

И. С. Гуменюк

**ОЦЕНКА НЕКОТОРЫХ АСПЕКТОВ
ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ СЕЛЬСКИХ ТЕРРИТОРИЙ
КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ
ИНСТРУМЕНТА СОЦИОЛОГИЧЕСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ**

38

Современная социально-экономическая модель предопределила интенсификацию взаимодействия между сельскими территориями и расположенными рядом городами. В первую очередь интенсификация проявилась в росте потоков населения, ежедневно перемежающихся между селом и городом. В результате сельское население заинтересовано в качественной транспортной инфраструктуре и эффективно функционирующей сети сообщения общественным транспортом. С использованием социологического инструментария авторы анализируют степень удовлетворенности сельского населения восточных муниципальных образований Калининградской области функционирующей сетью общественного транспорта и качеством оказываемых транспортных услуг. Полученные результаты позволили сделать вывод, что система организации пассажирского сообщения в ее нынешнем виде удовлетворяет большую часть респондентов. Вместе с тем, по мнению опрошенных, она нуждается как в инфраструктурном, так и в организационном развитии, особенно в наиболее «проблемных» муниципалитетах Калининградской области. С инфраструктурной точки зрения наиболее проблемным муниципалитетом является Славский городской округ, а с организационной – Гвардейский городской округ.

The modern socio-economic model entails the intensification of rural – urban interaction. First of all, the process manifested itself in the growth of population flows, daily commuting between the village and the city. As a result, the rural population expects a high-quality transport infrastructure and an efficiently functioning public transport network. Using sociological tools, the authors analyze the degree of satisfaction of the rural population from the eastern municipalities of the Kaliningrad region with a current public transport network and the quality of transport services provided. The findings led to the conclusion that the existing passenger management system satisfies most of the respondents. At the same time, according to the responses, the network asks for both infrastructural and systematic development, especially in the most ‘challenged’ municipalities of the Kaliningrad region. The Slavsky municipality is considered to be the most exposed nfrastructurally, while Gwardeysk experiences organizational difficulties.

Ключевые слова: транспортная доступность, сельские населенные пункты, муниципальные образования, Калининградская область, социологическое исследование.

Keywords: transport accessibility, rural areas, municipalities, the Kaliningrad region, case study.



Введение

Современная модель социально-экономического развития Калининградской области предопределила трансформацию сельских территорий, выраженную в отказе от традиционной ориентации на сельскохозяйственную деятельность и связанный с этим образ жизни. Современные сельские населенные пункты Калининградской области все чаще являются местом проживания населения, экономическая и социальная деятельность которого не связана с сельским хозяйством. С одной стороны, это связано с кризисом сельского хозяйства, произошедшим в регионе с началом рыночных преобразований, и последующим приходом в отрасль крупных агропромышленных холдингов, обладающих другим запросом на трудовые ресурсы — как с точки зрения ее количества, так и качества [3]. С другой стороны, разрушение традиционного для советского периода уклада сельских населенных пунктов совпало с ростом транспортной мобильности населения, обеспечив тем самым ориентацию высвободившихся трудовых ресурсов в рядом расположенные города региона, в том числе в административный центр — Калининград [6].

39

Сегодня социально-экономическая конкурентоспособность, возможность обеспечения роста населения и формирование привлекательной для жизни среды для современных сельских населенных пунктов во многом определяются возможностью качественного обеспечения транспортной доступности между населенным пунктом, в котором проживает человек, и городом, в котором он работает и получает большую часть необходимых услуг. Транспортная доступность [9], в том числе применительно к сельским территориям [1; 4; 7], все чаще изучается с позиции инструмента повышения уровня социально-экономического развития.

Сформированный со стороны сельского населения региона к федеральным, региональным и муниципальным органам власти запрос в обеспечении качественной транспортной связанности между сельским населенным пунктом и городом, по сути, имеет два аспекта: необходимость в качественной транспортной инфраструктуре и организация эффективной сети сообщения общественным транспортом [10]. При этом в качественной транспортной инфраструктуре заинтересованы жители, пользующиеся личным автотранспортом, а в сети сообщения общественным транспортом — жители, его не имеющие.

В рамках исследовательского проекта «Транспортные сети как фактор формирования комфортной среды и развития человеческого капитала в сельской местности» был проведено социологическое исследование сельских жителей некоторых районов Калининградской области с целью анализа удовлетворенности функционирующей сетью общественного транспорта и качеством оказываемых транспортных услуг.

