «Города всегда происходят от потребности, побуждающей индивидов постоянно находиться в максимально возможной близости друг к другу; они представляют как бы точки, в которых социальная масса сжимается сильнее, чем в других местах» [8 ,241].

Исходя из этого, логично появляются вопросы реализации возможности передвижения человека их точки «А» в точку «Б», обеспечение пространственной доступности благ и услуг, которые предоставляет город, чтобы каждый человек мог свободно ими воспользоваться и удовлетворить свои запросы. Жизненно необходимой становится потребность в мобильности [2].

Не секрет, что пространственный каркас современных мегаполисов формирует именно транспорт и его инфраструктура. Издавна его формировали передвижения человека пешком, но с изобретением колеса и появлением электричества все поменялось. Люди обрели возможность преодолевать большие расстояния за меньшее количество времени с помощью технических средств, материальных конструктов жизни общества.

Сложившаяся ситуация в современных городах с транспортной инфраструктурой требует рефлексивного отражения реальности в обществе, акцентирования внимания на фокусе социологического аспекта затрагиваемой проблемы.

Изучением транспорта занимались многие социологи с мировым именем. Темы передвижения в условиях города заложены в трудах М. Вебера, П. Бурдье, Г. Зиммеля, Э. Гидденса, Р. Парка, Х. Хойта, Д. Боден, Х. Молоча.

Согласно Максу Веберу, город – часть масштабного исторического процесса, в ходе которого общество создает институты, помогающие ему функционировать. Так, если город – форма организации социальной жизни, тогда транспорт – это инструмент организации этой социальной жизни.

Исследования П. Бурдье [3], который предложил идею присвоения пространства, отражают наибольшую разработанность социальных оснований проблемы роли транспорта в городе. П. Бурдье [3] отмечал, что способность владеть пространством осуществляется главным образом за счет присвоения дефицитных благ и благодаря «экономическому и символическому господству над средствами транспорта и коммуникации». Транспорт – своеобразная форма капитала, ресурс, позволяющий держать на расстоянии нежелательных людей и предметы и в то же время сближаться с желательными людьми и предметами, минимизируя, таким образом, затраты (особенно временные), необходимые для их присвоения. Транспорт определяет пространственную прибыль, а значит, и мобильность. Отсутствие капитала приковывает к месту. Отсутствие транспорта – тоже [2].

Транспорт – это социальная детерминанта как развития города, так и мобильности его жителей, гарант их права на достойное существование и комфортное проживание.

В современном мире наблюдается другая, иная картина города и поведение жителей в корне отличается от тех условий, в которых работали и исследовали различные проблемы социологи, представленные выше. Если в их «мире» существовало поколение, которое не избегает контактов с другими, совершенно не знакомыми людьми, то сейчас же на смену ему пришло следующее поколение, называемое миллениалы. Их отличительной чертой является отчужденность, скрытость, интимность. Они не имеют желания контактировать с массой людей в городе. Поэтому сейчас наблюдается такой «бум» индивидуального транспорта. Сначала все они стали обладателями личного автотранспорта, что привело к километровым пробкам и ухудшению экологической обстановки в городе. Эти проблемы стали предпосылкой появления компактного и экологически чистого транспорта - электросамоката, гироскутера, моноколеса. Такое средство передвижения требует минимум физической нагрузки, что отличает их от тех же велосипедов, чтобы им управлять не нужно проходить обязательное обучение и получения официального документа, оно способно разогнаться до 50км/ч, а что самое главное, его габариты настолько малы, что на нем с легкостью можно передвигаться по правой стороне дороги или даже тротуару, минуя пробки. Идеальное, казалось бы, на первый взгляд, изобретение современности. Однако оно несет в себе значительную опасность, как для пешеходов, так и для самого водителя.

Так как эта проблема актуализировалась не так давно, а именно начиная с 2019 года, научных трудов, касательно изучения современных транспортных средств индивидуальной мобильности в условиях города и отношения к ним жителей страны, нет.

