

СЕМИНА И. А., ХОХЛОВА Е. Э.
СОЦИАЛЬНО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ
ТРАНСПОРТА

Аннотация. В оценке социальных качеств населенных мест используется показатель интегральной транспортной доступности, благоприятность места жительства определяется качеством непосредственного окружения и качеством транспортного обслуживания.

Ключевые слова: социогеографический подход, качество места, транспортная доступность, транспортное обслуживание.

SEMINA I. A., KHOKHLOVA E. E.
SOCIO-GEOGRAPHICAL ASPECTS OF TRANSPORT STUDIES

Abstract. The authors use the indicator of integral transport accessibility in order to assess the social qualities of localities. The study results into a conclusion that a favourable place of residence is determined by the quality of the immediate living environment and the quality of transport services.

Keywords: socio-geographical approach, location quality, transport accessibility, transport services.

В современных условиях возникает необходимость глубокого осмысления сущности всех социально-экономических процессов, так или иначе ориентированных на человека. При изучении внутрирегиональных различий в условиях жизни населения одной из важнейших категорий становится местонахождение (близость, соседство, доступность) самых разнообразных элементов территории. Для нормальной жизнедеятельности необходимо, чтобы место работы (учебы), учреждения бытового обслуживания, районы отдыха были достигаемы из места жительства. Поэтому территориальную организацию общества следует считать наилучшей, если каждое место оптимально пригодно для жизнедеятельности населения (включая доступность).

Объективными показателями социального благополучия являются различия в структуре занятости, обеспеченность жильем и платными услугами, уровень доходов, доступность и качество здравоохранения, образования, стабильность моральных ценностей, возможность использования свободного времени. Однако важен не только уровень жизни, но и способы удовлетворения потребностей, которые зависят прежде всего от условий жизни и оказывают наиболее существенное влияние на качество жизни.

Большое значение приобрели экономико-социологические аспекты изучения условий жизни, в том числе их территориальной дифференциации. Важное значение отводится изучению качества мест проживания населения в зависимости от территориальных факторов.

Характеристики расселения и предпочтительности отдельных мест (как реальные, так и потенциальные) являются важными индикаторами качества жизни. Последнее рассматривается специалистами как социологическая категория, характеризующая важную сторону условий жизни. Категория качества жизни ориентирована на оценку степени удовлетворения потребностей. Она включает качество жилья, питания, одежды, качество функционирования сферы обслуживания, качество различных сред вообще – природной, общественно-политической, транспортной и т. д.

Территориальный аспект данной проблемы включает определение благоприятности места жительства, с одной стороны, как качество непосредственного окружения и, с другой, – как доступность отдаленных от места жительства существенных (для повседневной жизнедеятельности) объектов.

Существуют исследования, единственной целью которых является ранжирование и сравнение мест в соответствии с числом параметров для количественного определения лучших и худших. Использование методологии опроса общественного мнения – это тот тип исследований, которые обеспечивают интерес среды к качеству жизни [1].

Изучение территориальных основ качества жизни – высокая задача профессиональных географов. Однако ими сделан лишь незначительный вклад в развитие теории и практики ранжирования мест проживания в соответствии с качеством жизни в них.

Одним из направлений социогеографических исследований, как уже отмечалось, является изучение качества места, которое можно трактовать как существенный, а может быть и самый важный с точки зрения географа компонент качества жизни. «Для географов, – считает К. Найт, – место (проживания) является центральным объектом изучения, так как место определяет само существо жизни» [2].

Точка зрения географа значительно отличается от мнения социолога или экономиста: географы интересуются не только социальными показателями качества жизни, но и так же экологическими и перцепционными. Географы следуют принципу уникальности и поэтому, осторожно выносят суждения относительно самых хороших или самых плохих мест, так как каждое место отличается от других и имеет свои достоинства и недостатки.

При помощи социогеографического метода можно не только выяснить отношение населения к тем или иным явлениям окружающей действительности, но и выявить свойства и особенности исследуемой территории, и тем самым подойти к понятию «качество места» в данном регионе. Социально-географическое изучение качества жизни, связанное с опросами

населения, предполагает решение традиционной для социологов проблемы выборки, которая во многом определяет конечные результаты подобных исследований.

Социогеографический метод накладывает свой отпечаток на проектирование выборки, что проявляется при формировании генеральной совокупности (вводится ценз оседлости, обеспечивающий достаточную осведомленность респондентов о месте своего проживания) и в других более частных моментах (например, в необязательности строгой адекватности состава респондентов общей социально-профессиональной структуре населения, что обусловлено спецификой вопросов, ответы на которые зависят, или зависят в незначительной степени от рода занятий, образования, пола и т.д.).

Отмеченные особенности нашли отражение при построении выборки для социально-географического исследования в Республике Мордовия. Была использована территориальная выборка, в которой одной из главных переменных, определяющих организацию исследования, явилась степень централизации информации, т.е. сведения, по которым производился отбор, имелись уже заранее (на основе проведенных исследований и расчетов) и можно было провести выборку районов и населенных пунктов. Данное выборочное исследование ориентировалось на разовое посещение респондентов (их семей).

