

Научная статья

УДК 316.334:61

DOI: 10.18522/2658-5820.2023.2.8

EDN XRJJNL

**Комфортная городская среда: система общественного транспорта
в оценках жителей г. Ростова-на-Дону****Полина А. Зекунова¹**¹ Южный федеральный университет, Ростов-на-Дону, Россия

e-mail: polina.zekunova@yandex.ru

Аннотация

Введение. Основной темой статьи является рассмотрение системы общественного транспорта как элемента комфортной городской среды. В ней также представлены результаты авторского исследования системы общественного транспорта в оценках жителей г. Ростова-на-Дону. В работе рассматриваются методологические подходы к исследованию системы общественного транспорта.

Методы. Эмпирическую основу статьи составляют результаты анкетного опроса, проведенного автором.

Результаты и их обсуждение. Исследования города, городской среды и ее комфорта в отдельных сферах, в том числе системы городского общественного транспорта, интересны и перспективны для социолога. Такие исследования предоставляют возможность получить содержательные эмпирические данные в динамике, сравнивать и оценивать города России по параметрам комфортности, а значит, дать практические рекомендации по улучшению благоустройства города и повышению комфортности для его жителей.

Ключевые слова: городская среда, общественный транспорт, система транспорта, комфортная среда.

Для цитирования: Зекунова П.А. (2023). *Caucasian Science Bridge*, 6 (2), с. 78–82. <https://doi.org/10.18522/2658-5820.2023.2.8>

**Comfortable urban environment: public transport system
in the estimates of residents of Rostov-on-Don****Polina A. Zekunova¹**¹Southern Federal University, Rostov-on-Don, Russia

e-mail: polina.zekunova@yandex.ru

Abstract

Introduction. The main topic of the article is the consideration of the public transport system as an element of a comfortable urban environment. It also presents the results of its own research of the public transport system in the estimates of residents of Rostov-on-Don. The paper discusses methodological approaches to the study of the public transport system.

Methods. The empirical basis of the article is the results of a questionnaire survey conducted by the author.

Results and its discussion. Studies of the city, the urban environment and its comfort in certain areas, including the urban public transport system, are interesting and promising for a sociologist. Such studies provide an opportunity not only to obtain meaningful empirical data in dynamics, to compare and evaluate Russian cities by comfort parameters, and therefore to give practical recommendations for improving the improvement of the city and increasing comfort for its residents.

Keywords: social trust; social distrust; institution of healthcare; COVID-19 pandemic; consumers of medical services; agents.

For citation: Zekunova P. A. (2023). Comfortable urban environment: public transport system in the estimates of residents of Rostov-on-Don. *Caucasian Science Bridge*, 6 (2), p. 78–82. <https://doi.org/10.18522/2658-5820.2023.2.8>

Введение

Современный этап мирового общественного развития характеризуется ростом темпа урбанизации и дальнейшей эволюции роли города, а следовательно, интересом к городскому пространству как объекту исследования. Города являются сейчас не только субъектом экономического и территориального значения, но и социокультурным местом взаимодействия разных групп горожан. Предметная область изучения города расширяется и передвигается в сторону качества жизни горожан и комфортности городской среды (Дунаева, 2021).

Транспортная инфраструктура – важная составляющая и условие комфортности городской среды, удовлетворяющая потребности жителей в передвижении к различным городским объектам по доступной цене. По данным Росстата, пассажирооборот только автобусного транспорта в России за 2021 г. составил 8 063 755 тыс. человек (Транспорт, 1999–2023). Для того чтобы оценить степень комфортности системы городского общественного транспорта, могут применяться разные исследовательские подходы. Так, транспорт может быть оценен по объективным и субъективным параметрам. Объективные параметры формируются на основе статистических или числовых показателей: количество единиц транспорта в транспортных депо города, количество погибших в ДТП в общественном транспорте за год, средняя скорость того или иного вида транспорта, пропускная способность дорожно-транспортной сети, средний возраст автобусов и т.д. (Транспортные системы..., 2021). Субъективные параметры основаны на личном восприятии жителей города качества услуг общественного транспорта. Это показатели времени ожидания транспорта, чистоты салонов, отношения водителей и кондукторов, удобства существующих маршрутов, переполненности в час пик. Такой комплексный подход позволяет увидеть узкие места и перспективы роста качества транспортных коммуникаций городов, а значит, сделать их комфортнее и привлекательнее для жителей.