Исходя их того, что транспорт, как выше уже было обозначено, является неотъемлемым институтом общественной жизни, а в отечественной и зарубежной социологии СИМ остаются малоизученными, появляется необходимость в рассмотрении транспорта на всех этапах развития. Сегодня – это средства индивидуальной мобильности. Предстоит проанализировать все плюсы и минусы данного транспортного средства, непосредственно опираясь на мнения людей. И на этой основе вынести определенные проблемы и перспективы развития нового средства передвижения.

* 1. **Отношения горожан к средствам индивидуальной мобильности**

За последние несколько лет в крупных городах России, а в частности в Краснодаре в связи с непрерывно растущей численностью населения на дорогах образуются километровые пробки, что создает, так называемую, острую перегруженность транспортной системы города. Автомобильные пробки создают серьезный дискомфорт жителям мегаполисов, поэтому данную проблему необходимо устранять. Решением этой сложной ситуации стала резкая популяризация СИМ (средств индивидуальной мобильности). В них есть масса преимуществ, таких как высокая доступность, небольшая цена за аренду и, самое главное, до точки назначения можно добраться куда быстрее, чем на автомобиле или общественном транспорте. Но несмотря на это, с течением времени появляются и проблемы данного средства передвижения, а именно сезонность и возрастающее число ДТП. Так как данная тема особо актуализировалась в обществе и насчет внедрения такого устройства существуют различные, можно даже сказать, полярные суждения, нами было решено провести пилотажное социологическое исследование среди жителей города Краснодар, с целью выяснить их мнение относительно современных средств индивидуально мобильности. В анкетном опросе по случайной выборке приняли участие 73 человека в возрасте от 18 до 28 лет. Среди опрошенных 61 – женщины, соответственно остальные 12 – мужчины.

Согласно полученным результатам, на вопрос: «Какой вид транспорта Вы предпочитаете?». 73% процента опрошенных выбрали автомобиль, 26% предпочитают передвигаться на общественном транспорте и всего 1 человек из 73 ответил, что велосипед. В выборе ответов присутствовал также вариант – СИМ. Однако ни один из респондентов его не выбрал. Что говорит о том, что индивидуальный транспорт всё же остается на лидирующих позициях, но преимущество все же у автомобиля, нежели у современных СИМ.

Однако для поездок по городу большинство респондентов выбирают именно общественный транспорт, так 70% предпочитают передвигаться по городу на трамвае, автобусе или троллейбусе, а 23% - на собственном автомобиле. «Передвигаться по городу на СИМ» выбрал всего 1 человек. Исходя из этих данных, можно сказать, что как бы ни старались власти решить проблему с транспортной перегруженностью, им не удается это сделать и практичным средством передвижения в городе выступает именно общественный транспорт.

90% опрошенных довольно частно на улицах встречает СИМ, остальные 10% встречают, но не так часто. Что говорит о высокой доступности данных средств передвижения.

На сегодняшний день колоссальными темпами развивается бизнес в сфере краткосрочной аренды, которые позволяют не приобретать СИМ в собственность, а лишь брать его на время за небольшую плату. Что и подтверждают данные опроса. 37% ответили, что чаше всего встречают на улицах арендованные СИМ, всего 5% отметили, что преобладают личные транспортные средства. Остальные 56% встречают и тех и других.

Половина опрошенных (50%) нейтрально относится к новым видам передвижения, однако среди респондентов, которые испытывают определенные чувства больше тех, у кого СИМ вызывают негативные эмоции (32%), положительное отношение имеют 16%. Данный результат может говорить о том, что при всех своих положительных характеристиках, у СИМ имеются значительные недостатки.

На вопрос, использовали ли когда-то респонденты СИМ, ответы разделились почти поровну, совсем не много больше тех, кто все-таки использовал (53%). Однако результат следующего вопроса о частоте использования говорит о том, что никто из опрошенных не обращается к СИМ чаще 1 раза в месяц. Это может говорить о том, что хоть доступность и достаточно велика в Краснодаре, спрос на них не такой уж и большой.

