



УДК 316.4

<https://www.doi.org/10.33910/2687-0223-2021-3-4-290-296>

## Дополнительное образование в повседневной мобильности дошкольников

Н. А. Антонова<sup>✉1</sup>, К. Р. Путимцева<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Уральский федеральный университет им. первого Президента России Б. Н. Ельцина, 620002, Россия, г. Екатеринбург, ул. Мира, д. 19

### Сведения об авторах

Наталья Леонидовна Антонова,  
SPIN-код: 6737-2636,  
ResearcherID: Q-1495-2015,  
ORCID: 0000-0002-2063-4970,  
e-mail: [n.l.antonova@urfu.ru](mailto:n.l.antonova@urfu.ru),

Кристина Романовна Путимцева,  
ORCID: 0000-0001-7205-2211,  
e-mail: [Putimtseva.Kristina@urfu.me](mailto:Putimtseva.Kristina@urfu.me)

### Для цитирования:

Антонова, Н. А., Путимцева, К. Р.  
(2021) Дополнительное образование в повседневной мобильности дошкольников. *Комплексные исследования детства*, т. 3, № 4, с. 290–296. <https://doi.org/10.33910/2687-0223-2021-3-4-290-296>

Получена 15 сентября 2021;  
прошла рецензирование  
20 сентября 2021; принята  
23 сентября 2021.

**Финансирование:** Исследование не имело финансовой поддержки.

**Права:** © Н. А. Антонова, К. Р. Путимцева (2021).  
Опубликовано Российским государственным педагогическим университетом им. А. И. Герцена. Открытый доступ на условиях лицензии [CC BY-NC 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

**Аннотация.** В статье проведен анализ доступности дополнительного образования для семей, имеющих детей дошкольного возраста в контексте повседневной мобильности. Опираясь на материалы социологического исследования, проведенного в 2021 г. в городе Екатеринбурге, объектом которого выступила родительская общность (n = 163; 85% — женщины, 15% — мужчины), а также результаты полуформализованных интервью (n = 9), в статье утверждается, что физическая активность и опыт общения выступают лидирующими в процессе развития дошкольника. Для реализации потребностей родители обращаются к дополнительным образовательным услугам. Ограничения в передвижении детей-дошкольников становятся барьером в становлении и воспроизводстве образовательных маршрутов в городском пространстве. Дошкольные образовательные организации «берут на себя» функции дополнительного образования детей, формируя для ряда семей единственный маршрут передвижения «дом — детский сад» с незначительными изменениями в пешеходном сценарии. Выбор специализированных учреждений дополнительного образования ограничен локальным районом проживания. Барьерами доступа к системе дополнительного образования становятся ограничения в бюджете, времени семьи, поскольку транспортная инфраструктура не может удовлетворить потребности в быстром регулярном возвратном перемещении родителей с детьми. Отсутствие личного автотранспорта, а также проживание в отдаленных от центра города районах и отсутствие прародителей формируют неравенство в доступе к дополнительным образовательным услугам и развитию маршрутов повседневной мобильности маленьких горожан; мобильность сосредоточена в жилом микрорайоне, где проживает семья. Образовательные потребности родителей дошкольников и самих детей должны быть учтены градостроителями при планировании/проектировании новых жилых микрорайонов.

**Ключевые слова:** дополнительное образование, дети, дошкольники, повседневная мобильность, перемещения.

# Additional education in preschool children's daily mobility

N. L. Antonova<sup>✉1</sup>, K. R. Putimtseva<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Ural Federal University named under First President of Russia B. N. Yeltsin, 19 Mira Str., Ekaterinburg 620002, Russia

## Authors

Natalya L Antonova,  
SPIN: 6737-2636,  
ResearcherID: Q-1495-2015,  
ORCID: 0000-0002-2063-4970,  
e-mail: n.l.antonova@urfu.ru

Kristina R Putimtseva,  
ORCID: 0000-0001-7205-2211,  
e-mail: Putimtseva.Kristina@urfu.me

## For citation:

Antonova, N. L., Putimtseva, K. R. (2021) Additional education in preschool children's daily mobility. *Comprehensive Child Studies*, vol. 3, no. 4, pp. 290–296. <https://doi.org/10.33910/2687-0223-2021-3-4-290-296>

**Received** 15 September 2021;  
reviewed 20 September 2021;  
accepted 23 September 2021.

**Funding:** The study did not receive any external funding.

**Copyright:** © N. L. Antonova, K. R. Putimtseva (2021). Published by Herzen State Pedagogical University of Russia. Open access under CC BY-NC License 4.0.

