

15. Декреты Советской власти. М., 1971. Т. 5.
16. Декреты Советской власти. М., 1978. Т. 9.
17. Документы внешней политики. М., 1958. Т. 2.
18. Документы внешней политики. М., 1959. Т. 3.
19. Документы внешней политики. М., 1961. Т. 5.
20. Документы внешней политики. М., 1962. Т. 6.
21. Жданов Н. Н. Русские военнопленные в Мировой войне 1914-1918 гг. М., 1920. Часть I, II и III. 376 с.
22. Жданова И. А. Организация возвращения российских пленных в 1918-1919 годах // Российская история. 2011. № 4. С. 63-72.
23. Ленин В. И. Речь на рабочей конференции Пресненского района 14 декабря 1918 г. // Ленин В. И. Полное собрание сочинений. Изд-е 5-е. М., 1969. Т. 37. С. 370-383.
24. Мальков А. А. Деятельность большевиков среди военнопленных русской армии 1915-1919 гг. Казань, 1971. 271 с.
25. Нагорная О. С. Другой военный опыт: российские военнопленные Первой мировой войны в Германии. М., 2010. 440 с.
26. Русские беженцы: проблемы расселения, возвращения на Родину, урегулирования правового положения (1920-1930-е годы): сборник документов и материалов / сост. З. С. Бочарова. М., 2004.
27. Степанов А. И. Цена войны: жертвы и потери // Мировые войны XX века. М., 2002. Кн. 1. С. 624-643.
28. Телицын В. Л. Возвращение домой: к истории русских военнопленных Первой мировой войны. М., 2011. 160 с.

RETURN OF RUSSIAN PRISONERS OF WAR TO NATIVE LAND AND SOVIET STATE MEASURES FOR THEIR MATERIAL SUPPORT

Irina Borisovna Belova, Ph. D. in History
Department of Native History
Kaluga State University named after K. E. Tsiolkovskii
irina-25.01@mail.ru

The author considers the process of the Russian prisoners of war repatriation, emphasizing two ways of their return from captivity - the so-called "drift" and the planned one, carried out by the government, and basing on new archival materials by the example of the Central Provinces of European Russia analyzes the implementation of the soviet state decisions on financial, ration and other assistance for those, who returned from captivity, as well as the reasons of this assistance insufficiency.

Key words and phrases: Russian prisoners of war; World War I; Central Board for Prisoners and Refugees; planned exchange of prisoners of war; spontaneous movement of prisoners of war; ration; clothing allowance.

УДК 316.42:35

Социологические науки

В статье представлены результаты социологического исследования, посвящённого проблемам управления транспортной инфраструктурой города Белгорода. Дана оценка уровню развития и определены современные проблемы функционирования транспортной инфраструктуры. Показана роль системы общественного транспорта в повышении эффективности транспортной структуры в целом. Основываясь на мнениях респондентов, были предложены пути повышения эффективности транспортной инфраструктуры города.

Ключевые слова и фразы: транспортная инфраструктура; управление; пространственное развитие; общественный транспорт; личный автотранспорт; город; пропускная способность.

Дмитрий Викторович Богат

Кафедра социальных технологий
Белгородский государственный национальный исследовательский университет
bogat@bsu.edu.ru

Татьяна Анатольевна Полякова, к. геогр. н.

Кафедра природопользования и земельного кадастра
Белгородский государственный национальный исследовательский университет
polyakova_t@bsu.edu.ru

СОЦИАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ ГОРОДА В РАМКАХ ЕГО ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ[©]

Статья подготовлена при поддержке проекта «Управление региональной социальной политикой на основе технологии инновационного проектирования» в рамках Федеральной целевой программы «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России» на 2009-2013 гг. (ГК № П582 от 18.05.2010).

Система транспорта - это один из основных элементов пространственной организации города. Задачей транспортной инфраструктуры является взаимосвязь между функциональными элементами города (жилимыми

районами, местами приложения труда, центрами различных категорий, местами отдыха и т.д.) с целью обеспечения рационального функционирования этих элементов и возможности их пространственного развития.

В свою очередь, пространственное развитие тесно связано с развитием социума. Человек – первичный и основополагающий объект проектирования и эволюции городов [2, с. 224]. В давно минувшие века и сегодня города создаются жизнедеятельностью горожан, ментальность, культура, жизненные стратегии и повседневные запросы которых составляют социальную «подоснову» сотворения городских ландшафтов, а городской образ жизни – это результат взаимодействия социальных факторов и пространственной организации [4, с. 135].

Обоснование любых решений, связанных с изменением транспортной инфраструктуры, включает детальный анализ ее существующего состояния. С целью разработки возможных направлений совершенствования управления транспортной структурой города в сторону большей эффективности, с участием авторов, в мае 2012 года проведено социологическое исследование в г. Белгороде, в ходе которого было опрошено 400 человек. Респонденты отбирались в соответствии с половозрастными квотами, рассчитанными на основе демографической статистики города. Лица, не достигшие 18 лет, не опрашивались.