Из тех, кто пользуется СИМ, делают это с целью развлечения (46%), о чем говорят данные исследования. Меньше всего тех, кто ездит на них на работу или учебу (3%). Что говорит о том, что у жителей нет необходимости в использовании СИМ.

С развитием средств индивидуальной мобильности увеличивается и число ДТП с их участием. В связи с этим, в анкету было решено включить следующий вопрос: «Встречались ли Вы с проблемными ситуациями на улице с участием СИМ?». Ответы на него оказались весьма неожиданными и интересными. Так, поровну (42,5%) тех, кто наблюдал такую ситуацию и тех, кто не встречал лично, но слышал, что такие бывают. Шесть человек из 73 опрошенных сами стали участниками неприятной ситуации с СИМ. Результаты этого вопроса подтверждают статистические данные о участившихся случаев ДТП с современными транспортными средствами.

Далее целесообразным было спросить у респондентов по чьей вине, по их мнению, происходят ДТП. Так, преобладающее большинство (60%) считают, что аварии происходят по вине водителя СИМ, 32% затруднились ответить. 1 человек ответил, что ДТП провоцируют пешеходы и 3 человека, что водители автомобиля. Эти данные свидетельствуют о недостатке регулирования СИМ и о нормативно-правовом провале в данной сфере.

В вопросе преимуществ данного средства респонденты чаще всего отмечают быстрое перемещение (63 ответа), экономию времени и высокую доступность (по 40 ответов), и экологичное использование (20 ответов). Меньше тех, кто отмечает комфортность как преимущество (4 ответа).

58% опрошенных считают СИМ не безопасным видом транспорта, 28% затруднились ответить, и меньше всего тех, кто не видит опасности в СИМ. Эти данные опять же подтверждают большое количество ДТП с их участием, что оказывает определенный социальный эффект в виде угрозы для жителей Краснодара.

Половина опрошенных (49,3%) ответили, что не хотели бы развития и увеличения числа СИМ в своем городе, 26% затруднились с ответом, меньше тех (24%), кто желает дальнейшего распространения. Эти данные, в очередной раз подтверждают, что современные средства индивидуальной мобильности представляют опасность для жителей города и, опасаясь за свое здоровье и своих близких, респонденты отрицательно относятся к их стремительной и неумолимой популяризации.

Итак, после проведения анкетного опроса вырисовывается следующая картина. Люди не используют средства индивидуальной мобильности на ежедневной основе. Чаще всего они пользуются ими в целях развлечения не больше одного раза в месяц. Что отрицает утверждение о том, что СИМ просто необходимы в городе. Действительно, их количество существенно превалирует над реальным спросом на них. Несмотря на своё удобство, средства индивидуальной мобильности пока что не способны в полной мере заменить личный автомобиль, так как они не позволяют совершать поездки на дальние расстояния с семьей, перевозить багаж. Кроме того, так как СИМ – все-таки сезонный вид транспорта тут играют роль и климатические условия - в отличие от европейских стран, где СИМ уже получили широкое распространение, в России гораздо более холодный климат, который накладывает ограничения на использование индивидуальных транспортных средств. Также СИМ не являются настолько безопасным видом транспорта, чтобы люди, проживающие в городе, чувствовали себя спокойно и уверенно, но тут, как мы уже выяснили имеются пробелы в сфере правового регулирования.

И всё же, средства индивидуальной мобильности – перспективный вид транспорта, который может частично снять нагрузку как с частного, так и общественного транспорта.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

По итогам проведённого исследования можно сделать следующие выводы.

Под средствами индивидуальной мобильности в общем виде следует понимать такой вид транспорта, как электросамокат, электроскейтборд, гироскутер, сегвей, моноколесо и иные аналогичные средства. То есть устройства, предназначенные для передвижения человека посредством использования электродвигателя и мускульной энергии человека за исключением велосипедов и инвалидных колясок.