**Abstract.** The article analyses access to additional education in families with preschool aged children in the context of daily mobility. Data used in the article include the results of 2020 sociological research polling parents living in the city of Yekaterinburg (n = 163; 85% women, 15% men) and the results of semi-formalized interviews (n = 9). These data suggest that physical activity and social experience act as drivers in the development of preschool children. To meet the needs for such activities, parents turn to additional education. Mobility difficulties associated with preschool children become a barrier to creating and maintaining educational routes in the urban space. Preschool educational organisations “take over” the functions of additional education for children, resulting in some families only moving between the home and the kindergarten with little variation in their walking paths. The choice of specialised institutions of additional education is limited to the district they reside in. Family's limited time budget becomes a barrier to accessing the system of additional education, since the transport infrastructure does not offer options that would allow parents with children to quickly travel to the additional education institution and back. Lack of a personal vehicle, residence in areas remote from the city centre and the absence of grandparents drive inequalities in access to additional education and impede the development of routes for the daily mobility of small children, which is often limited to the neighbourhood where the family resides. The educational needs of parents of preschool children and the children themselves should be considered by urban planners when planning/designing new residential neighbourhoods.

**Keywords:** additional education, children, pre-schoolers, daily mobility, movement.

## Введение

Город как социально-территориальное образование в последние десятилетие привлекает внимание представителей разных научных направлений, а также управленцев-практиков. Выполняя широкий спектр социокультурных функций, город развивается, реализуя потребности и интересы его жителей, которые активно перемещаются в городском пространстве в соответствии со своими планами, установками, возможностями.

Швейцарский исследователь В. Кауфманн (Kaufmann 2011) рассматривает повседневные перемещения как непродолжительное во времени и незначительное с точки зрения расстояния движение/мобильность. Повседневные перемещения возвратны, регулярны, рутинны (Kellerman 2012), они предстают как маршруты, соединенные смысловыми точками (Фень 2011; Jensen 2009). Смысловые точки маркируют пространство города, формируя смысловую карту, которая упорядочивает направления и способы повседневных перемещений, служит регламен-

тации образа жизни, следованию определенным принципам и обязательствам.

Базисом маршрутов повседневных перемещений выступают потребности индивидов и групп. Их формирование осуществляется на основе ценностей и представлений, а также возможностей, т. е. ресурсообеспеченности. Регулирование маршрутов осуществляется посредством социальных норм (как формальных, так и неформальных). Повседневные перемещения поддерживают социальный порядок, обладают предсказуемостью, которая становится фактором стабильности социального самочувствия городских жителей. Нарушение привычного ритма городской жизни может привести к деструкции, тревоге, эмоциональному истощению, разрушению локально-территориальной идентичности.

Повседневная жизнь жителя города не ограничена исключительно местом своего проживания, ее границы расширяются с ростом города и инфраструктуры. Однако жизнь дошкольника, как правило, привязана к дому и близлежащим организациям/учреждениям,

площадкам для игровой деятельности. Исследователи из Финляндии (Fagerholm, Broberg 2011), анализируя перемещения детей 10–11 лет, отмечают, что повседневная мобильность детей в значительной степени сосредоточена в непосредственной близости к дому и школе и не превышает расстояния от места проживания в один километр. Что касается дошкольников, то они, в отличие от детей школьного возраста, имеют меньше ресурсов для перемещений, осуществляя мобильность в сопровождении взрослого и находясь в зависимости от родителей/прародителей.

В нашем исследовании мы сосредоточили свое внимание на доступности учреждений дополнительного образования для детей-дошкольников. Сегодня дополнительное образование выступает важным звеном развития ребенка, обладая способностью оперативно реагировать на «вызовы времени» в интересах ребенка, его семьи, общества, государства, а также являясь одним из факторов, определяющих способности и интересы ребенка. Дополнительное образование дает каждому ребенку возможность персонифицироваться, индивидуализироваться, удовлетворить образовательные потребности в нравственном, художественно-эстетическом, интеллектуальном, физическом развитии, а также обеспечивает вариативность. Оно способствует становлению личности в соответствии с возрастными особенностями ребенка, а также адаптации к социуму и формирует культуру свободного времяпрепровождения.

