

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

DOI: 10.15838/sa.2019.2.19.1

УДК 316.344.2 | ББК 60.56

© **Каргаполова Е.В., Абушева А.С., Едилбаева З.А.**

ТРАНСПОРТНЫЕ КОММУНИКАЦИИ В СОЦИОКУЛЬТУРНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РЕГИОНА



КАРГАПОЛОВА ЕКАТЕРИНА ВЛАДИМИРОВНА

Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова
Россия, 117997, г. Москва, Стремянный пер., д. 36
E-mail: k474671@list.ru



АБУШЕВА АНЖЕЛИКА САХТАШЕВНА

Астраханский государственный университет
Россия, 414056, г. Астрахань, ул. Татищева, д. 20а
E-mail: anzhelika.abusheva.97@inbox.ru



ЕДИЛБАЕВА ЗАРИНА АЙБУЛАТОВНА

Астраханский государственный университет
Россия, 414056, г. Астрахань, ул. Татищева, д. 20а
E-mail: zarya21213@gmail.com

Транспортная инфраструктура является не только технической, но и коммуникативной системой. Она связывает пространство, время и человека, формируя представления о пространстве-времени, что позволяет рассматривать ее в социокультурном плане. Система транспортных сообщений играет особую роль в поддержании единства региона как социокультурной территориальной общности, так как определяет условия социально-экономического освоения территории; формат расселения и самоорганизации населения, его социальное самочувствие; место региона в системе межрегиональных отношений, специфику внутрирегиональных взаимодействий. Цель работы – рассмотреть транспортные коммуникации в социокультурном пространстве

Астраханской области на основе анализа научной литературы, статистической информации и результатов социологического мониторинга. Определено, что система транспортных коммуникаций региона как составляющая его социокультурного пространства находится в состоянии трансформации, что проявляется в ухудшении объективных показателей качества автомобильных дорог, в упразднении речного, трамвайного, троллейбусного сообщения, сокращении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом, в значительном падении доли муниципальных автобусных перевозок в общественном пассажиропотоке. Это приводит к трансформации паттернов восприятия пространства-времени жителями региона. Требуется отдельное исследование роли воздушного и личного автомобильного транспорта в удовлетворении потребности жителей региона в перемещениях. При этом рост удовлетворенности деятельностью общественного транспорта к 2016 году в регионе проявляет социокультурные характеристики населения, которое уже адаптировалось к жизни без речных трамвайчиков, трамваев и троллейбусов. У астраханцев снижается уровень социальных притязаний: игнорируется низкая безопасность, эстетический вид маршрутных такси, пропускная способность транспортной системы областного центра, нехватка организованных мест парковки и т. п. При этом от первой волны мониторинга к третьей наблюдается снижение доли полностью удовлетворенных деятельностью общественного транспорта и рост доли астраханцев, выбравших вариант ответа «скорее удовлетворен», что может означать изменение отношения к деятельности региональной транспортной системы уже в ближайшем будущем.

Транспорт, транспортные коммуникации, социокультурное пространство, регион.

Транспорт – важнейшая составляющая экономической системы любой современной страны [1, с. 13]. Транспортная отрасль, эволюционируя из сферы перевозок пассажиров и грузов различной тоннажности «в межотраслевую систему, воздействующую на условия экономики в полном объеме», обеспечивает эффективность применения производственных ресурсов страны» [2]. Транспортная коммуникация (транспортная магистраль), понимаемая как «физическая среда, в которой перемещается поток материальных, энергетических или информационных ресурсов» [3, с. 259], является стратегически значимым фактором, определяющим единство и мощь (в том числе и военную) государства, его динамичное развитие [2; 4, с. 83; 5, с. 57], индикатором и стимулятором прогресса [6, с. 100–101].

Транспортная инфраструктура является не только собственно технической, но и коммуникативной системой, связывая пространство, время и человека. Поскольку человек, человеческое общество не может существовать вне пространства, то важнейшим условием функционирования социума явля-

ется возможность его перемещения в нем... Человек и пространство, человек и время через коммуникации и их главную составляющую – транспортные коммуникации – непрерывно связаны, воздействуют друг на друга, постоянно меняются, определяя тем самым историю своего развития [7, с. 44].

Транспортные коммуникации занимают особое место в поддержании единства региона как социокультурной территориальной общности, так как определяют условия социально-экономического освоения территории [5, с. 60; 8, с. 31]; формат расселения и самоорганизации населения, его социальное самочувствие; место региона в системе межрегиональных отношений, специфику внутрирегиональных взаимодействий [6, с. 100–101]. Цель работы – рассмотреть транспортные коммуникации в социокультурном пространстве конкретного российского региона – Астраханской области – на основе анализа научной литературы, статистической информации и результатов социологического мониторинга.