Современные средства индивидуальной мобильности появились благодаря сочетанию технического прогресса, повышения уровня жизни населения, нарастающей урбанизации и проблем с загрязнением окружающей среды. Эти факторы открыли возможности для более быстрых, удобных, экономичных и чистых транспортных средств, которые стали неотъемлемой частью нашей повседневной жизни.

Проанализировав нормативно-правовой аспект вопроса, мы пришли к следующему выводу. Средства индивидуальной мобильности помогут решить часть проблем с передвижением по городу отдельных групп населения. Всё это будет способствовать восстановлению экологии города и привлечению в него туристов. Однако, острота вопроса правовой неопределенности средств индивидуальной мобильности будет возрастать, что потребует введения правовых ограничений их допуска к участию в дорожном движении с учетом типа средства, возраста лиц, управляющих такими средствами, а также регулирования, в том числе технического, скоростных характеристик данных средств. Четкое правовое регулирование использования средств индивидуальной мобильности будет способствовать обеспечению безопасности всех участников дорожного движения.

Таким образом, внесение в российское законодательство дополнений, регламентирующих правила использования средств индивидуальной мобильности, крайне необходимо. Урегулирование вопроса о статусе участников дорожного движения, управляющих средствами индивидуальной мобильности, внесет ясность в их действия, а введение запретов и ограничений при использовании таких средств станет основой предупреждения ДТП. Между тем первостепенным является именно регулирование, а не запреты и наказания. Участники дорожного движения должны четко понимать, у кого и в каких ситуациях имеются преимущества в движении. При этом, помимо правового регулирования, необходимо развивать инфраструктуру для средств индивидуальной мобильности. Разделение дорожек для электротранспорта и пешеходов приведет к минимизации опасных ситуаций. Только комплексный подход позволит повысить безопасность движения по проезжей части и пешеходным зонам как для лиц, использующих средства индивидуальной мобильности, так и для пешеходов и автотранспортных средств.

Поведение социальных субъектов относительно предпочтений транспорта, переход к мобильности как к услуге не просто демонстрируют изменение индивидуального и социального выбора, но также говорят об институционализации определенных действий населения в экологической сфере. Тем самым формируются желаемые и одобряемые обществом поведенческие паттерны, отражающие экологические ценностные интеракции в парадигме «социум – техника – природа», что в целом трактуется как показатель общей социально-культурной зрелости общества.

По результатам проведенного анкетного опроса, можно говорить о том, что частота пользования средствами индивидуальной мобильности не такая уж и высокая. Тогда встает вопрос с экономической точки зрения: для чего на улицах так много электросамокатов, сдаваемых в аренду, ведь согласно полученным данным, их количество значительнее выше реального спроса на них? Но чтобы на него ответить, нужно проводить совсем другое исследование, отличавшееся в предметном поле от данной курсовой работы. Также проведенный опрос поставил под сомнение утверждение о том, что в городе с такими пробками просто необходимы СИМ, так как в основном люди пользуются ими в целях развлечения не больше одного раза в месяц. Респонденты отмечали такие положительные качества СИМ, как быстрое перемещение, доступность и экономность, однако заменить личный автомобиль им не удастся. Все-таки компактность данных устройств отменяет такие возможности, как поездки на дальние расстояния с семьей, перевозка багажа. Также, стоит отметить, что СИМ возможно пользоваться только в теплое время года, и, в соответствии с климатическими условиями нашей страны эксплуатация данных устройств может быть ограничена, особенно в северных регионах, в отличие от европейских стран, где СИМ уже получили широкое распространение.

Из полученных данных мы видим, что СИМ не вызывают у респондентов доверия, так как всё чаще происходят ДТП с их участием. Что подтверждает незавершенность парового регулирования данного вопроса.