В данной статье принято следующее понятие системы городского общественного транспорта: это транспортные средства и вспомогательные элементы, которые используются в ходе или для целей оказания общедоступных услуг по перевозке людей внутри города.

Методы

Опираясь на методологию исследований транспортной системы различных российских городов (Цой, Щеколдин, Долгих, 2017), мы определили собственный выбор субъективных показателей оценки жителями транспортной системы Ростова-на-Дону. Для исследования были выбраны четыре района города: Левенцовский, Суворовский, Первомайский и центральный (включает в себя Ленинский и Кировский районы, которые были объединены по причине территориальной близости и схожести транспортных маршрутов). Выбор районов обусловлен несколькими факторами. Во-первых, для того чтобы выявить различия в оценках, были выбраны старые (центральный и Первомайский) и новые районы (Левенцовский и Суворовский). Их транспортные системы различаются возрастом формирования и степенью отлаженности функционирования транспортных маршрутов. Во-вторых, центральный район является основным узлом коммуникации, поскольку с него начинается и через него проходит большинство маршрутов. Такой выборочный подход позволяет сосредоточить внимание на типичных и особенных районах города и сделать заключение от части к целому, проверить гипотезу и получить необходимые данные для исследования, затратив меньшее количество ресурсов.

Левенцовский и Суворовский – молодые микрорайоны, которые начали застраиваться примерно в 2012 г. Они равноудалены от центра города на 12 км. Население каждого – 70–85 тыс. человек. Первомайский – старый район, образованный в 1936 г., удален от центра примерно на 11 км. Население – около 188 тыс. жителей. Кировский и Ленинский – центральные районы города, образованные в 1936 и 1920 гг. соответственно. На их территории проживает около 150 тыс. горожан. Их транспортные маршруты тесно переплетены, а иногда и вовсе совпадают, поэтому для исследования они были объединены в центральный район.

Опрос был проведен в онлайн-формате. Респонденты были набраны методом снежного кома. Из числа опрошенных 70% составили женщины, 30% – мужчины. В большинстве оказались представители молодежи от 18 до 35 лет – около 86 %, остальная доля пришлась на жителей в возрасте 36 лет и старше.

Основная часть анкеты состояла из тематических блоков, которые обозначали определенные группы эмпирических индикаторов. Каждый блок подразумевал шкальные вопросы для оценки определенного индикатора. Респонденты оценивали эти переменные по шкале от 1 до 5, где 1 – «совсем не удовлетворен», а 5 – «полностью удовлетворен».

Гипотеза исследования состояла в том, что оценки жителей новых районов и центрального будут существенно отличаться в пользу центрального, и жители последнего будут более удовлетворены работой общественного транспорта, поскольку на отлаженность системы в нем ушло длительное время и большие усилия городских служб; однако часы пик уравнивают это преимущество для жителей центрального района, оценки удовлетворенности по показателю переполненности салонов будут близки с другими районами, и эта проблема будет главной для жителей центра.

Результаты

По результатам исследования были выведены средние оценки для всех групп индикаторов для каждого района (рис. 1). Предполагалось, что наиболее удовлетворенными системой общественного транспорта окажутся жители центрального района, поскольку именно здесь сосредоточена деловая, культурная и досуговая городская жизнь, проходят наиболее протяженные и популярные маршруты общественного транспорта. Эта часть гипотезы подтвердилась: центральный район действительно получил более высокие оценки по удовлетворенности его жителей транспортной системой, однако вместе с ним такие же оценки получил Первомайский район. Несмотря на отдаленность от центра города, видимо, в силу своего возраста он имеет отлаженную систему общественного транспорта.



Рисунок 1. Средняя оценка районов по всем группам показателей (пятибалльная шкала)

Вторая часть гипотезы предполагала, что жители молодых районов, Левенцовского и Суворовского, будут менее удовлетворены работой общественного

транспорта, чем жители центрального района; это подтвердилось как при анализе оценок по каждой группе индикаторов, так и при подведении итогов: эти районы получили наименьшую оценку.

Последняя часть гипотезы касалась оценки переполненности салона транспорта в час пик: предполагалось, что проблема, связанная с чрезмерной наполненностью салонов транспортных средств в час пик, будет основной для жителей центрального района и этот показатель в целом будет характерен для жителей всех исследуемых районов.

Результаты оценок по районам этого параметра можно увидеть на рис. 2. Ни один из районов даже не достиг отметки «2» по пятибалльной шкале. Это самые низкие оценки у жителей всех районов.