Транспортные коммуникации не только связывают пространство, время и человека,

но и формируют представление человека о пространстве и времени. Это позволяет рассматривать транспортные коммуникации в социокультурном плане [5, с. 56]. Так, например, взрывной рост уровня автомобилизации, при котором на долю автомобильного транспорта приходится в последние годы около 90% от всех перевозок в России [9, с. 334], оказывает значительное влияние на коммуникативные практики участников дорожного движения. Плотность потока личных автомобилей в настоящее время дает возможность (а порой ситуативно вынуждает) водителям контактировать. Равнозначность прав для нескольких акторов в спорной ситуации, отсутствие четкого регламента последующих действий – все это создает предпосылки для выхода на контакт, коммуникационный акт между водителями... Актёры, таким образом, должны придерживаться коммуникативной рациональности, в основе которой лежит понятие коммуникативного действия – такое взаимодействие индивидов, которое упорядочивается согласно обязательным нормам и ориентировано на достижение взаимопонимания между действующими индивидами, консенсуса [10, с. 979–980]. Кроме того, максимальная доступность населенных пунктов с минимальными затратами времени на перемещения между ними в условиях развитой транспортной инфраструктуры формирует у личности определенные паттерны восприятия пространства и времени. Если представить, что вся территория Российской Федерации соединена скоростными железными дорогами по доступным ценам на билеты, то огромное пространство страны будет восприниматься по-другому, трансформируется модель «центр-периферия». Периферия станет доступной, пространство – более открытым, интенсифицируется обмен между регионами в самом широком смысле, включая социокультурный уровень ценностей, значений, смыслов. И, напротив, если, как в Астраханской области, разрушен кратчайший маршрут до соседнего населенного пункта (упразднен речной

общественный транспорт), если маршруты общественного транспорта стали ограниченными по времени (в вечернее и ночное время, например, они не функционируют) или в населенные пункты (так называемые запаромные села региона) можно добраться на паромной переправе, которая в зимнее время не функционирует, то это формирует у личности иные паттерны восприятия пространства-времени.

Актуальным является исследование транспортной системы регионов как материальной основы обеспечения внешнеэкономических связей современного общества [1, с. 13]. Это связано с ростом значимости коммуникаций в социотехнической системе жизнеобеспечения вследствие процессов миграции, урбанизации, глобализации [5, с. 56]. В условиях глобализации, сопровождающейся усилением международного разделения труда [1, с. 13–14], «государственные границы перестают оказывать существенное влияние на процессы перемещения грузов. Идет интенсивное становление конкурентной среды в международных перевозках» [11, с. 7]. Развитие системы транспортных коммуникаций регионов особенно важно для роста конкурентоспособности экономики [2] и международного положения Российской Федерации, «исторически и географически расположенной на пути важнейших товарных потоков между Европой, Дальним Востоком и Юго-Восточной Азией» [1, с. 13]. Наличие развитых трансконтинентальных и межрегиональных транспортных коммуникаций, увязывающих транспортную систему Востока и Севера России с транспортной системой ее европейской части, позволит эффективно использовать географический ресурс страны, так как «такого количества стран-соседей не имеет больше ни одно государство мира» [12, с. 3].

Транспортная инфраструктура Российской Федерации в настоящее время включает в себя железнодорожный, морской, речной, автомобильный, воздушный и трубопроводный транспорт. Так же, как и в рамках мировой транспортной системы, по-

вышается конкуренция между отдельными видами транспорта, увеличивается вклад морского авиационного и автомобильного транспорта в общемировой грузооборот при одновременном снижении удельного веса железных дорог и внутренних водных путей [13, с. 61]. Но в современной России в последние десятилетия происходило ускоренное старение транспортной инфраструктуры [4, с. 82]. Кризисные явления наблюдаются и в автомобильном транспорте, что проявляется в падении с 2014 года рынка продаж легковых автомобилей [14].

Как отмечает А.А. Высоцкая, состояние транспортных коммуникаций в России не может быть признано соответствующим требованиям современности, так как опорная сеть транспортной инфраструктуры создавалась еще в СССР, с тех пор не подвергалась модернизации и находится на пределе мощности, а во многих населенных пунктах деградирует. Особенно это касается состояния автодорожных коммуникаций, «где в последние годы произошел взрывной рост уровня автомобилизации... При этом эффективность управления городской улично-дорожной сетью ... как сложным технологическим объектом остается достаточно низкой» [15, с. 67–68]. Ситуация в городах России осложняется более высокой, чем в западноевропейских городах и городах США, плотностью населения и концентрацией мест приложения труда, что приводит к повышению интенсивности транспортных потоков и неизбежным проблемам «падения скорости движения вплоть до регулярных заторов и пробок» [16, с. 14]. Уличная дорожная сеть крупных городов России работает на пределе пропускной способности [17, с. 54]. Усиливаются экологические проблемы, так как транспортный комплекс является «основным источником загрязнения природных средовых систем в крупных и крупнейших городах...». Около 70% общего объема загрязнения атмосферного воздуха, поступающего от различных технических систем в атмосферу города, приходится на автомобильный транспорт [18, с. 34–35].