Согласно концепции Д. Б. Эльконина (Эльконин 1971), дошкольный возраст сосредоточен вокруг взрослого человека, его статусов и поведенческих практик. Его связь с окружающим миром опосредована значимыми взрослыми, имеющими определенный набор ресурсов, в соответствии с которыми выстраивается повседневная жизнь ребенка, в том числе и маршруты перемещений.

## Методы исследования

Наше исследование, объектом которого выступили родители, имеющие детей дошкольного возраста, было проведено в городе Екатеринбурге в марте 2021 г. Используя онлайн опрос, мы опросили 163 респондента. Из них: 85% — женщины, 15% — мужчины. Средний возраст опрошенных составил 30 лет. 56% родителей — представители среднего класса; 88% состоят в браке; 83% имеют высшее образование. Одной из исследовательских задач

стал анализ доступности дополнительного образования при выборе маршрутов повседневных перемещений. Материалы исследования были обработаны в программе анализа социологической и маркетинговой информации Vortex.

Для уточнения и глубинного изучения маршрутов повседневных образовательных перемещений мы также провели 9 интервью с родителями (информанты — женщины с высшим образованием; выбор женщин обусловлен фактом, зафиксированным в онлайн опросе: 85% женщин принимают решение о выборе направлений/видов дополнительного образования для своих детей и сопровождают их в повседневных перемещениях). Тексты интервью были транскрибированы и обобщены в соответствии с целевыми установками исследования.

## Результаты исследования

Материалы опроса свидетельствуют, что большая часть родителей считает физическую активность (78%) и коммуникативный опыт (72%) наиболее важными в процессе развития дошкольников. Как отмечает один из информантов: «...ребенок — это активный любопытный маленький человек, он не сидит на одном месте, ему нужно бегать, прыгать, играть, поэтому я и рассматриваю в дополнительном образовании, прежде всего, разные виды спортивной занятости — плавание, например, или гимнастика...» (жен., 29 лет). Что касается коммуникативных навыков, то «через общение ребенок познает социальный мир, осваивает и присваивает социальный опыт, получает информацию и приобретает практику взаимодействия, сопереживания, взаимовлияния» (Трубайчук 2015, 87). По оценкам информантов, дополнительное образование способствует развитию навыков общения с другими детьми и взрослыми, усвоению норм и ценностей коммуникативной деятельности.

Каким образом удовлетворяется потребность родителей в дополнительном образовании детей? 73% респондентов посещает дополнительные занятия в дошкольном образовательном учреждении. Мотивация выбора связана с отсутствием необходимости корректировать свой рабочий день и «вписывать» в него перемещения в специализированные детские центры, школы и т. п., предлагающие дополнительные образовательные услуги: «...дополнительное образование в детском саду — это, прежде всего, удобно; все в одном месте, не надо куда-то бежать вечером или в выходные» (жен., 27 лет). 24% опрошенных предпочитают, чтобы все

занятия (как основные, так и дополнительные) были в одном месте. Однако, как отмечают практически все информанты, в дошкольных образовательных организациях выбор услуг ограничен: «...в детском саду только танцы предлагают и лечебную гимнастику, а мне бы хотелось, чтобы сын занялся спортом...» (жен., 32 года).

Дошкольное образовательное учреждение является для ребенка смысловой точкой в образовательном маршруте «дом — детский сад»; большая часть родителей реализует именно данную модель при выборе дополнительного образования, не расширяя спектр повседневных перемещений. Освоение/присвоение пространства города дошкольниками значительно ограничено ресурсами, прежде всего, наличием времени у родителей. 27% респондентов отметили, что им не хватает времени для того, чтобы «водить» ребенка на дополнительные занятия вне стен дошкольной образовательной организации.

Вместе с этим 67% опрошенных родителей включили практику посещения учреждений дополнительного образования в распорядок дня своего ребенка-дошкольника; каждый четвертый респондент планирует занять ребенка дополнительной образовательной деятельностью в ближайшее время.

В структуре мотивации посещения учреждений дополнительного образования лидирующие позиции занимают желание ребенка заниматься определенным направлением/видом дополнительного образования (54%), потребность родителей выявить способности/склонности своего ребенка (30%), близость к месту проживания организации, предлагающей дополнительные образовательные услуги для детей (20%). Для 62% респондентов «шаговая доступность» учреждения дополнительного образования является основным фактором его выбора. При этом на стоимость образовательных услуг будут обращать внимание лишь 12% родителей.

Важность фактора территориальной доступности учреждений дополнительного образования отмечают и те респонденты, которые только задумываются о дополнительных занятиях детей: «...мне важно, чтобы кружки и секции были рядом с домом, нет возможности куда-то возить, и постоянно просить бабушек/дедушек не могу» (жен., 29 лет).