Методика исследования

Социологическое исследование проводилось методом формализованного личного интервью с последующей статистической обработкой информации в программе SPSS (V.23).



Всего было опрошено 204 респондента, которыми выступили сельские жители старше 18 лет, проживающее в центральных и восточных муниципальных образованиях Калининградской области (Гвардейский городской округ (далее ГО), Гусевский ГО, Краснознаменский ГО, Неманский ГО, Нестеровский ГО, Озерский ГО, Полесский ГО, Правдинский ГО, Славский ГО и Черняховский ГО). Данный выбор муниципалитетов обусловлен географическим охватом наиболее удаленных от областного центра населенных пунктов, формирующих полупериферийные и периферийные зоны Калининградской области [5; 8].

Выборочную совокупность составили 52 % женщин и 46,5 % мужчин. Территориальное распределение респондентов в генеральной совокупности представлено в таблице 1.

Таблица 1

**Территориальное распределение респондентов
в генеральной совокупности**

Муниципальные образования	Сельские жители от 18 лет, чел.	%
Гвардейский ГО	12796	14
Гусевский ГО	6925	8
Краснознаменский ГО	7137	8
Неманский ГО	6419	7
Нестеровский ГО	8859	10
Озерский ГО	8146	9
Полесский ГО	9317	10
Правдинский ГО	9532	10
Славский ГО	12817	14
Черняховский ГО	8844	10
<i>Итого</i>	90792	100

Достоверность полученных в результате социологического исследования данных подкрепляется тем обстоятельством, что основную долю опрошенных (88 %) можно отнести к категории давно проживающих в сельской местности лиц, из которых 69 % проживают более 10 лет и 12,9 % – от 5 до 10 лет. Таким образом, оценка современного состояния системы общественного транспорта опиралась в том числе на сравнение динамики и характера ее трансформации за последние несколько лет.

Характер распределения респондентов по признаку дохода на одного члена семьи также свидетельствует о том, что в опросе приняли участие группы населения, чаще всего использующие именно общественный транспорт для совершения поездок. Почти 80 % опрошенных имеют доход до 15 тыс. рублей в месяц на одного человека и относятся к категории низкодоходных слоев населения, не имеющих финансовых возможностей для обладания или регулярного использования личного автотранспорта.



Результаты

В рамках социологического исследования респондентам предлагалось оценить по шкале от 0 до 5 (где 0 – «очень плохо», а 5 – «очень хорошо») современное состояние регулярного автобусного сообщения Калининградской области по ряду параметров:

- регулярность автобусного сообщения;
- удобство расписания автобусного сообщения;
- качество автопарка;
- качество автодорог;
- скорость движения автобуса;
- стоимость услуги;
- время в пути;
- качество работы водителя;
- состояние автобусных остановок и других вспомогательных объектов инфраструктуры.

В первую очередь хочется отметить, что мужчины и женщины в любом возрасте дали преимущественно позитивные оценки. Основной возрастной спецификой является то, что с возрастом респонденты склонны положительнее оценивать почти все предложенные индикаторы автобусного сообщения.

Таблица 2

Оценка параметров качества регулярного автобусного сообщения Калининградской области жителями сельской местности

Возраст, лет	Мужчины			Женщины			
	Негативное отношение, %	Позитивное отношение, %	Разница, %	Возраст, лет	Негативное отношение, %	Позитивное отношение, %	Разница, %
<i>Регулярность автобусного сообщения</i>							
18–29	32,1	46,4	14,3	18–29	32,1	64,3	32,1
30–60	22,0	63,4	41,5	30–60	18,6	55,8	37,2
≥ 60	13,0	65,2	52,2	≥ 60	12,1	66,7	54,5
<i>Удобство расписания автобусного сообщения</i>							
18–29	40,7	48,1	7,4	18–29	34,6	26,9	-7,7
30–60	25,0	42,5	15,5	30–60	31,7	41,5	9,8
≥ 60	22,7	63,6	40,9	≥ 60	15,2	69,7	54,5
<i>Качество автопарка</i>							
18–29	22,2	59,3	37,0	18–29	18,5	63,0	44,4
30–60	15,0	70,0	55,0	30–60	9,1	65,9	56,8
≥ 60	4,3	91,3	87,0	≥ 60	0	67,7	67,7
<i>Качество автодорог</i>							
18–29	46,4	28,6	-17,9	18–29	46,4	14,3	-32,1
30–60	29,3	29,3	0	30–60	23,3	39,5	16,3
≥ 60	9,1	63,6	54,5	≥ 60	12,5	37,5	25,0