В 2004 году разработаны и одобрены «Стратегия развития транспорта в РФ до 2020 года» и Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России» [4, с. 82]. В 2013 году в соответствии с поручением Президента РФ проведена корректировка Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, в соответствии с которой планирование развития сети коммуникации предполагалось осуществлять на основе транспортно-экономического баланса федерального, регионального и муниципального уровня [8, с. 31]. Вместе с тем отмечаются сохранение в национальной транспортной системе недостаточного технического и технологического уровня, отсутствие согласованности регионального развития и комплексности управления модернизацией, высокая неравномерность инвестирования отдельных инфраструктур. «Несоответствие требованиям системы более высокого порядка особенно остро ощущается в местах стыковки – на приграничной территории» [11, с. 7].

Транспортный узел Астраханской области занимает стратегически важное географическое и геополитическое приграничное евразийское положение, обеспечивая как внутренние (между Югом России и северным Кавказом), так и международные перевозки речным, железнодорожным, автомобильным и воздушным транспортом. Через территорию региона «проходит основной морской выход России в Каспийское море, Казахстан, Кавказ, Иран и государства Средней Азии. Это стало причиной строительства в районе поселка Оля нового морского порта. На территории региона проходит международный транспортный коридор (МТК) «Север-Юг», который соединяет страны Южной и Юго-Восточной Азии наикратчайшим путем через территорию Ирана» [19; 20]. Как отмечает Ю.А. Зюзин, «анализ текущих тенденций позволяет делать вывод о начале «новой фазы» с начала XXI века, вызванной повышением значения каспийских сырьевых ресурсов в мировом масштабе... Для России Каспийский регион является тради-

ционной зоной национальных интересов. Россия заинтересована в укреплении своих позиций на Каспии и в связи с тем, чтобы не допустить доминирования третьих сил в регионе» [21, с. 12–13].

При этом по статистической информации с 2005 по 2017 год удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования снизился по Российской Федерации с 91,3 до 70,6%, по Южному федеральному округу – с 92,2 до 75,8%, по Астраханской области – с 94,3 до 64%. Среди субъектов ЮФО ниже показатель в 2017 году только по Волгоградской области (57,5%). Удельный вес автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием в протяженности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования снизился по Российской Федерации с 68,7 до 62,4%, по ЮФО – с 93,1 до 73,6%, по Астраханской области – с 84,3 до 74,2%¹. Общая протяженность автомобильных дорог Астраханской агломерации составляет 810,2 км. При этом в настоящее время из 422 км асфальтированной дороги лишь около 17% соответствует норме². Так, если с 2007 по 2017 год по всей стране доля дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, отвечающих нормативным требованиям, снизилась незначительно – с 44,3 до 43,1%, то по ЮФО практически на треть – с 61,3 до 44,3%, а по Астраханской области практически вдвое – с 70 до 36,2%. Среди субъектов ЮФО по этому показателю в 2017 году хуже обстоят дела только в республиках Крым и Калмыкии (21,1 и 11,8% соответственно). И только по Краснодарскому краю показатель имеет положительную динамику и вырос с 51,9 до 68,1%³. За этот

же период доля дорог местного значения, отвечающих нормативным требованиям, по стране снизилась с 64,5 до 53,3%, по ЮФО – с 78 до 69,9%, в Астраханской области – с 39,2 до 36,2%. Это последнее место среди субъектов ЮФО.

В системе транспортных коммуникаций особое место занимает общественный транспорт, то есть пассажирский транспорт, доступный широким слоям общества. В узком смысле общественный транспорт рассматривается как транспортное средство, предназначенное для перевозки многочисленных пассажиров одновременно, курсирующее по установленному маршруту в соответствии с установленным расписанием. В широком понимании к нему также относятся такси, тому подобные виды транспорта и некоторые специализированные транспортные системы [22].