Расширяя спектр мотивов образовательной мобильности детей, информанты также указали на ограниченность направлений дополнительного образования детей и их качество,

предлагаемых в дошкольных образовательных организациях: «Я вожу свою дочь в музыкальную школу, там для дошкольников организованы занятия, считаю, что в детском саду недостаточно музыкальных занятий, да и специалистов нет» (жен., 29 лет).

Родители дошкольников в интервью справедливо поднимают вопрос как о времени, затрачиваемом на перемещения до учреждений дополнительного образования, так и о способах передвижения к смысловой точке. Как справедливо отмечают С. К. Лычко и Н. Л. Мосиенко, время в пути является важнейшим фактором, организующим и дифференцирующим повседневные маршруты и влияющим на физическое и эмоциональное состояние людей (Лычко, Мосиенко 2016, 265).

В нашем исследовании информанты отметили эмоциональную и физическую нагрузку на организм ребенка при использовании общественного транспорта как средства передвижения: «...в автобусе жарко, ребенок плачет, его тошнит, ...голова болейт начинает... У меня стресс... Лучше пешком, где-нибудь рядом с домом найти кружки...» (жен., 32 года); «Проблема не только в пробках, проблема в загруженности автобусов и маршруток. Заходишь с ребенком, все «сидячие» места заняты, ну могут уступить, но не всегда. Даже 4–5 остановок тяжело даются» (жен., 29 лет). Ориентация на пешеходные маршруты определяется и высокой загруженностью транспортных артерий города: «Я — за рулем, у меня машина, вроде бы проблема решена: отвезти и привезти сына, но пробки! Опаздывать не люблю, поэтому ходим на ИЗО в соседнем доме» (жен., 30 лет).

Я. Е. Любимов отмечает, что, например, в Хельсинки действует правило 40-минутной доступности, т. е. практически от любого дома до центра города на общественном транспорте можно добраться в течение 40 минут (Любимов 2017, 150). Транспортная инфраструктура оказывает существенное влияние на реализацию потребностей городского населения за пределами района проживания. Согласно нашему исследованию, проведенному в 2019 году, объектом которого выступила молодежь города Екатеринбурга (n = 750), работа городского транспорта входит в ТОП-5 наиболее значимых факторов привлекательности города для будущего проживания (Антонова, Абрамова, Полякова 2020).

Родители в нашем исследовании считают, что общественный транспорт в городе в настоящее время не решает вопросы перемещений

с детьми дошкольного возраста. Немного проще тем родителям, которые имеют в собственности автомобили, однако даже они не готовы включать регулярные возвратные перемещения с детьми в учреждения дополнительного образования, расположенные на значительном удалении от дома. «У меня сын очень шустрый, не сидит на месте, поэтому, что в машине, что в автобусе, он активничает, может понуть. Намучаешься, пока доедешь. Ехать с ним далеко я пока не готова. Пусть пока в детском саду позанимается, а подрастет, тогда сам и будет ездить» (жен., 31 год).

А. Г. Филипова и Н. Э. Ракитина поднимают проблему неравенства детства (Филипова, Ракитина 2016, 66). Дети-дошкольники имеют неравные со взрослыми возможности физических перемещений. Неравенство проявляется и в ограниченности семейных и индивидуально-личностных ресурсов, например, при выборе района проживания. Наши информанты отмечают, что статусные/престижные учреждения дополнительного образования детей сосредоточены в центральных районах: «...хотела Данила в футбол отдать, но нужно возить в спортивную школу на ВИЗе, сами живем в Солнечном, дорога займет только полтора часа в одну сторону... Хорошо тем, у кого спортшкола "под окнами"...» (жен., 30 лет). Вместе с этим, информант, продолжая рассуждения о доступности культурно-образовательных организаций, характеризует район своего проживания Солнечный как «...очень перспективный и благополучный, с развитой инфраструктурой. Это новый район. Да, он на "выселках", но здесь строится губернаторский лицей, застройщик построит центр художественной гимнастики, ледовую арену. Детям здесь будет очень уютно и безопасно» (жен., 30 лет).

Повседневное потребление городского пространства детьми-дошкольниками, таким образом, локализовано на территории проживания семьи. Смысловыми точками, где реализуются образовательные потребности, выступают дошкольные образовательные учреждения и организации дополнительного образования, расположенные в «домашнем» районе. Для детей это освоенные/опривыченные места с рутинизированными маршрутами передвижения.

