

В. О. Юстратова

СВЯЗЬ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ И КАЧЕСТВА ЖИЗНИ В СЕЛЬСКИХ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

41

Для сельских территорий России все более решающим фактором социально-экономического развития выступает уровень транспортной доступности. Поскольку этот процесс долгое время был саморегулируемым и второстепенным среди задач регионального развития, то на сегодняшний день не все возможности повышения транспортной доступности в случае удаленных сельских территорий используются в полной мере или частично. Учитывая особую специфику системы расселения региона, данная тема исследования вызывает интерес и является важной для рассмотрения Калининградской области как региональной модели социально-природного пространства. Используемые в работе классические полевые, экономико-географические и социологические методы сводятся к теории, что проблема транспортной доступности «центр – сельская периферия» взаимозависима с понятием качества жизни граждан. Оптимальная функциональность населенных пунктов наблюдается при сокращении расстояния до административного и общественно-делового центра области – Калининграда. Инструментом повышения инвестиционного, демографического, производственно-экономического и социально-инфраструктурного потенциала сельских поселений и области в целом становится реализация программ в сфере Транспортной стратегии Российской Федерации и региональных программ.

For Russian rural areas, the level of transport accessibility is increasingly a decisive factor in socio-economic development. Since this process has long been self-regulated and secondary among the tasks of regional development, today not all opportunities to improve transport accessibility in remote rural areas are fully or partially used. Taking into account the specific nature of the settlement pattern of the region, this research topic is of certain interest for the Kaliningrad Region to be considered as a regional model of social and natural space. The classical field, economic-geographical and sociological methods used in the work are narrowed down to the idea that the problem of transport accessibility within the frame "center-rural periphery" is interdependent with the residents' standard of living. The settlements work in an optimal regime when the distance to the administrative and public-business center of the region – Kaliningrad, is reduced. The implementation of programs on the Transport Strategy of the Russian Federation and regional programs is an instrument for increasing the investment, demographic, production, economic, and socio-infrastructural potential of rural settlements and the region as a whole.

Ключевые слова: транспорт, транспортная доступность, транспортная система, сельский населенный пункт, качество жизни, социальная мобильность

Keywords: transport, transport accessibility, transport system, rural locality, quality of life, social mobility



Введение

Понятие транспортной доступности относится к социально-экономическим категориям, поскольку не только характеризует транспортный комплекс, но и определяет устойчивые связи между отдельными территориальными элементами и позволяет оценить уровень жизни населения в них. Уровень транспортной доступности — это индикатор функционирования цикличной транспортной системы, выражающий временные затраты на преодоление расстояния между двумя населенными пунктами, в данном контексте — сельскими. Суть транспортной доступности определяет закон экономии времени, и поэтому основными показателями, относящимися к этому явлению, должны быть функции времени. Чем выше транспортная доступность, тем меньше общественно необходимого времени требуется на единицу транспортного продукта нормального качества. Процессы, связанные с конкретными целями — поездками на работу, учебу, в учреждения здравоохранения, к местам отдыха и досуга, — формируют благоприятный фон для роста инвестиционной активности и развития экономики региона с позиции государственных и хозяйственных специфик [15].

Научные идеи экономистов-классиков Иоганна фон Тюнена, Вальтера Кристаллера [19] и современные работы ученых-практиков С. С. Ушакова, В. А. Персианова, Г. М. Лапко, М. С. Гулько и других послужили теоретическим базисом в исследовании. В 1950-е гг. в работах советских экономгеографов, анализировавших задачи и проблемы советской географии населения, — Ю. Г. Саушкина, В. В. Покшишевского, Н. И. Ляликова — были изложены принципы пространственного описания сельских поселений. Позже социально-географические и экономические исследования сельской местности на территории России проводили С. В. Славин, М. Д. Шарыгин, А. И. Алексеев, Т. И. Заславская. Актуальных научных исследований, в фокусе которых находятся сельская транспортная доступность Калининградской области и специфика системы расселения, немного, за исключением работ И. С. Гуменюка, Г. М. Федорова, А. В. Левченкова, что говорит о недостаточном внимании к изучению данной темы [3—6; 8—10; 14; 16].

