

Секция 23. Социология городского и регионального развития. Города и регионы:  
социология развития и межотраслевое взаимодействие

### **Люди – город – транспорт: проблемы**

**Гудков В.А.**, д.тех.н., проф; Волгоградский государственный технический  
университет, Волгоград

**Дулина Н.В.**, д.социол.н., доцент; Волгоградский государственный  
технический университет, Волгоград

Рост населения городов, развитие промышленности, большие потоки мигрантов, структурные сдвиги в экономике и занятости, технологические революции отражаются на использовании городских пространств, вызывая смену функций городов и типов использования их среды. Большую роль в структурировании социокультурного пространства города играет транспорт. Динамику современных городов во многом обеспечивает его транспортная система, а вот возможность не вступать с ней в противоречия зависит от «ловкости, воображения и находчивости человека» [1, 15]. Статистика приводит неутешительные цифры. Так, например, в Волгоградской области в 2004 году зафиксировано 3307 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 600 человек, еще 3928 получили ранения разной степени тяжести [6, 479].

К сожалению, как свидетельствует повседневная практика, транспортные системы современных городов не в состоянии обеспечить ту «пропускную способность», которая бы в полном объеме реализовывала потребности и нужды горожан. Данное положение в полном объеме относится и к Волгограду, транспортные «болезни» которого сказываются на социальном самочувствии его жителей.

Качество транспортных услуг определяется как соответствие свойств услуги требованиям рынка. Качество услуг оценивается по разности двух условных величин – ожидания потребителей и восприятия. Эта разность называется расхождением и оценивает степень удовлетворенности потребителя качеством услуги. К сожалению, до сих пор нет единого критерия количественной оценки качества транспортных услуг. Мы попробовали измерить качество услуг, предоставляемых общественным транспортом города (троллейбус, трамвай, маршрутное такси, автобус, электричка), методами социологии. Исследование было проведено в декабре 2006 года, опрошено более 900 человек, в основном это «мобильное» население в возрасте от 18 до 64 лет (более подробно см. [2; 3]). Предпочтения респондентов распределились следующим образом: маршрутное такси для поездок выбирают 57 % опрошенных, троллейбус – 24 %, трамвай – 15 %, автобус – около 4 %, электричка – менее 1 %.

В процессе проведения исследования был выявлен интересный факт: жители не видят перспектив улучшения сложившейся транспортной ситуации и в определении уровня транспортного обслуживания исходят лишь из условий, в которых находятся, опасаясь, что в случае отмены маршрутных такси придется вовсе ходить пешком. Иначе говоря, не до жиру, быть бы живу... Около четверти опрошенных (24%) полностью удовлетворены качеством транспортных услуг, почти столько же (22 %) – не удовлетворены, остальные однозначной оценки не дали. Однако среднее значение оценки реализации качества по 10-балльной шкале составляет лишь 5, 85 балла.

«Как только расстояние, – заметил З. Бауман, – пройденное за единицу времени, стало зависеть от технологии, от искусственных транспортных средств, все дошедшие до наших дней, унаследованные от прошлого ограничения скорости движения могли быть в принципе, нарушены» [1, 15]. В принципе, да, но в реальной практике – нет. Скорость передвижения транспорта в городе строго регламентирована, что связано, в первую очередь, с обеспечением безопасности жителей, но и сами перемещения «съедают» достаточно много времени. Известно, что если человек затрачивает на трудовую поездку в одном направлении свыше получаса, то это отрицательно сказывается на производительности труда [5, 31]. Среднее время передвижения пассажиров общественным транспортом «в один конец» (без учета времени подхода к остановкам и простоя на остановках в ожидании транспорта, простоя в «пробках» и т. д.) составляет от 33 до 35 мин. («выбросы» от среднего значения составляют до двух часов в одном направлении).

По итогам выполненного исследования были предложены рекомендации по совершенствованию транспортной системы города [4, 41].

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бауман З. Текущая современность / Пер. с англ. под ред. Ю. В. Асочакова. СПб.: Питер, 2008.
2. Бочкарева М.М., Гудков В.А., Дулина Н.В., Овчар Н.А. Количественная оценка качества транспортных услуг // Автотранспортное предприятие, 2007. № 12. С. 49 –53.
3. Бочкарева М.М., Гудков В.А., Дулина Н.В., Овчар Н.А. Методика оценки качества обслуживания пассажиров общественным транспортом Известия ВолгГТУ. Серия «Наземные транспортные системы»: межвуз. сб. науч. ст. / ВолгГТУ. Волгоград, 2007. Вып. 2, № 8. С. 91 – 94.
4. Гудков В.А., Дулина Н.В., Овчар Н. А., Бочкарева М. М. Качество транспортного обслуживания населения // Грузовое и пассажирское автохозяйство. 2007. № 8. С. 39 – 41.
5. Ларионов А.Н., Усов В.Б., Федулов С. П. Актуальные проблемы развития жилищно-коммунальной сферы города Волгограда. Волгоград: ВолгГАСА, 2000.
6. Статистический ежегодник Волгоградская область 2004: Стат. сб. / Волгоградстат. Волгоград, 2005.