На первой ступени исследования, переменной, разделившей 22 района Республики Мордовия на четыре группы, явился среднерайонный показатель интегральной транспортной доступности (ИТД) по пассажироперевозкам. Что обусловлено спецификой проводимого исследования. Цель его, как отмечалось выше, изучение качества мест проживания населения в зависимости от территориальных факторов. Особое место в их числе отводилось территориальной организации транспортной сети. В качестве параметров стратификации учитывались показатели: плотность сети автомобильных дорог; местоположение внутри республики (ближе к центру, занимающие срединное положение, периферийные); численность населения; площадь (тыс. кв.км) исследуемых территорий.

Смысл данной процедуры заключается в том, чтобы районы, выделенные в результате отбора в качестве объектов исследования, были по возможности более разнообразны по факторам, оказывающим влияние на оценку качества места.

На второй ступени в качестве исходной информации выступает совокупность населенных пунктов в районе. Стратификация проводится по каждому району отдельно по функциональному типу поселения. В соответствии с этим вся совокупность населенных пунктов расчленяется на две группы. В первую входят центральные усадьбы, во вторую – отделения и прочие.

При отборе единиц из каждой страты необходимо руководствоваться тем же, что и на первой ступени: принципом максимального разнообразия. Используются следующие

критерии: ИТД населенного пункта внутри района, людность поселения и географическое положение населенного пункта по отношению к райцентру. Были отобраны 14 поселений, из которых два райцентра – поселки городского типа [1].

Для поселков городского типа количество респондентов устанавливалось аналогично определению анкетизируемых в районах и республике (в соотношении 1:200). Размещение выборки по населенным пунктам проводилось пропорционально их удельным весам в общей численности населения отобранных для опроса поселений. После определения объема и размещения выборки на второй ступени остается последний этап – отбор респондентов внутри населенных пунктов. Отбор проводился на местах методом собственно-случайной выборки с учетом рассчитанного количества респондентов с образованием не ниже среднего, проживших в данной местности не менее двух лет.

Наиболее удовлетворительным типом исследования качества жизни является, по мнению западных ученых [2; 3; 4], такое, в котором представлены данные, охватывающие множество различных признаков мест и ранжирование от высшей оценки до низшей или от лучшей до худшей. Однако, каким бы эмпирическим ни было определение качества жизни мест, всегда в нем присутствует элемент личного отношения, который не поддается измерению. Точно так же, как у каждого может быть свое представление о красоте, могут быть разными мнения о качестве жизни в том или ином месте.

Анализ половозрастной структуры маятниковых мигрантов по результатам проведенного социогеографического опроса населения Мордовии, показал, что наиболее часто поездки в районные центры совершаются людьми в возрасте 18-35 лет. Очевидно, из этого можно сделать вывод о низком уровне удовлетворения потребностей молодежи в районах. Такой подход отражает структуру территориальных предпочтений в удовлетворении различных потребностей.

Наметилась тенденция: чем лучше транспортная доступность, близость района по отношению к республиканскому центру, тем большее количество респондентов чувствуют дискомфорт во время поездки. Это, по всей вероятности, связано с большей подвижностью населения центральных районов и низким качеством обслуживания пассажиров.

Понятие «комфортность» в данном случае, может выступать критерием качества транспортного обслуживания населенных мест. Оно предполагает возможность оптимального наполнения подвижного состава массового пассажирского транспорта, которое зависит от размеров пассажиропотока на автодорогах; от провозной способности транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров; качества дорожных одежд.

Проведенные исследования выявили зависимость между затратами времени на передвижение и долей едущих. Чем больше затрачивается времени на поездку между

районами, тем меньшая часть людей их совершает. От поселения, расположенного близко к райцентру, до периферийного подвижность населения снижается.

Учитывая, что частоту поездок правомерно рассматривать не только как индикатор доступности места, но и как индикатор неразвитости сферы обслуживания, можно сделать вывод в отношении качественных свойств данных поселений.

Жители крупных сельских населенных пунктов, поселков городского типа, имея более благоприятные транспортно-географические условия, хорошо налаженное пассажирское сообщение с республиканским центром, более высокую обеспеченность индивидуальным транспортом, чаще совершают поездки в города.

В структуре передвижений можно выделить три группы сфер: производственную, обслуживания и социальную. Как уже отмечалось, города и поселки городского типа служат центрами предоставления услуг в сфере обслуживания. Частота поездок в данные центры может характеризовать привлекательность конкретного поселения.

Социогеографический метод способствует определению зависимостей между объективными критериями и перцептивными его оценками. Хотя на практике существует некоторое расхождение между объективными показателями качества места и его субъективными оценками, тем не менее, много доводов в пользу необходимости тех и других. Главным является то, что сочетание этих методов позволяет глубже проанализировать факторы, формирующие качество места.

Согласно социально-географическим исследованиям, благоприятность места жительства определяется качеством непосредственного окружения и качеством транспортного обслуживания. Высокое качество транспортного обслуживания подразумевает собой минимум времени на передвижение к необходимым для повседневной жизнедеятельности объектам, максимум комфорта при высокой культуре обслуживания и безопасности движения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Семина И. А. Транспортная доступность в оценке социальных качеств мест // Известия Смоленского государственного университета. – 2011. – № 4. – С. 55–63.
2. Cutter S. L. Rating Places: a Geographer's View of Quality of Life. – Washington, 1985. – 76 p.
3. Johnston R. J. Spatial structure: introducing in study of spatial systems in human geography. – N.Y., 1973. – 135 p.
4. Morris M. D. Measuring the Conditions of the World's Poor. – N.Y.: Pergamon Press, 1979. – 178 p.