Родители являются субъектами формирования систем повседневной мобильностей своих детей. При этом роль дошкольников как со-авторов маршрутизации заключается скорее не в определении направлений и видов дополнительного образования и, соответственно, перемещений за пределы района проживания,

а корректировке сценария пешеходного маршрута: «...мы можем, например, с дочкой пойти не по аллее, а по улице, где магазины и киоски, или поиграть на детской площадке в соседнем дворе, пока идем из детского сада домой...» (жен., 29 лет). Родители также корректируют маршруты исходя из хозяйственно-бытовых потребностей, различного рода обстоятельств/обязательств и планов: «...по-разному ходим, иногда в магазин забегаем за продуктами, иногда к бабушке, она в соседнем доме живет...» (жен., 29 лет). Информанты особо отмечают роль прародителей (бабушек/дедушек) в формировании образовательных маршрутов. Так, все участники интервью единодушны в том, что высокая профессионально-трудова занятость родителей становится барьером активных повседневных перемещений с ребенком-дошкольником: «...нам очень моя мама помогает, водит Илью на плавание 3 раза в неделю, хорошо, что бассейн рядом с домом... я бы не успевала...» (жен., 31 год).

## Выводы

В целом материалы исследования позволили прийти к следующим выводам. Дополнительное образование дошкольников — условие и фактор социального и личностного развития, инструмент усвоения культуры социума и механизм реализации способностей и интересов. Выполняя широкий спектр функций, дополнительное образование «вписано» в образ жизни городской семьи. Поскольку имеются ограничения в самостоятельном перемещении дошкольников в пространстве города, постольку при выборе дополнительных образовательных услуг родительская общность стремится минимизировать пространственное движение за пределы района проживания. Большая часть родителей ориентирована на получение основных и дополнительных образовательных услуг в дошкольных образовательных организациях, что ограничивает развитие маршрутов повседневной мобильности детей дошкольного возраста. Родители ориентированы на специализированные учреждения дополнительного образования детей, расположенные в районе проживания семьи. Основными причинами «скудости» сценариев перемещений являются временные ограничения, поскольку сформированная транспортная инфраструктура затрудняет мобильность и снижает доступ к организациям культурно-образовательной сферы. Неравенство в доступе к дополнительному образованию проявляется и в ограниченности семейных ресурсов.

Отсутствие личного автомобиля, проживание в отдаленных от центральной части города районах, отсутствие прародителей «в шаговой доступности» препятствуют выбору актуальных и престижных направлений и видов дополнительного образования, снижая возможности освоения городского пространства дошкольниками. Полагаем, что планирование/проектирование новых городских районов должно осуществляться с учетом потребностей семей в дополнительном образовании детей. Зависимость дошкольников от взрослых в повседневных перемещениях должна быть учтена градостроителями, чтобы жилые микрорайоны стали удобны и безопасны для успешной социализации маленьких горожан.

### Конфликт интересов

Авторы заявляют об отсутствии потенциального или явного конфликта интересов.

### Conflict of Interest

The authors declare that there is no conflict of interest, either existing or potential.

### Соответствие принципам этики

Авторы сообщают, что при проведении исследования соблюдены этические принципы, предусмотренные для исследований с участием людей.

### Ethics Approval

The authors state that all ethical principles relevant to research that includes human subjects have been duly followed.

### Благодарности

Авторы благодарят анонимных рецензентов статьи, замечания которых позволили значительно улучшить ее качество.

### Acknowledgements

The authors would like to thank the anonymous reviewers, whose comments allowed them to significantly improve the quality of the article.