Подводя итог данного исследования, следует сказать, что перспективы развития у данного вида транспорта однозначного есть. Для этого необходимо решить пробел в правовом регулировании, а также развить уровень инфраструктуры, который требует данное устройство.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Баранчикова, М. В. Значение виктимологической подготовки сотрудников ГИБДД для обеспечения безопасности дорожного движения / М. В. Баранчикова // Вестник образовательного консорциума Среднерусский университет. Серия: Юриспруденция. — 2016. — Т. 1, № 7-1 (7). — С. 18–20.
2. Бочарова О.В. Роль социального института транспорта в социальном пространстве города [Текст] / О. В. Бочарова // Вестник Саратовского государственного технического университета. - 2010. - N 45. - С. 289-293.
3. Бурдье П. Социология политики / П. Бурдье; пер. с фр. Н.А. Шматко; сост., общ. ред. и предисл. Н.А. Шматко. М.: Socio-Logos, 1993. 260 с.
4. Волков, П.А. Средства индивидуальной мобильности: вопросы теории и практики использования / П.А. Волков, Ю.В. Кемяш // Вестник Белгородского юридического института МВД России им. И.Д. Путилина. – 2021. – № 1. – С. 51–55.
5. Гудков, В. А. Качество пассажирских перевозок: возможность исследования методами социологии: учеб. пособие / В. А. Гудков, М. М. Бочкарева, Н. В. Дулина, Н. А. Овчар; ВолгГТУ. – Волгоград, 2008. – 163 с.
6. Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: https://transport.mos.ru/mostrans/all\_news/108222.

Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022, 79 с.

1. Дюркгейм Э. О разделении общественного труда. Метод социологии / Э. Дюркгейм. М.: Наука, 1991. 572 c. 241.
2. Ирошников Д.В. Правовые проблемы обеспечения безопасности личности на транспорте в условиях использования индивидуального электротранспорта // Правовое государство: теория и практика. 2019. №4. С. 40-50.
3. Ишкина Е.Г. Микротранспортные системы города: социокультурная и экологическая интерпретация / Е. Г. Ишкина, Г. И. Герасимова, М. Л. Белоножко// Теория и практика общественного развития. 2023. № 1. С. 41–46.
4. Кадеева А.С. Развитие инфраструктуры средств индивидуальной мобильности в Новосибирске / А.С. Кадеева // Ноэма (Архитектура. Урбанистика. Искусство). — 2020. — № 1(4). — С. 18–36.
5. Казаченок В.В. Средства индивидуальной мобильности: вопросы правового регулирования // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2021. Т. 12, № 2 (44). С. 165- 170.
6. Майоров, В. И. Безопасность в сфере дорожного движения как составная часть общественной безопасности / В. И. Майоров // Актуальные проблемы и перспективы развития административного права и процесса: сборник научных статей. — 2018. — С. 94–100.

Мишина Ю. В. К вопросу об участии в дорожном движении пользователей средств индивидуальной мобильности // Правопорядок: история, теория, практика. 2020. №1 (24).

Мишина, Ю.В. Проблемы определения административно-правового статуса лиц, использующих для передвижения электросамокаты, сегвеи и иные современные технические средства / Ю.В. Мишина // Проблемы экономики и юридической практики. – 2020. – № 4. – С. 321–325.

Парк Р. Город как социальная лаборатория // Рабочие тетради по истории и теории социологии. Вып. 1. М., 1992. С. 59–61.

1. Проект «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090», ID проекта 01/01/10-19/00096588 // URL:// https://regulation.gov.ru/projects#npa=96588. (Дата обращения 25.05.2023)
2. Смирнова Ж. В., Анализ средств индивидуальной мобильности как нового городского транспорта/ Ж. В. Смирнова, И. Р. Самарский// Международный научный журнал «Вестник науки» № 1 (46) Т.5 2022 г. с 173-181.
3. Сойников, С.А. Особенности определения административно-правового статуса участников дорожного движения, использующих современные технические средства передвижения (средства индивидуальной мобильности) / С.А. Сойников // Вестник экономической безопасности. – 2020. – № 1. – С. 216–219.
4. Средства индивидуальной мобильности в ПДД (самокаты, ролики, гироскутеры, моноколёса) [Электронный ресурс]. URL: https://pddmaster.ru/ plan/sim-1119.html (Дата обращения: 25.05.2023).