Особое место пассажирских перевозок в работе транспорта «обусловлено их высоким социально-экономическим значением и выполнением одной из важнейших гарантий государства – свободы передвижения. Подвижность населения является одной из характеристик качества жизни, а экономический рост государства непосредственно зависит от подвижности населения и мобильности трудовых ресурсов» [23, с. 75]. Но ситуация, сложившаяся в российских населенных пунктах в сфере общественного пассажирского транспорта, не соответствует требованиям времени, так как в большинстве населенных пунктов утрачено представление о транспорте как единой функциональной и пространственной системе [24, с. 226], утрачены технологии комплексного планирования развития, которые применялись в советский период. «Города России шли по пути дерегулирования сферы транспортных услуг и разрушения интеграции систем городского общественного транспорта» [25, с. 16]. Наблюдаются недостатки финансирования на нужды транспортных систем как по объему, так и по стратегическому планированию расходов финансовых средств [24, с. 226]. Вместе

¹ Регионы России: социально-экономические показатели – 2018. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b18_14p/Main.htm (дата обращения 22.02.2019).

² Транспорт. Экономика и бизнес. URL: <http://tass.ru/transport/3986339> (дата обращения 21.02.2018).

³ Транспорт и связь в России. 2016: стат. сб. / Росстат. М., 2016. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog (дата обращения 02.09.2018).

с тем, для предоставления качественных транспортных услуг требуется укрепление институционального и технического потенциала в содержании автомобильных дорог, в организации и безопасности дорожного движения, интеграции работы различных видов транспорта, в регулировании спроса на пользование индивидуальным транспортом, в тарифной политике, в спутниковом мониторинге, цивилизованных способах оплаты транспортных услуг, в льготности обслуживания, в соблюдении социальных стандартов, в том числе для маломобильных граждан, в конкурсном отборе транспортных операторов (перевозчиков) [24, с. 227]. Среди современных требований к общественному транспорту «соблюдение надежной высокой скорости перевозки, обеспечение дорожно-транспортной и экологической безопасности, предоставление актуальной информации о местонахождении транспортных средств, создание комфортных и эстетически привлекательных условий поездки и пересадки с одного вида транспорта на другой» [25, с. 16]. Необходимы разработка проектных решений по реконструкции, ремонту и организации движения на основе анализа пассажироперевозок с гарантией удовлетворения спроса на перевозку, замены пассажирского транспорта экипажами повышенной вместимости, увеличения эксплуатационной скорости транспорта за счет повышения пропускной способности улично-дорожной сети городов, оперативного перераспределения экипажей с наименее загруженных маршрутов на наиболее загруженные [17, с. 54]; исследование переменных внешних условий, влияющих на пассажирский общественный транспорт (погодных условий, например) [26].

Между тем доля пассажиров, отправленных железнодорожным транспортом, сократилась в Астраханской области с 2005 по 2017 год в 2,3 раза, тогда как в среднем по России – на 19%, по ЮФО – на 15%, а по Краснодарскому краю, напротив, выросла на 12%⁴. Необходи-

⁴ Регионы России: социально-экономические показатели – 2018. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b18_14p/Main.htm (дата обращения 22.02.2019).

димо отметить, что после трагических событий 90-х гг. XX века на Северном Кавказе до сих пор не восстановлен железнодорожный маршрут «Астрахань – Минеральные Воды», что затрудняет доступ к региону Кавказских Минеральных Вод и курортам Краснодарского края для жителей области. Добраться до побережья Черного моря железнодорожным транспортом прямого сообщения можно в курортный сезон только через Волгоград, то есть с большими потерями по времени.

Самым распространенным видом транспорта в городах и внутри региона является автобус. Число автобусов общего пользования в 2017 году в Астраханской области больше, чем в среднем по стране, но меньше, чем в среднем по ЮФО, и составляет 126 единиц на 100 тыс. человек населения (28-е место в РФ, 5-е место в ЮФО)⁵, из которых значительную долю составляют негосударственные перевозчики. Частные перевозчики работают в основном в «часы пик», что затрудняет перемещение жителей в вечернее и ночное время даже в пределах областного центра.

Перевозку пассажиров на маршрутах большой вместимости осуществляло ОАО «Астраханьпассажиртранс», которое прекратило свое существование в связи с банкротством 27 апреля 2017 года. Всего 4 маршрута – № 19 (6 автобусов), № 23 (5 автобусов), № 25 (11 автобусов), № 30 (9 автобусов) с 28 апреля 2017 года перешли к предприятию ООО «АвтоМиг»⁶. Систему общественного внутригородского транспорта составляют: 1) маршруты большой вместимости (ГУ АПАП № 3) – 2 маршрута (№ 10, № 14); 2) маршруты средней вместимости (коммерческие перевозчики) – 3 маршрута (№ 2, № 17ск, № 19к); 3) маршрутные такси (коммерческие перевозчики) – 79 маршру-

⁵ Регионы России: социально-экономические показатели – 2018. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b18_14p/Main.htm (дата обращения 22.02.2019).