Транспортная доступность Калининградского региона рассматривается автором с учетом следующих ключевых параметров: временные затраты на передвижение, преодолеваемое расстояние, транспортная и социальная мобильность населения, тарифы на перевозки пассажиров, доступность транспортных услуг для лиц с ОВЗ. Интегральный показатель расчета транспортной доступности был предложен В. Н. Бугроменко [1; 2].

Кроме того, транспортная доступность обуславливает неразрывную связь городского пространства и сельской местности как сельскохозяйственного, экономического, историко-культурного и экологического феномена [7]. Ввиду постоянного увеличения городской и антропогенной нагрузки поселковая зона остается буфером между природным и городским ландшафтом. Малым районным городам, как правило, не



хватает потенциала для создания вокруг себя пояса из поселков-спутников, поэтому сельское поселение буквально «втянуто» в социально-экономическую и общественно-деловую среду крупного центра. Об этом свидетельствует наличие у Калининградской агломерации того самого моноцентра – Калининграда. Часто применимое к нему название «город-сад» тяготеет к известной концепции сосуществования городской и сельской жизни, разработанной английским теоретиком градостроительства Э. Говардом в начале прошлого столетия [17].

Связи между городскими и сельскими континуумами всегда пространственные, поэтому уровень человеческой мобильности в них напрямую зависит от дорожно-транспортной сети. Это каркас, соединяющий между собой все населенные пункты в регионе. Такого рода целостность систем расселения в контексте социологии города и села описана в работах ученых В. Пациорковского, К. Циммермана, П. Сорокина [12–13; 18].

Ныне, в соответствии с постановлением Правительства Калининградской области от 05.02.2020 г. №12-рп «Об определении перечня сельских населенных пунктов Калининградской области и перечня сельских агломераций Калининградской области», в состав региона входит 1048 сельских населенных пунктов. Область высоко урбанизирована – городское население составляет 77,8% (соответственно, сельское достигает фактически $\frac{1}{5}$ населения края). Кроме того, наиболее мобильное население перемещается из удаленных районов востока области в наиболее подвижную и емкую западную ее часть. Таким образом, заметен дисбаланс между динамичным развитием областного центра с прилегающими к нему территориями и спадом населения на востоке: сформировалась ярко выраженная тенденция перераспределения населения на локальном уровне из сельской местности в малые и полусредние города, а на региональном уровне – с восточных территорий в сторону развивающейся калининградской городской агломерации.

Современная региональная транспортная система является совокупностью отдельных транспортных узлов и структурных элементов, в связи с чем необходим анализ современного состояния транспортной инфраструктуры как фактора развития сельской местности для выравнивания потенциалов «запада» и «востока».

Цель и задачи исследования, методология

Данная статья ставит целью оценить текущее состояние транспортной инфраструктуры сельских населенных пунктов Калининградской области посредством полевого изучения мнения жителей.

Гипотезой к исследованию служит утверждение о том, что существует прямая зависимость между транспортной доступностью, уровнем транспортной инфраструктуры и качеством жизни сельского населения. При доказательстве гипотезы был проведен сбор данных о степени влияния транспортной доступности на качество жизни путем



опроса непосредственно среди жителей сельских населенных пунктов; установлена связь между удаленностью сельского населенного пункта Калининградской области от главных магистралей, центров городских округов и административного центра, с одной стороны, и удовлетворенностью качеством жизни проживающих в нем граждан — с другой.

В основу работы положены классические методы исследования: социологический опрос, метод аналитического сопоставления, экономико-математический метод, графический метод построения диаграмм. Информационной площадкой для получения обратной связи от респондентов послужил онлайн-сервис Google-формы (<https://www.google.ru/intl/ru/forms/about>).

Результаты

Для выявления уровня обеспеченности объектами транспортной инфраструктуры и потенциальной возможности населения пользоваться в полной мере этими объектами был проведен опрос (рис. 1). Респондентами выступили люди, ныне живущие или проживавшие в сельских населенных пунктах Калининградской области в течение последних десяти лет, в количестве 268 человек. Преобладающая возрастная категория — 18–55 лет. Опрос проводился в форме онлайн-анкетирования. Анкета была разработана по принципу последовательного изучения обстановки в каждом населенном пункте по сгруппированным тематическим параметрам запроса. Результаты опроса были обработаны и по генеральным принципам отобраны для достижения репрезентативной выборки.

Следует отметить, что были охвачены респонденты из всех 22 городских округов Калининградской области.