Окончание табл. 2

Мужчины				Женщины			
Возраст, лет	Негативное отношение, %	Позитивное отношение, %	Разница, %	Возраст, лет	Негативное отношение, %	Позитивное отношение, %	Разница, %
<i>Скорость движения автобусов</i>							
18–29	7,1	85,7	78,6	18–29	0	46,4	46,4
30–60	5,1	74,4	69,2	30–60	0	85,4	85,4
≥ 60	0	76,2	76,2	≥ 60	0	87,1	87,1
<i>Стоимость услуги</i>							
18–29	3,7	81,5	77,8	18–29	11,1	51,9	40,7
30–60	0	78,4	78,4	30–60	0	83,3	83,3
≥ 60	0	72,7	72,7	≥ 60	0	68,8	68,8
<i>Время в пути</i>							
18–29	0	71,4	71,4	18–29	0	69,6	69,6
30–60	5,4	64,9	59,5	30–60	2,6	89,7	87,2
≥ 60	0	94,7	94,7	≥ 60	3,1	90,6	87,5
<i>Качество работы водителя</i>							
18–29	0	78,6	78,6	18–29	3,6	82,1	78,6
30–60	2,6	92,5	89,5	30–60	0	85,4	85,4
≥ 60	0	91,3	91,3	≥ 60	0	84,8	84,8
<i>Состояние автобусных остановок и других вспомогательных объектов инфраструктуры</i>							
18–29	0	40,7	40,7	18–29	21,4	46,4	25,0
30–60	2,4	58,5	56,1	30–60	13,6	43,2	29,5
≥ 60	13,6	59,1	45,5	≥ 60	5,9	47,1	41,2

42

Регулярность автобусного сообщения в целом позитивно оценивается как мужчинами, так и женщинами всех возрастных групп. Хотя определенная доля негативных оценок присутствует в ответах молодежи (18–29 лет), при этом у мужчин такая оценка выше, чем для женщин. Это можно объяснить тем фактом, что мужчины данной возрастной группой используют автобусное сообщение для совершения регулярных поездок в город на постоянное место работы и заинтересованы в более высокой частоте автобусного сообщения в утренние и вечерние часы.

Если регулярность автобусного сообщения в целом оценивается позитивно, то *удобство расписания* имеет менее выраженную положительную оценку. Старшая возрастная группа (60 лет и старше) склонна считать расписание удобным, а вот мнения опрошенных в остальных возрастных группах разделились примерно поровну с небольшим перевесом в сторону положительных. Категоричнее молодых мужчин оказались молодые женщины, в оценках которых преобладает негативное отношение.

Позитивно во всех группах оценивается *качество автопарка*. Высокие оценки со стороны старшего возраста вполне логичны, так как даже



подержанный существующий автопарк в целом качественнее и удобнее, чем автопарк, эксплуатируемый в предыдущие годы и состоящий из образцов автомобилестроения СССР. А положительная оценка существующего автопарка со стороны молодежи позволяет заключить, что модернизация автопарка предприятий общественного транспорта Калининградской области эффективна и успешна.

Диаметрально противоположные результаты со стороны респондентов в оценке *качества автодорог*. Единственными, кто в целом позитивно оценивает современное состояние автомобильных дорог региона, являются мужчины старших возрастных групп. Даже среди женщин соответствующей возрастной группы присутствует существенная доля негативных оценок. В других возрастных группах доля негативных оценок еще выше, а среди молодых негативная оценка существенно превалирует над позитивной, при этом самыми радикальными в своих оценках неожиданно стали молодые девушки. Значительно лучше при этом респонденты оценивают *качество сопутствующей транспортной инфраструктуры*: автобусных остановок, станций и других вспомогательных объектов.

Как не странно, такой параметр как *скорость движения автобусов*, напрямую связанный с качеством автодорог и техническими характеристиками автопарка, позитивно оценивается всеми группами респондентов. Логично было бы предположить, что, негативно оценивая качество автодорог, респонденты должны были спроецировать свое негативное мнение и на скорость движения автобусов. Но, очевидно, такой проекции в ответах респондентов не наблюдается, а отношения к оценке скорости движения автобусов складываются из других составляющих, в том числе безопасности движения и *качества работы водителей*. Данный параметр, который в большей степени определяет качество предоставляемых транспортных услуг, оценивается респондентами выше всего. В оценке квалификации персонала наблюдается высокий уровень положительных оценок со стороны всех целевых групп респондентов.