⁶ Новости региона. Астрахань. URL: <http://ast.mk.ru/articles/2017/05/04/oaoastrakhanpassazhirtranspriznano-sudom-bankrotom.html> (дата обращения 21.02.2018).

тов⁷. В итоге по региону с 2005 по 2017 год на 36,2% снизилось число пассажиров автобусов общего пользования, по стране в целом этот показатель снизился, но не так значительно, и составил 10,4%, тогда как по ЮФО наблюдается положительная динамика данного показателя на 10%.

Также широкое распространение во многих странах мира, в том числе и в России, имеют трамваи и троллейбусы. Однако в ноябре 2017 года функционирующий на территории Астрахани троллейбусный парк был закрыт, в связи с его убыточностью, признанной местными властями⁸. Астрахань являлась практически единственным городом из 68 городов РФ, оснащенных трамвайным парком, в котором в 2007–2008 гг. упразднено трамвайное сообщение [27].

Далеки от современного уровня показатели безопасности работы системы транспортных коммуникаций региона. Так, если за период 2005–2017 гг. число дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них (на 10000 чел. населения) снизилось по стране в целом на 34,8%, по ЮФО – на 15,4%, то по Астраханской области – всего на 5,6%⁹. Темпы роста числа собственных легковых автомобилей (на 1000 чел. населения) несколько ниже, чем в среднем по стране и ЮФО (1,6 против 1,8 раза). Остро стоит проблема автомобильных «пробок», во многом обусловленная недостаточностью мест для парковок, новых дорожных развязок и мостов.

Как отмечает И.А. Кожевникова, «общие валовые показатели, применяемые для оценки деятельности общественного пассажирского транспорта, необходимые для учета и планирования хозяйственной деятельности перевозок, не отражают социальных результатов» [28, с. 262]. Так, не приводит-

ся уровень удовлетворения потребностей в транспортных услугах, который дифференцирован в конкретных регионах России, в конкретных социально-демографических группах [29]. За ответами на эти вопросы мы обращаемся к результатам конкретных социологических исследований. Так, в ходе социологического мониторинга¹⁰ жителям Астраханской области был задан вопрос о функционировании общественного транспорта (табл.).

Таблица. Распределение ответов астраханцев на вопрос «Как работает общественный транспорт, которым Вы пользуетесь?», % от числа опрошенных

Варианты ответов	2010 год	2012 год	2016 год
В целом хорошо	41	29	36
Скорее хорошо	24	32	35
Скорее плохо	13	15	15
Плохо	10	11	8
Затрудняюсь ответить	7	9	4
Отказ от ответа	5	0	2

В 2010 году на вопрос «Как работает общественный транспорт, которым Вы пользуетесь» ответили «в целом хорошо» 41% астраханцев, в 2012 году показатель этой категории снизился очень значительно – на 11%, а в 2016 году – повысился, но так и не достигла значения 2010 года. При этом с 2012 года наблюдается рост доли ответивших «скорее хорошо»: если в 2010 году так отвечал примерно каждый четвертый, то в 2012

⁷ Общественный транспорт г. Астрахани онлайн. URL: <http://www.busapt.ru> (дата обращения 20.02.2018).

⁸ Новости Астрахани. URL: <https://www.vedomosti.ru/politics/news/2017/11/02/740432-trolleibus-astrahani> (дата обращения 20.02.2018).

⁹ Регионы России: социально-экономические показатели – 2018. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b18_14p/Main.htm (дата обращения 22.02.2019).

¹⁰ Мониторинговое социологическое исследование проведено под руководством Е.В. Каргаполовой в Астраханской области методом интервью по месту жительства по Типовой методике Всероссийской программы «Социокультурная эволюция России и ее регионов» (руководители и разработчики инструментария на федеральном уровне – Н.И. Лапин, Л.А. Беляева, Центр изучения социокультурных изменений (ЦИСИ) ИФ РАН). Первый этап был проведен в январе 2010 года (N = 1000), второй – в мае – июне 2012 года (N = 600), третий – в апреле – мае 2016 года (N = 1000). Выборка стратифицированная, квотно-маршрутная. Квотируемые признаки: «пол», «возраст», «тип поселения», «этническая структура». Погрешность выборки – 3%. Обработка и анализ данных проведены с использованием SPSS 17.0. Матрица разработана специалистами ЦИСИ ИФ РАН.