С наибольшей частотой отвечали жители поселков Долгоруково (Багратионовский ГО), пгт. Янтарный (Янтарный ГО), пгт. Донское (Светлогорский ГО), Победино (Краснознаменский ГО), Совхозное (Нестеровский ГО). На вопрос о регулярности следования общественного транспорта от сельского пункта в сторону Калининграда 41 % опрошенных указали 3 раза в сутки и реже; 10 % — 4–5 раз в день; с точки зрения 48 % транспорт ходит регулярно (рис. 2).

Исходя из пространственного расположения именно планомерное удаление каждого исследуемого сельского пункта от Калининграда сопровождалось все большей редкостью хождения общественного транспорта. Так, например, житель пос. Стройный (Полесский ГО) может совершить поездку до Калининграда одним из двух маршрутов за день, при этом, ввиду отсутствия прямого транспортного сообщения, воспользоваться маршрутным такси для пересадки в Полесске. В то же время житель пос. Прибрежное (Гурьевский ГО) имеет возможность доехать до центра Калининграда с интервалом хождения транспорта более раза в час. Расстояния между данными поселками и Калининградом составляют 7,5 и 44 км соответственно.

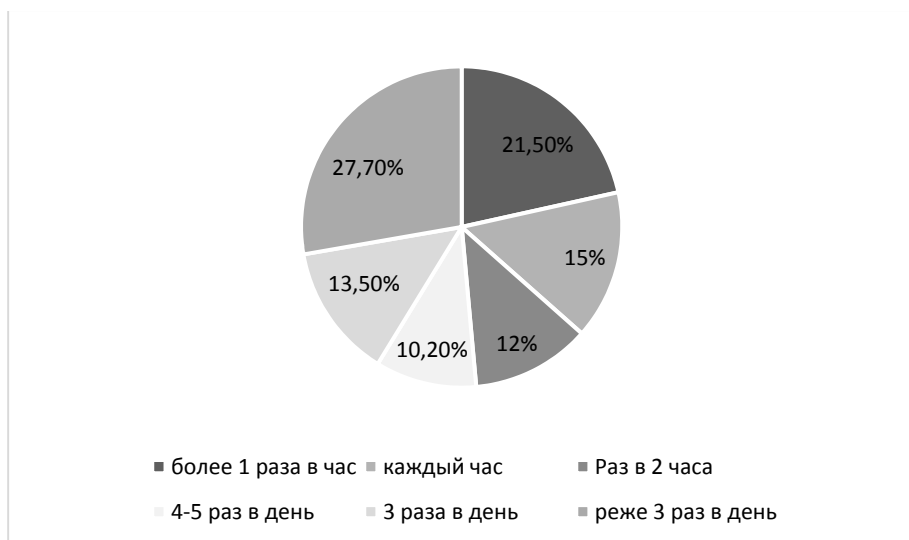


Рис. 2. Диаграмма распределения ответов респондентов на вопрос «Как регулярно следует общественный транспорт от вашего сельского пункта в сторону Калининграда?»

Кроме того, перемещение от центра к периферии характеризовалось увеличением числа и значимости проблем, которые выделяли для районов своего проживания жители: так, 8,4% опрошенных говорят всего-навсего о наличии пробок на дорогах или вовсе об отсутствии проблем — в основном это жители пригородной зоны агломерации — округов-спутников, опоясывающих Калининград; 75% жителей приграничных территорий отнесли к проблемам полное отсутствие транспортного сообщения, хождение пешком до ближайшей остановки 3–4 км, высокую стоимость поездок, нехватку посадочных мест, небезопасное вождение, отсутствие актуального расписания и нарушение санитарных норм внутри пассажирского транспорта. Следовательно, у жителей из этой категории возникают трудности с получением социальной и медицинской помощи, поиском работы за пределами собственного пункта проживания, учебной, бытовым обслуживанием, региональным туризмом и т. д.

Как выяснилось, улучшение нескольких или всех параметров транспортной доступности сподвигло бы 74,3% опрошенных совершать поездки по области чаще. К целям таких поездок были отнесены: обращение в учреждения здравоохранения и социальной поддержки населения, поиск более выгодных вакансий для трудоустройства, внутрирегиональный туризм, посещение родственников / друзей, крупных отраслевых магазинов и культурно-досуговых мест.