Определенной неожиданностью стали высокие положительные оценки респондентами *стоимости услуг перевозки*. Ответы респондентов позволяют судить об их согласии с текущей стоимостью проезда, невзирая на то, что большая часть опрошенных относится к группе населения с доходами ниже среднего. Это позволяет заключить, что сформированная в области тарифная политика определения стоимости услуг общественного транспорта понятна, принята и в целом поддерживается населением региона.

Резюмируя представленные результаты, можно отметить, что при в целом положительной оценке всех предложенных параметров автобусного сообщения, респонденты высоко оценивают аспекты, связанные с организацией работы общественного транспорта. Но качество основных (дороги) и вспомогательных объектов инфраструктуры имеет достаточное число отрицательных оценок.

В рамках социологического исследования респондентам предлагалось также выбрать из предложенного списка параметры, требующие улучшения в первую очередь. Параметры автобусного сообщения ранжировались по степени необходимости их улучшения (где 1 означает «необходимость улучшения в первую очередь», 11 – «может быть улучшено, но не является первостепенной проблемой»).

У мужчин вне зависимости от возраста в группу лидирующих проблем попали: регулярность автобусного сообщения, качество автопарка и автодорог, расписание движения автобусов и скорость их движения (рис. 1).

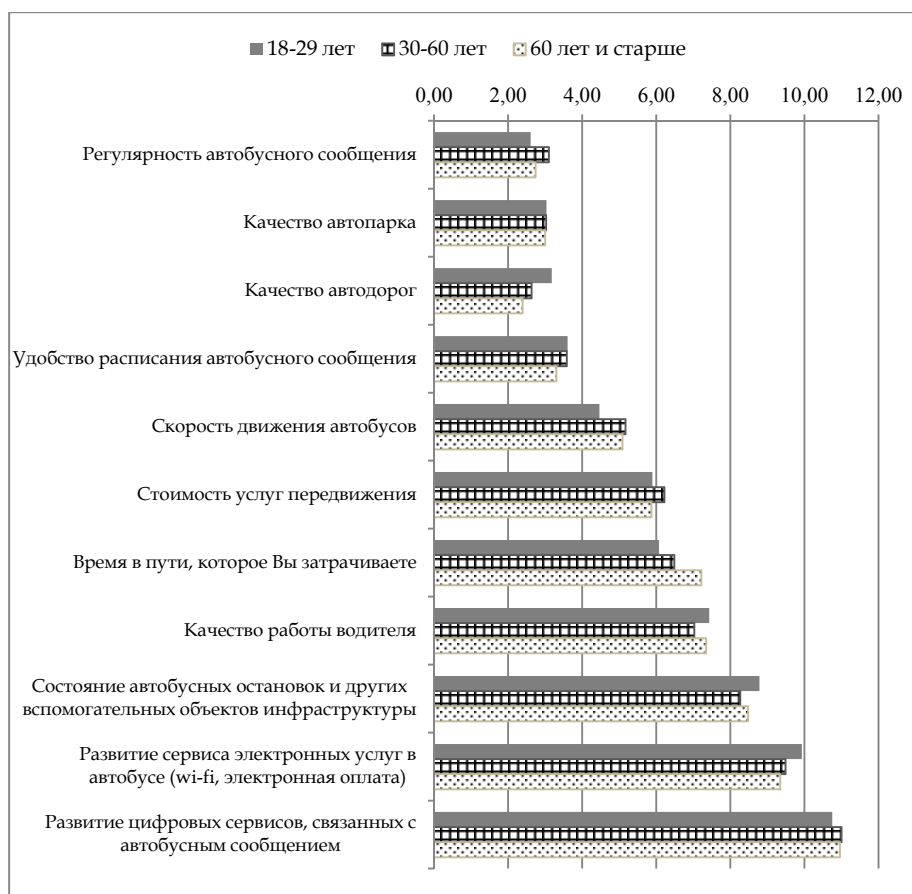


Рис. 1. Распределение параметров оценки автобусного сообщения Калининградской области, требующих решения в первую очередь, по мнению мужчин-респондентов

У женщин вне зависимости от возраста в группу лидирующих попали те же проблемы, что и у мужчин, но в другой последовательности: на первом месте у женщин – качество автопарка, затем идут удобство расписания движения автобусов, их регулярность, качество дорог и скорость движения автобусов (рис. 2).