и 2016 гг. – уже примерно каждый третий. Таким образом, доля положительных оценок (по сумме вариантов ответов «в целом хорошо» и «скорее хорошо») в 2010 году составила 65%, в 2012 году – 61%, а в 2016 году наблюдается значительное повышение – до 71%. Доля отрицательных оценок (по сумме ответов «скорее плохо» и «плохо») по трем волнам мониторинга составила 23, 26 и 23% соответственно. В 2016 году наблюдается также снижение доли выборов вариантов «затрудняюсь ответить» и «отказ от ответа». Данные результаты сопоставимы с оценкой деятельности общественного транспорта в соседнем с Астраханской областью регионе Нижнего Поволжья – Волгоградской области. «Оценка удовлетворенности качеством перевозок в Волгограде высока, 70% опрошенных относятся положительно к уровню услуг, а 30% – отрицательно» [30, с. 149].

Доля наиболее удовлетворенных работой общественным транспортом в 2010 году приходилась на жителей областного центра – г. Астрахань (70%), в 2016 году – на жителей рабочих поселков (88%) и малых городов (79%). С 2010 года увеличилась доля удовлетворенных среди всех возрастных групп, но более всего – среди молодежи (с 65 до 72%) и пожилых (с 64 до 73%). Динамика удовлетворенности несколько больше среди мужчин (на 9 против 4% у женщин). Наибольшая удовлетворенность деятельностью общественного транспорта у не состоящих в браке (76%), что, вероятнее всего, детерминируется большим количеством молодежи в этой категории. Если в 2010 году больше всего было удовлетворенных среди лиц, имеющих двух детей (67 против 60% у однопородных и 61% у многодетных), то в 2016 году различий в группах, дифференцированных по количеству детей, не зафиксировано. Также была выявлена зависимость: чем человек обеспеченнее в материальном плане, тем он более положительно относится к работе общественного транспорта.

Таким образом, система транспортных коммуникаций в Астраханской области находится в состоянии трансформации: ухуд-

шаются объективные показатели качества автомобильных дорог, упразднены речные, трамвайные, троллейбусные перевозки пассажиров, сокращаются перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, значительно снизилась доля муниципальных автобусных перевозок в общественном пассажиропотоке. В данной статье мы не оценивали масштабы деятельности воздушного транспорта, что требует дополнительного исследования с привлечением метода социологического опроса. То есть возможно, что воздушный и личный автомобильный транспорт удовлетворяет потребности жителей региона в перемещениях. Об этом свидетельствует некоторый рост удовлетворенности деятельностью общественного транспорта к 2016 году в регионе. Но при этом нельзя исключить и роль социокультурных характеристик населения, которое уже адаптировалось к жизни без речных трамвайчиков, трамваев и троллейбусов. Социокультурное пространство региона трансформируется, и роль транспортных коммуникаций в этом процессе заключается в изменении у астраханцев паттернов восприятия пространства-времени. У жителей региона снижается уровень социальных притязаний (что зафиксировано нами и в их оценке экологической обстановки, например [31]): игнорируется низкая безопасность, эстетический вид маршрутных такси, пропускная способность транспортной системы областного центра, нехватка организованных мест парковки и т. п. На сегодняшний день потребность в транспорте удовлетворяется. Но нельзя не отметить, что от первой волны мониторинга к третьей наблюдается снижение доли полностью удовлетворенных деятельностью общественного транспорта и увеличение доли астраханцев, выбравших вариант ответа «скорее удовлетворен», что может означать некоторые пределы роста удовлетворенности работой региональной транспортной системы и изменение оценок ее деятельности уже в ближайшем будущем.