Федеральный закон "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 08.11.2007 N 257-ФЗ.

1. Электросамокат: «пешеход», «велосипед» или «мопед»? Персональные средства электротранспорта предложено учесть в ПДД и разделить на категории в зависимости от скорости [Электронный ресурс]: Московская городская Дума. https:// duma.mos.ru/ru/37/news/novosti/elektrosamokatpeshehod-velosiped-ili-moped-personalnyie-sredstvaelektrotransporta-predlojeno-uchest-v-pdd-i-razdelitna-kategorii-v-zavisimosti-ot-skorosti. (Дата обращения 25.05.2023)
2. Электросамокаты и смертельные ДТП. Как власть пытается решить проблему. [Электронный ресурс]. <https://riamobalashiha.ru/article/elektrosamokaty-i-smertelnye-dtp-kak-vlast-pytaetsya-reshit-problemu-583917>. (Дата обращения 25.05.2023)
3. Юнг, А.А. Оценка аварийности средств индивидуальной мобильности в различных условиях движения / А. А. Юнг, А. Г. Шевцова // Современная наука. – 2021. – № 2. – С. 31-36.
4. TomTom Traffic Index – обзор уровня загруженности дорог [Электронный ресурс]. URL: https://www.tomtom.com/en\_gb/traffic-index. (Дата обращения 25.05.2023)

**ПРИЛОЖЕНИЕ А**

**Инструментарий (опрос)**

Уважаемые респонденты!

*Мы, студенты – социологи, проводим исследование с целью выявления особенностей влияния средств индивидуальной мобильности на жителей города Краснодар.*

*Исследование проводится анонимно.*

*Заранее благодарим за участие в нашем исследовании!*

1. Какой вид транспорта Вы предпочитаете?

а) автомобиль;

б) общественный транспорт;

в) велосипед;

г) мотоцикл/скутер;

д) электросамокат, сигвей, гироскутер, моноколесо (СИМ – средства индивидуальной мобильности).

1. Встречали ли Вы в своём населенном пункте электросамокаты, моноколёса, гироскутеры, сигвеи (далее СИМ)?

а) да, очень часто;

б) да, но редко;

в) нет

1. Если Вы встречали СИМ, то это были …

а) личные средства;

б) на прокат (в аренду);

в) встречаются и личные, и арендованные

1. Использовали ли Вы когда-нибудь СИМ?

а) да;

б) нет

1. Если Вы использовали СИМ, то как часто?

а) каждый день;

б) раз в неделю;

в) раз в месяц;

г) было всего пару раз

г) было всего один раз.

1. Если Вы использовали СИМ, то с какой целью?

а) срочное передвижение по городу в личных целях;

б) с целью развлечения;

в) с целью посмотреть город (туристы);

г) на работу, учебу и т.д.

1. Как Вы относитесь к СИМ?

а) положительно;

б) отрицательно;

в) нейтрально

1. Встречались ли Вы с проблемами ситуациями на улице с участием СИМ?

а) да, я был её участником

б) да, я наблюдал такую ситуацию

в) нет, но я слышал, что подобные встречаются

г) нет

1. В крупных городах участились случаи ДТП с участием средств индивидуальной мобильности, слышали ли Вы об этом?

а) да, часто;

б) да, редко;

в) нет

г) затрудняюсь ответить

1. Как Вы думаете, по чьей вине чаще всего встречаются ДТП с участием СИМ?

а) по вине пешехода;

б) по вине автомобиля;

в) по вине водителя СИМ

1. Отметьте, что из перечисленного, по Вашему мнению, относится к преимуществам СИМ

* экономия времени;
* высокая доступность;
* комфорт;
* экономия денежных средств;
* экологичное использование;
* быстрое перемещение;