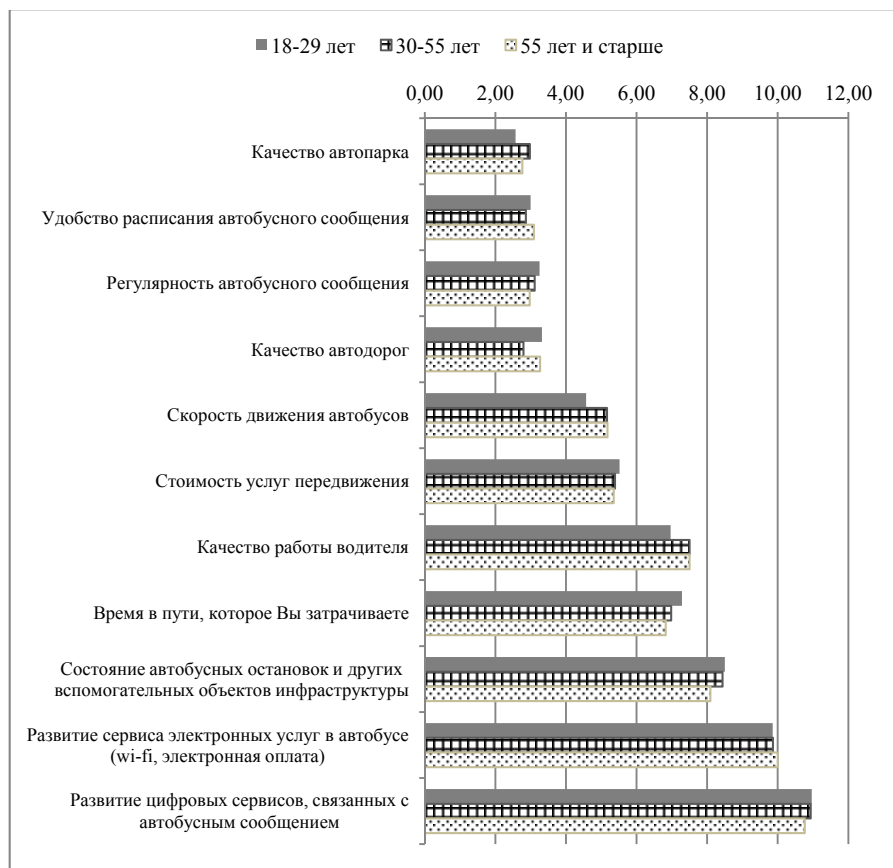


Рис. 2. Распределение параметров оценки автобусного сообщения Калининградской области, требующих решения в первую очередь, по мнению женщин-респондентов

Особенности в территориальной дифференциации между ответами респондентов практически отсутствуют, за исключением того факта, что в ответах жителей Черняховского и Неманского ГО в лидеры рейтинга попала стоимость услуг передвижения.

При этом все целевые группы едины во мнении, что аспекты регулярного автобусного сообщения, связанные с внедрением элементов цифровой экономики и инноваций (развитие цифровых сервисов и сервисов электронных услуг в автобусах), являются вопросами, решение которых можно отложить. С одной стороны, это говорит о слабой востребованности элементов цифровой экономики в общественном транспорте со стороны жителей сельской местности, а с другой — указывает на наличие базовых проблем в сфере общественного пассажирского сообщения, без решения которых невозможно приступить к внедрению инновационных продуктов и сервисов, активно развивающихся в системе общественного транспорта мегаполисов и крупных городов, в том числе Калининграда [2].

Значимость фактора транспортной доступности для социально-экономического развития населенного пункта осознают и местные жители.



Большинство опрошенных солидарно во мнении, что улучшение автобусного сообщения через их населенные пункты положительно скажется на социально-экономическом развитии поселка. При этом значимость данного фактора для молодежи выше, чем для остальных возрастных групп (рис. 3, 4).