ЛИТЕРАТУРА

1. Баркалов С.А., Мажарова Л.А. К вопросу об использовании международного опыта при модернизации транспортной системы // Актуальные вопросы проектирования автомобильных дорог: сб. науч. тр. ОАО ГИПРОДОРНИИ. 2014. № 5 (64). С. 13–19.
2. Беляков Р.С. Текущее состояние и перспективы модернизации транспортной системы Дальнего Востока // Uniuersum: экономика и юриспруденция. 2018. № 6 (51). С. 33–37.
3. Лотарев Д.Т. Неформальные описательные модели транспортных коммуникаций, транспортных сетей и территорий в задаче о прокладке путей и коммуникаций // Тр. Ин-та систем. анализа Рос. акад. наук. 2009. Т. 46. С. 259–273.
4. Дружинин П.В., Пономарев А.Я., Кабанов А.Н. Модернизация системы транспортной логистики, сервиса и аутсорсинга региональных градостроительных систем // Техничко-технологические проблемы сервиса. 2011. № 4 (18). С. 82–87.
5. Лаврентьев А.В. Транспортные коммуникации как объект социальных исследований (краткий экскурс в методологию проблемы) // Ойкумена. Регионовед. исслед. 2016. № 3 (38). С. 56–64.
6. Горбунов А.А. Роль и место транспортных коммуникаций и инфраструктуры в политике развития регионов // Поиск: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура. 2014. № 1 (74). С. 99–107.
7. Горбунов А.А. Человек, пространство и транспортные коммуникации: исторический опыт и перспективы // Поиск: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура. 2017. № 1 (60). С. 43–50.
8. Большаков Н.М., Еремеева Л.Э. Транспортные потоки как фактор развития региональной сети коммуникаций // Наука и техника транспорта. 2015. № 3. С. 31–35.
9. Широкоград О.А., Пилипюк Ю.Н. Повышение качества перевозки пассажиров городским общественным транспортом в городе Владивостоке // Автомобильный транспорт Дальнего Востока. 2016. № 1. С. 333–337.
10. Резник Т.Ф., Шарапов В.В. Специфика межличностных коммуникаций (вербальных и невербальных) в дорожно-транспортной сфере // Изв. Самар. науч. центра Рос. акад. наук. Соц., гуманитар., мед.-биолог. науки. 2013. Т. 15. № 2 (4). С. 977–980.
11. Банщикова А.А. Оценка эффективности инвестиций в модернизацию региональной транспортной системы // Вестн. транспорта Поволжья. 2012. № 1 (31). С. 7–15.
12. Модернизация транспортной системы регионов Сибири и Крайнего Севера: создание аэроэстакадного транспорта / Т.А. Владимирова [и др.] // Сибирская финансовая школа. 2015. № 1 (108). С. 3–6.
13. Знатнов С.С. Глобализация транспортных связей как фактор модернизации речных портов России и их интеграция в систему транспортных коммуникаций // Вестн. Ун-та (Гос. ун-т управления). 2016. № 4. С. 61–65.
14. Ромашкина Г.Ф., Чалова А.И. Автомобиль не роскошь, а средство передвижения. Анализ тенденций развития рынка легковых автомобилей // Вестн. Тюмен. гос. ун-та. Соц.-экон. и прав. исслед. 2018. Т. 4. № 2. С. 8–22. DOI: 10.21684/2411-7897-2018-4-2-8-22
15. Высоцкая А.А. Программа управления транспортными коммуникациями на региональном уровне // Изв. Иркут. гос. экон. акад. 2010. № 1. С. 67–69.
16. Агасьянц А.А. Вопросы модернизации транспортной системы столичного региона // Градостроительство. 2012. № 1 (17). С. 14–18.
17. Волченко С.В. Обоснование мероприятий по модернизации транспортной системы на основе обследования пассажиропотоков // Вестн. Волгоград. гос. архитект.-строит. ун-та. Сер. «Строительство и архитектура». 2008. № 12 (31). С. 54–57.
18. Балакин В.В. Повышение экологической безопасности урбанизированных территорий при формировании и модернизации городских транспортных систем // Техническое регулирование в транспортном строительстве. 2017. № 5 (25). С. 34–41.
19. Астраханская область в процессах модернизации на социокультурной карте России (опыт системного анализа) / Д.П. Ануфриев [и др.]; под общ. ред. Е.В. Каргаполовой. Астрахань: АГАСУ, 2017. 378 с.

20. Каргаполова Е.В., Дулина Н.В., Наумов И.Н. «Врата народов»: Южный федеральный округ в социокультурном пространстве России // Вестн. Калмыц. ун-та. 2016. № 1 (29). С. 88–97.
21. Зюзин Ю.А. Каспийский регион на рубеже тысячелетий: борьба за ресурсы и транспортные коммуникации // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2006. № 1 (18). С. 11–20.
22. Максимов А.Б. Транспортная инфраструктура регионов // Изв. Байкал. гос. ун-та. 2007. № 1. С. 30–33.
23. Кожевникова И.А. Расчет оптимальной вместимости транспортного средства для перевозки пассажиров городским общественным транспортом // Национальные приоритеты России. 2016. № 1 (19). С. 75–79.
24. Оптимизация комплексной системы обслуживания населения общественным транспортом города Хабаровска / И.Н. Пугачев [и др.] // Автомобильный транспорт Дальнего Востока. 2016. № 1. С. 226–231.
25. Смородинцева Е.Е., Журавская М.А., Смородинцева Т.А. Проблемы и перспективы управления городским общественным транспортом Екатеринбурга в условиях логистической интеграции // Инновационный транспорт. 2017. № 3 (25). С. 15–20.
26. Свистунова В.А. Формирование объемов перевозок городским пассажирским общественным транспортом под влиянием условий внешней среды // Проблемы функционирования систем транспорта: мат-лы междунаро. науч.-практ. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых (с междунаро. участием): в 2-х т.; отв. ред. А.В. Медведев. Тюмень: Тюмен. индустр. ун-т, 2016. С. 317–320.
27. Социокультурный портрет Астраханской области. Опыт социологического, экономического и политологического анализа / А.Ю. Арясова [и др.]; под общ. ред. Е.В. Каргаполовой. Волгоград: Волгоград. науч. изд-во, 2010. 307 с.
28. Кожевникова И.А. Оценка эффективности экономии времени пассажиром при передвижении общественным транспортом // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности). 2016. № 9. С. 261–268.
29. Ширшиков А.С., Антипов И.А. Повышение эффективности обслуживания пассажиров общественным автомобильным транспортом // Аллея науки. 2018. Т. 4. № 4 (20). С. 837–838.
30. Оценка пассажирами городского общественного транспорта / В.А. Гудков [и др.] // Мир транспорта. 2013. Т. 11. № 2 (46). С. 146–150.
31. Социально-экологическая система региона: тенденции и противоречия (на примере Астраханской области) / Е.В. Каргаполова [и др.] // Регионоведение. 2018. Т. 26. № 3. С. 538–557. DOI: <https://doi.org/10.15507/2413-1407.104.026.201803.538-557>