Анализ полученных данных показал, что необходимость развития всей транспортной системы города обосновывается тем, что все более возрастает пространственная рассредоточенность деятельности в городе (дом, работа в 1–3-х местах, объекты культуры и быта, друзья, родственники и т.п.), которая в целом стимулирует общую транспортную подвижность населения. Большая часть населения города при своих трудовых поездках, кроме автомобилистов, пользуются различными видами общественного транспорта. Для разделения респондентов на автолюбителей и пользователей общественного транспорта в начале анкеты были введены вопросы о наличии или отсутствии личного автотранспорта, а также частоты его использования. В итоге мы получили 44% опрошенных, имеющих личный автотранспорт (назовём их условно «автолюбители»), из них 86% постоянно им пользуются, соответственно, 56% респондентов не имеют последнего (назовём их условно «пешеходы»), из них 96% чаще всего используют общественный транспорт. Причем 93% «автолюбителей» по каким-либо причинам достаточно часто пользуются услугами общественного транспорта. Опрос также показал, что примерно 60% «пешеходов» тоже не прочь были бы использовать личный автотранспорт.

Согласно СП 42.13330.2011 (СНиП 2.07.01-89*) «Планировка и застройка городских и сельских поселений», одним из критериев, указывающих на состояние транспортной инфраструктуры города, является транспортная усталость пассажиров. Снижению транспортной усталости способствует соблюдение оптимальных затрат времени в пути к местам приложения труда и обеспечение устойчивого функционирования маршрутной сети города, причем надо иметь в виду, что в этом же документе обосновываются следующие моменты: затраты времени в крупных городах на передвижение от мест проживания до мест работы для 90% трудящихся (в один конец) не должны превышать 35 мин, для городов с населением 250 тыс. чел., и 37 мин - для городов с населением 500 тыс. чел. Исследование данного вопроса в городе Белгороде показало, что средние затраты времени на трудовые передвижения в один конец составляют 30 минут, что соответствует нормативному показателю. В то же время проблемой для города является наблюдающаяся тенденция сокращения количества маршрутов, как автобусного, так и троллейбусного парка, что, вероятно, спровоцирует дополнительные трудности для пользователей.

Проведя корреляцию между «автолюбителями» и «пешеходами», мы выяснили, что в целом среди всех опрошенных 48% респондентов оценивают работу общественного транспорта удовлетворительно, а 15% - неудовлетворительно. Для более точного ранжирования проблем системы общественного транспорта были проанализированы мнения тех респондентов, которые чаще всего его используют, таких примерно 64% опрошенных. Из них 31% считает, что значительно улучшить состояние общественного транспорта может создание новых маршрутов. Таким образом, фактически третья часть опрошенных «пешеходов» имеет некоторые затруднения в перемещении в различные части города, без использования личного автомобиля, что свидетельствует о недостаточной проработанности маршрутной сети общественного транспорта. 29% «пешеходов» считают необходимым обновить существующий парк общественного транспорта, что косвенно доказывает наличие всё ещё значительной доли транспортных средств с большой степенью износа. 23% выбрали вариант «увеличения количества единиц общественного транспорта», кроме того, наиболее часто встречающийся среди предложенных респондентами своих вариантов ответа был связан с расширением графика маршрутов на вечернее время.

Лишь 9% «пешеходов» отметили необходимость улучшения качества остановочных комплексов, что свидетельствует о неплохом состоянии данного элемента системы общественного транспорта города.

Немногим более 8% респондентов из числа постоянных пользователей системы общественного транспорта предложили дополнительно к указанным свои варианты её улучшения, среди которых: временное расширение графика маршрутов; выделение отдельной полосы для общественного транспорта; перевод большинства маршрутов автобусного сообщения на троллейбусное; создание единой управляющей компании для системы общественного транспорта. Опыт больших городов показывает, что вариант введения отдельной полосы для общественного транспорта, можно действительно считать наиболее эффективным при пяти – шести и более многополосном движении, однако в условиях города Белгорода с его двух-трёх полосным движением в одну сторону этот вопрос потребует дополнительного изучения, и, может быть, его реализация будет нецелесообразна.

Увеличение троллейбусного парка, который общепризнанно является самым экологичным транспортом из всех известных, прокладка новых маршрутов, а также субсидирование управляющих компаний позволит значительно улучшить экологическое состояние города. Создание единой управляющей компании - это вариант, имеющий двойное значение. С одной стороны, концентрация функций управления в единой структуре позволит повысить эффективность работы системы в целом, исключив дублирование и пересечение функций, с другой стороны, полная монополизация и, как следствие, отсутствие конкуренции может привести к обратному эффекту. Более верным решением, по нашему мнению, является усиление эффективности мониторинга и стандартизации различных аспектов их деятельности, в том числе в создании и изменении маршрутной сети путём делегирования контролирующих функций на общественные организации, а также активное развитие социоориентированного подхода к управлению системой общественного транспорта.