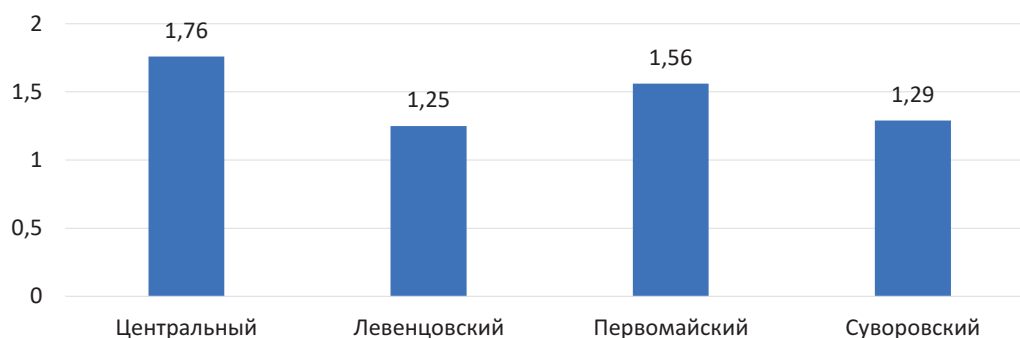


Рисунок 2. Средняя оценка жителей районов по параметру «Наполненность (теснота) салона в час пик» (пятибалльная шкала)

Заключение

Можно сделать следующий вывод: гипотеза, с одной стороны, подтвердилась. Транспортная инфраструктура центрального района действительно имеет более высокие оценки, чем молодые районы, однако набранные 3,5 балла по пятибалльной шкале указывают лишь на удовлетворительный уровень развития общественного транспорта этого района, поэтому нельзя с уверенностью утверждать, что жители какого-либо района действительно удовлетворены в полной мере предоставляемыми общественными благами.

Таким образом, исследования города, городской среды и ее комфорта в отдельных сферах, в том числе системы городского общественного транспорта, интересны и перспективны для социолога. Такие исследования предоставляют возможность получить содержательные эмпирические данные в динамике, сравнивать и оценивать города России по параметрам комфортности и на этой основе дать практические рекомендации по улучшению благоустройства города и повышению комфортности для его жителей.

Литература

- Дунаева, Д.О. (2021). Дискурсивные практики горожан как коммуникативный механизм формирования образа комфортного города (опыт полевого исследования). *Вестник Томского государственного университета. Философия. Социология. Политология*, 60, 137–150.
- Цой, М.Е., Щеколдин, В.Ю., Долгих И.В. (2017). Исследование факторов, влияющих на удовлетворенность потребителей качеством услуг городского общественного транспорта. *Российское предпринимательство*, 21, 3238–3256.
- Транспорт (1999–2023). Федеральная служба государственной статистики. Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>.

Транспортные системы 25 городов мира. МакКинси. Режим доступа: <https://www.mckinsey.com/ru/our-insights/building-an-efficient-transportation-system-five-takeaways-from-a-mckinsey-study-covering-25-cities-around-the-world>.

References

Dunaeva, D.O. (2021). Discursive practices of citizens as a communicative mechanism for forming the image of a comfortable city (field research experience). *Bulletin of the Tomsk State University. Philosophy. Sociology. Political Science*, 60, 137–150.

Tsoi, M.E., Shchekoldin, V.Yu., Dolgikh, I.V. (2017). Study of factors affecting consumer satisfaction with the quality of urban public transport services. *Russian Entrepreneurship*, 21, 3238–3256.

Transport (1999–2023). Federal State Statistics Service. Available at: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>.

Transport systems of 25 cities around the world. McKinsey. Available at: <https://www.mckinsey.com/ru/our-insights/building-an-efficient-transportation-system-five-takeaways-from-a-mckinsey-study-covering-25-cities-around-the-world>

Дата получения рукописи: 25.08.2023

Дата окончания рецензирования: 12.09.2023

Дата принятия к публикации: 19.09.2023

Информация об авторе

Зекунова Полина Александровна – студент IV курса Института социологии и регионоведения, Южный федеральный университет, г. Ростов-на-Дону, Россия, e-mail: polina.zekunova@yandex.ru

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

Information about an author

Zekunova Polina Aleksandrovna – 4th year student, Institute of Sociology and Regional Studies, Southern Federal University, Rostov-on-Don, Russia, e-mail: polina.zekunova@yandex.ru

The author has no conflict of interests to declare