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Каргаполова Екатерина Владимировна – доктор социологических наук, профессор кафедры политологии и социологии. Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова». Россия, 117997, г. Москва, Стремянный пер., д. 36. E-mail: k474671@list.ru. Тел.: +7(937) 131-08-79.

Абушева Анжелика Сахташевна – Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Астраханский государственный университет». Россия, 414056, г. Астрахань, ул. Татищева, д. 20а. E-mail: anzhelika.abusheva.97@inbox.ru. Тел.: +7(937) 134-47-10.

Едилбаева Зарина Айбулатовна – Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Астраханский государственный университет». Россия, 414056, г. Астрахань, ул. Татищева, д. 20а. E-mail: zarya21213@gmail.com. Тел.: +7(927) 570-31-81.

Kargapolova E.V., Abusheva A.S., Edilbaeva Z.A.

TRANSPORT COMMUNICATIONS IN SOCIO-CULTURAL SPACE OF THE REGION

Transport infrastructure is both a technical and communication system. It connects space, time and man, forming ideas about space-time, which gives an opportunity to consider it in socio-cultural terms. The system of transport communications plays a special role in maintaining the unity of a region as a socio-cultural territorial community, as it determines conditions of socio-economic development of a territory; format of settlement and self-organization of the population, its social well-being; region's place in the system of inter-regional relations, and specifics of intra-regional interactions. The aim of the work is to consider transport communications in socio-cultural space of the Astrakhan Oblast on the basis of the analysis of scientific literature, statistical information and sociological monitoring results. The article shows that the system of regional transport communication as a component of its socio-cultural space is transforming nowadays, manifesting itself in deteriorated quality of roads, abolition of river, tram, trolleybus traffic, reduction of passenger rail transport, significant drop in the share of municipal bus traffic in public passenger traffic. This leads to transformation of the patterns of space-time perception by region's residents. The role of air and personal road transport to meet residents' needs requires a separate study. At the same time, the increase in satisfaction with public transportation in the region by 2016 indicates socio-cultural characteristics of the population, which has already adapted to life without river trams, trams and trolleybuses. The level of social claims of Astrakhan Oblast residents is reduced: low safety, aesthetic appearance of taxis, capacity of the transport system of the regional center, lack of organized parking places, etc. are ignored. At the same time, from the first wave of the monitoring to the third we observe a decrease in the share of people fully satisfied with public transportation and an increase in the share of people who choose the answer "rather satisfied", which may mean a change in attitude to the regional transport system activities in the near future.

Transport, transport communications, socio-cultural space, region.

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Kargapolova Ekaterina Vladimirovna – Doctor of Sociology, Professor of the Department for Political Science and Sociology. Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Plekhanov Russian University of Economics". 36, Stremyannyi Side-Street, Moscow, 117997, Russian Federation. E-mail: k474671@list.ru. Phone: +7(937) 131-08-79.

Abusheva Anzhelika Sakhtashevna – Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Astrakhan State University". 20A, Tatishchev Street, Astrakhan, 414056, Russian Federation. E-mail: anzhelika.abusheva.97@inbox.ru. Phone: +7(937) 134-47-10.

Edilbaeva Zarina Aibulatovna – Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education "Astrakhan State University". 20A, Tatishchev Street, Astrakhan, 414056, Russian Federation. E-mail: zarya21213@gmail.com. Phone: +7(927) 570-31-81.