## Литература

- Антонова, Н. Л., Абрамова, С. Б., Полякова, В. В. (2020) Право на город: повседневные практики молодежи и партиципация в производстве городского пространства. *Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены*, № 3 (157), с. 443–462. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2020.3.1597>
- Лычко, С. К., Мосиенко, Н. Л. (2016) Общественный транспорт в практиках мобильности: повседневные маршруты горожан. *Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены*, № 5 (135), с. 256–273. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2016.5.14>
- Любимов, Я. Е. (2017) Экологическая направленность системы городского транспорта на примере региона Хельсинки — Уусимаа: сопоставление с Санкт-Петербургом. *Ученые записки Российского государственного гидрометеорологического университета*, № 47, с. 145–156.
- Трубайчук, Л. В. (2015) Социально-коммуникативное развитие детей дошкольного возраста. *Вестник Челябинского государственного педагогического университета*, № 6, с. 85–91.
- Фень, Е. Г. (2011) Город в движении: к вопросу о повседневности мобильности. *Антропологический форум*, № 15, с. 145–156.
- Филипова, А. Г., Ракитина, Н. Э. (2016) Дети и город: проблема воспроизводства социального неравенства. *Социология города*, № 2, с. 58–71.
- Эльконин, Д. Б. (1971) К проблеме периодизации психического развития в детском возрасте. *Вопросы психологии*, № 4, с. 6–20.
- Fagerholm, N., Broberg, A. (2011) Mapping and characterizing children's daily mobility in urban residential areas in Turku, Finland. *Fennia*, vol. 189, no. 2, pp. 31–46.
- Jensen, O. B. (2009) Flows of meaning, cultures of movements — Urban mobility as meaningful everyday life practice. *Mobilities*, vol. 4, no. 1, pp. 139–158. <https://doi.org/10.1080/17450100802658002>
- Kaufmann, V. (2011) *Rethinking the city: Urban dynamics and motility*. Lausanne: EPFL Press, 157 p.
- Kellerman, A. (2012) *Daily spatial mobilities: Physical and virtual*. Farnham: Ashgate Publ., 238 p.

## References

- Antonova, N. L., Abramova, S. B., Polyakova, V. V. (2020) Pravo na gorod: povsednevnye praktiki molodezhi i partisipaciya v proizvodstve gorodskogo prostranstva [The right to the city: Daily practices of youth and participation in the production of urban space]. *Monitoring obshchestvennogo mneniya: ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny — Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes Journal*, no. 3 (157), pp. 443–462. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2020.3.1597> (In Russian)

- El'konin, D. B. (1971) K probleme periodizatsii psikhicheskogo razvitiya v detskom vozraste [On the problem of periodization of mental development in childhood]. *Voprosy Psichologii*, no. 4, pp. 6–20. (In Russian)
- Fagerholm, N., Broberg, A. (2011) Mapping and characterizing children's daily mobility in urban residential areas in Turku, Finland. *Fennia*, vol. 189, no. 2, pp. 31–46. (In English)
- Fen, E. G. (2011) Gorod v dvizhenii: k voprosu o povsednevnosti mobil'nosti [City on the move: Considering everyday mobility]. *Antropologicheskij forum — Forum for Anthropology and Culture*, no. 15, pp. 145–156. (In Russian)
- Filipova, A. G., Rakitina, N. E. (2016) Deti i gorod: problema vosпроизводства sotsial'nogo neravenstva [Children and city: Problem of reproduction of social inequality]. *Sotsiologiya goroda*, no. 2, pp. 58–71. (In Russian)
- Jensen, O. B. (2009) Flows of meaning, cultures of movements — Urban mobility as meaningful everyday life practice. *Mobilities*, vol. 4, no. 1, pp. 139–158. <https://doi.org/10.1080/17450100802658002> (In English)
- Kaufmann, V. (2011) *Rethinking the city: Urban dynamics and motility*. Lausanne: EPFL Press, 157 p. (In English)
- Kellerman, A. (2012) *Daily spatial mobilities: Physical and virtual*. Farnham: Ashgate Publ., 238 p. (In English)
- Lychko, S. K., Mosienko, N. L. (2016) Obshchestvennyj transport v praktikah mobil'nosti: povsednevnye marshruty gorozhan [Public transport in mobility practices: Daily routes of citizens]. *Monitoring obshchestvennogo mneniya: ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny — Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes Journal*, no. 5 (135), pp. 256–273. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2016.5.14> (In Russian)
- Lyubimov, Ya. E. (2017) Ekologicheskaya napravlennost' sistemy gorodskogo transporta na primere regiona Khel'sinki — Uusimaa: sopostavlenie s Sankt-Peterburgom [Environmental orientation of the Helsinki / Uusimaa region transport system: Comparison to Sant Petersburg]. *Uchenye zapiski Rossijskogo gosudarstvennogo gidrometeorologicheskogo universiteta — Proceedings of the Russian State Hydrometeorological University*, no. 47, pp. 145–156. (In Russian)
- Trubajchuk, L. V. (2015) Sotsial'no-kommunikativnoe razvitie detej doskol'nogo vozrasta [Socio-communicative development of preschoolers]. *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta — Herald of Chelyabinsk State Pedagogical University*, no. 6, pp. 85–91. (In Russian)