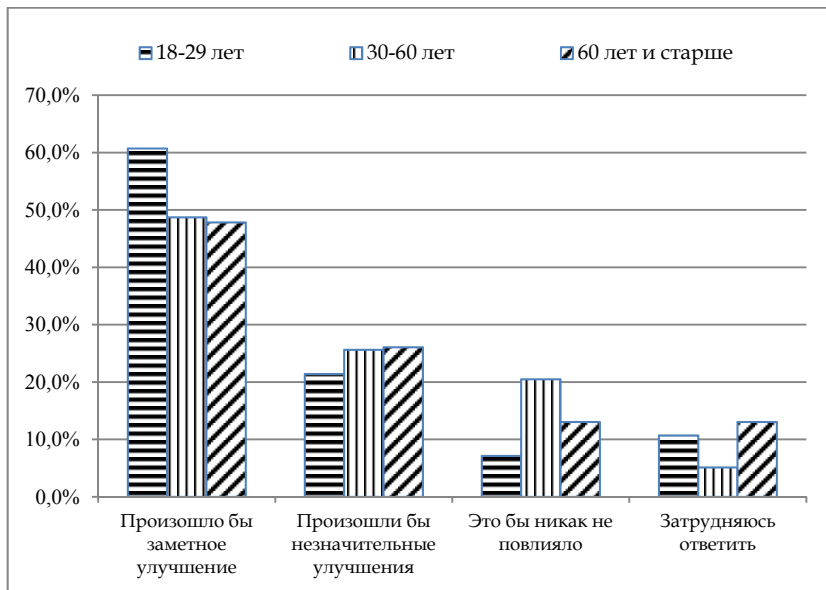


Рис. 3. Распределение ответов мужчин-респондентов на вопрос «Как вы считаете, если бы автобусное сообщение через ваш населенный пункт улучшилось, как бы это отразилось на характере социально-экономического развития вашего поселения?»

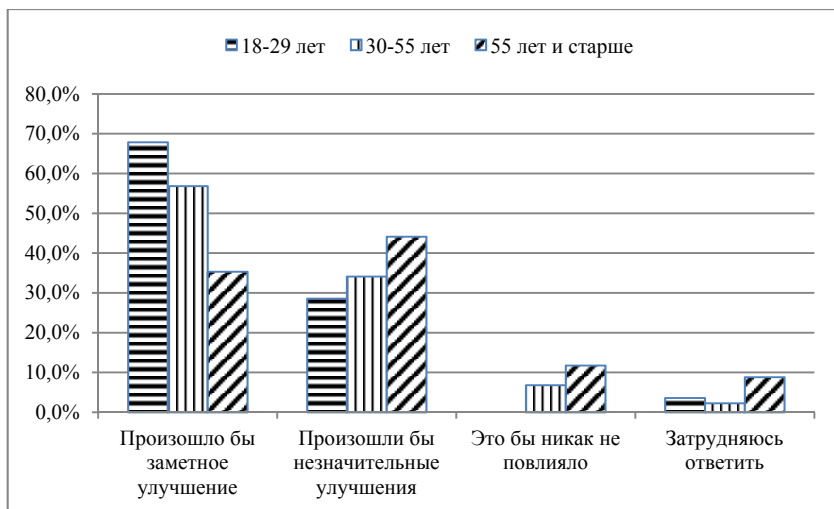


Рис. 4. Распределения ответов женщин-респондентов на вопрос «Как вы считаете, если бы автобусное сообщение через ваш населенный пункт улучшилось, как бы это отразилось на характере социально-экономического развития вашего поселения?»



Заключение

Эффективно функционирующая система регулярного пассажирского сообщения является одним из основополагающих элементов для формирования устойчивой транспортной связанности между сельскими населенными пунктами и городами. Для населения многих сельских территорий Калининградской области общественный пассажирский транспорт — важный инструмент в удовлетворении своих экономических и социальных запросов, происходящем в расположенных рядом городах. В рамках проведенного социологического исследования сельских жителей восточных муниципалитетов Калининградской области было получено общественное мнение о степени удовлетворенности функционирующей сетью общественного транспорта и качеством оказываемых транспортных услуг.

Анализ полученных данных позволяет заключить, что все группы респондентов дали преимущественно позитивные оценки современного состояния и организации работы общественного пассажирского транспорта. При этом существенно позитивнее опрошенные оценили аспекты, связанные с организацией работы общественного транспорта, чем качество основных (дороги) и вспомогательных объектов инфраструктуры.