Выводы

Сельские населенные пункты Калининградской области испытывают на себе сильное влияние административного центра. Результаты проведенного исследования доказали, что чем больше расстояние меж-



ду областным центром, транспортными сетями и сельским населенным пунктом, тем хуже в нем показатели качества жизни в этом пункте. В то же время чем ближе поселение к Калининграду, тем комфортнее в нем условия жизни людей. Наличие прямой зависимости между уровнем транспортной доступности и благосостоянием сельских населенных пунктов подтверждает выдвинутую гипотезу. Улучшение показателей транспортной доступности не только повысит эффективность процессов социально-экономической деятельности региона, но и способствует повышению его инвестиционной привлекательности.

В целом, по сравнению с другими объектами Северо-Западного федерального округа большинство сельских населенных пунктов Калининградской области совершили или осуществляют переход к устойчивому развитию.

Список литературы

1. Бугроменко В. Н. Транспорт в территориальных системах. М., 1987.
2. Бугроменко В. Н. Транспортная доступность, ТПП и нерешенные проблемы транспортной географии // Географическое положение и территориальные структуры: Памяти И. М. Маергойза. М., 2012. С. 403–421.
3. Гуменюк И. С. О соотношении понятий пространственное, стратегическое и территориальное планирование в Российской Федерации в контексте развития региона Калининградского / Вислинского залива // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2016. №1. С. 37–44.
4. Гунько М. С., Глезер О. Б. Малые районные центры и окружающие территории в центральной России в 1970–2010 гг.: динамика и распределение населения // Известия РАН. Сер. географическая. 2015. №1. С. 64–76.
5. Кузнецов С. В., Межевич Н. М., Лачининский С. С. Пространственные возможности и ограничения модернизации российской экономики: пример Северо-Западного макрорегиона // Экономика региона. 2015. №3. С. 25–38.
6. Лаппо Г. М. Города России: Взгляд географа. М., 2012.
7. Между домом... и домом. Возвратная пространственная мобильность населения России / под ред. Т. Г. Нефедовой, К. В. Аверкиевой, А. Г. Махровой. М., 2016.
8. Михайлюк М. А. Исследование влияния транспортной инфраструктуры на маятниковую миграцию (на примере Санкт-Петербургской агломерации) // Экономика северо-запада: проблемы и перспективы развития. 2017. №1 (54). С. 66–79.
9. Нефедова Т. Г. Основные тенденции изменения социально-экономического пространства сельской России // Известия РАН. Сер.: География. 2012. №3. С. 7–23.
10. Нефедова Т. Г., Трейвиш А. И. Город и деревня: конвергенция или дивергенция? // Взаимодействие городских и сельских местностей в региональном развитии : сб. М., 2005. С. 4–23.
11. Оценка численности постоянного населения на 1 января 2020 г. и в среднем за 2019 г. / Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://www.gks.ru/folder/12781#> (дата обращения: 02.06.2020).
12. Пациорковский В. В. Дифференциация сельского населения: причины расчленения и ее последствия для развития сельских территорий // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. 2005. №11. С. 50–52.



13. Пациорковский В. В. Сельско-городская Россия. М., 2010.

14. Персианов В. А., Курбатова А. В. Транспорт и его роль в импортозамещении сельскохозяйственной продукции: взгляд в будущее // Вестник университета. 2016. №5. С. 108 – 112.

15. Об утверждении Стратегии устойчивого развития сельских территорий Российской Федерации на период до 2030 года : распоряжение Правительства РФ от 02.02.2015 г. №151-р (ред. от 13.01.2017). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_174933/ (дата обращения: 01.06.2020).

16. Транспортная система мира / под ред. С. С. Ушакова и Л. И. Василевского. М., 1971.

17. Howard E. Garden Cities of To-Morrow. L., 1902.

18. Sorokin P., Zimmerman C. Principles of Rural-Urban Sociology. N. Y., 1929.

19. Walter Christaller. How I discovered the Theory of Central Places: A Report about the Origin of Central Places // Man Space and Environment / ed. by P. W. English, R. C. Mayfield. Oxford, 1972. S. 601 – 610.

Об авторе

Вероника Олеговна Юстратова – магистрант, Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.

E-mail: Niko4ka1313@mail.ru

The author

Veronika O. Yustratova, Master's degree student, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.

E-mail: Niko4ka1313@mail.ru