Рассмотрение ответов респондентов с точки зрения территориальной принадлежности показывает, что сельское население по-разному оценивает эффективность функционирующей системы. Выше всего систему общественного транспорта оценивают сельские жители Неманского и Черняховского ГО, в то время как самые негативные оценки — в ответах представителей Славского и Гвардейского ГО. Ответы респондентов коррелируются с географическим положением муниципальных образований, конфигурацией и характером развития в них объектов транспортной инфраструктуры. Но изучение полученных данных показывает, что в некоторых муниципалитетах организация работы общественного пассажирского транспорта не удовлетворяет местное население.

Анализ полученных в ходе социологического опроса ответов показывает, что население, несмотря на удовлетворенность текущим состоянием системы, заинтересовано в первую очередь в продолжении развития базовых элементов в сфере общественного пассажирского сообщения (состояние дорог и автопарка, повышение частоты рейсов и удобства расписания). Вместе с тем все группы респондентов едины во мнении, что аспекты регулярного автобусного сообщения, связанные с внедрением элементов цифровой экономики и инноваций (развитие цифровых сервисов и сервисов электронных услуг в автобусах), не являются вопросами первостепенной важности.

Полученные в рамках социологического исследования результаты демонстрируют, что существующая в восточных муниципалитетах Калининградской области система пассажирского транспорта в ее нынешнем виде удовлетворяет большую часть опрошенных. Вместе с тем она продолжает нуждаться как в инфраструктурном, так и в организационном развитии, особенно в наиболее «проблемных» муниципалитетах Калининградской области.



Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и Калининградской области в рамках научного проекта № 19-45-393005 р_мол_а «Транспортные сети как фактор формирования комфортной среды и развития человеческого капитала в сельской местности».

Список литературы

1. *Большаков Н. М., Жиделева В. В., Рабкин С. В.* Транспортная доступность периферийных сельских территорий: теория, методология, практика (на примере Республики Коми) // Известия Коми научного центра УрО РАН. 2015. №2 (22). С. 95–103.
2. *Власти Калининграда: Внедрение электронной системы проезда продлили до 20 июля* // KGD.ru. URL: <https://kgd.ru/news/transport/item/83203-vlasti-kaliningrada-vnedrenie-jelektronnoj-sistemy-proezda-prodlili-do-20-iyulya> (дата обращения: 12.02.2020).
3. *Волошенко К. Ю.* Специфика и перспективы социального развития сельских территорий в Калининградской области // Регион сотрудничества. 2004. №10. С. 15–34.
4. *Куратова Э.* Транспортная доступность сельских территорий // АПК: экономика, управление. 2007. №1. С. 26–29.
5. *Левченко А. В.* Изменения культурного ландшафта территории периферийных зон Калининградской области в XIX–XX веках // Балтийский регион. 2016. Т. 8, №1. С. 132–159.
6. *Лялина А. В.* Межрегиональные и межстрановые «перетоки» трудовых ресурсов в Калининградскую область: факторы и векторы в современном евразийском контексте // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Сер.: Естественные и медицинские науки. 2018. №4. С. 47–64.
7. *Рахманов А. М.* Вопросы транспортной доступности в развитии сельских территорий: зарубежный опыт // Экономика, труд, управление в сельском хозяйстве. 2019. №5 (50). С. 22–29.
8. *Романова Е. А., Виноградова О. Л., Фризина И. В.* Эффект сжатия социально-экономического пространства в условиях приграничья (на примере СЗФО) // Балтийский регион. 2015. №3 (25). С. 38–61.
9. *Симанов А. В.* Категория «транспортная доступность» и оценка эффективности транспортной инфраструктуры регионов // Общество и государство в зеркале социологических измерений (VIII Рязанские социологические чтения): матер. Нац. науч.-практ. конф. с междунар. участием. Рязань, 2018. С. 533–538.
10. *Юстратова В. О., Гуменюк И. С.* Проблема транспортной доступности сельских территорий (на примере Калининградской области) // Балтийский регион – регион сотрудничества – 2019: матер. III междунар. науч.-практ. конф. Калининград, 2019. С. 211–223.

Об авторе

Иван Сергеевич Гуменюк – канд. геогр. наук, доц., Балтийский федеральный университет им. И. Канта, Россия.
E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru

The author

Dr Ivan S. Gumenyuk, Associate Professor, Immanuel Kant Baltic Federal University, Russia.
E-mail: IGumeniuk@kantiana.ru