Таким образом, наиболее актуальной проблемой, согласно социологическому опросу является необходимость увеличения автопарка общественного транспорта г. Белгорода и маршрутов для обеспечения необходимой пассажироёмкости дневных маршрутов, особенно в часы пик, а также выделения транспорта на более позднее время. В то же время увеличение единиц общественного транспорта возможно только при условии решения проблем, связанных с выявленной в ходе исследования недостаточной пропускной способностью транспортной структуры города.

Пропускная способность дорог является наиболее существенным параметром, характеризующим транспортную структуру любого города. Чисто технически этот параметр означает количество машин, прошедших точку наблюдения за единицу времени при соблюдении заданной скорости. Пропускная способность рассчитывается при проектировании дороги в зависимости от планируемой интенсивности движения и варьируется количеством полос движения. Однако в результате ошибок в проектировании либо при увеличении интенсивности движения с ростом города пропускная способность перестаёт соответствовать текущей интенсивности движения. Визуально это отображается наличием пробок, заторов, а также значительным снижением скорости движения относительно заявленной.

В проводимом опросе мы предложили респондентам оценить пропускную способность транспортной структуры Белгорода в целом, причём в ходе анализа не разделяли пешеходов и автолюбителей, потому как без выделенных полос для общественного транспорта в общем потоке и те, и другие находятся примерно в одинаковом положении. В итоге менее 3% респондентов оценили пропускную способность дорог г. Белгорода на «отлично», около 13% хорошо, более 54% считают состояние пропускной способности удовлетворительным и чуть менее 30% неудовлетворительным. Полученные данные выявляют серьёзную проблему транспортной структуры Белгорода в одном из важнейших её показателей.

Существуют несколько различных направлений в решении данной проблемы. Причем каждое из них, безусловно, связано с правильностью управленческих решений.

В каждом исследовании и внедрении инноваций необходима разработка системы обобщающих (интегральных) показателей состояния социальной сферы города, региона, применение которых в необходимом для конкретного изменения виде позволит объективно оценивать, сравнивать и анализировать уровень, выявлять основные тенденции и закономерности, четко обозначать наиболее острые проблемы развития управляемой системы [3, с. 37].

Всё это в значительной степени касается и вопросов управления проектами в градостроительстве, в нашем случае суть которых заключается в строительстве новых развязок, а также расширении существующих дорог. И если первый способ теоретически реализуем, хотя и ресурсозатратен, то второй - из-за сложившейся планировочной структуры города практически невозможен.

При рассмотрении вопроса уменьшения интенсивности движения в черте города отметим, что это направление носит чисто управленческий характер. Наибольшую долю в общем числе единиц подвижного состава в большинстве современных городов занимает личный автотранспорт, который зачастую и обеспечивает излишнюю интенсивность движения [1, с. 115]. В настоящее время в г. Белгороде на 1000 жителей приходится 275 автомашин, а масштаб увеличения их количества впечатляет. По нашему мнению, сокращение количества единиц личного автотранспорта возможно только путём перераспределения пассажиропотока в сторону общественного при условии достаточной мотивированности жителей в его использовании. Поэтому мы решили оценить готовность населения отказаться от использования личного автотранспорта в пользу общественного при условии значительного улучшения последнего. Для более полного анализа мы отдельно прокоррелировали ответы «пешеходов» и «автолюбителей». При ответе на этот вопрос «пешеходам» предлагалось смоделировать ситуацию, в которой у них есть личный автотранспорт, и они постоянно им пользуются. В результате нами были получены данные, что более 60% «автолюбителей» и более 70% «пешеходов» как минимум готовы сократить использование личного автотранспорта в пользу общественного. Это говорит о наличии достаточной целевой аудитории, оправдывающей целесообразность комплексной реконструкции системы общественного транспорта в сторону большей эффективности, социальной ориентированности, а следовательно, и большей привлекательности среди жителей города.

Продолжая изучение возможности сокращения количества личного автотранспорта в черте города, мы также решили оценить состояние пешеходного движения Белгорода (наличие тротуаров, регулируемых перекрёстков, пешеходных переходов и т.д.). Для большей достоверности мы проанализировали мнения

респондентов, не имеющих личного автотранспорта, т.е. теоретически постоянных пользователей данного элемента транспортной структуры. В итоге более 40% опрошенных из числа «пешеходов» оценивают состояние пешеходного движения хорошо, 38% «пешеходов» дали оценку «удовлетворительно», что говорит, в целом, об однородном среднем уровне состояния изучаемого элемента. Почти 11% респондентов полностью устраивает сложившаяся ситуация и 9% оценили состояние пешеходного движения как неудовлетворительное. Несмотря на значительное количество положительных оценок, структура пешеходного движения нуждается в совершенствовании.

Ещё одним параметром транспортной структуры, который мы изучали, явилось состояние дорожного покрытия в черте города. В ходе анализа выяснилось, что полученные цифры практически повторяют соотношение оценок пешеходного движения, что говорит о недостаточно эффективном управлении данным элементом транспортной структуры города.

В последнем пункте нашего опроса мы предложили респондентам выбрать приоритетное, по их мнению, направление совершенствования транспортной структуры Белгорода в целом.

В результате анализа полученных данных нами были выделены основные транспортные проблемы города, требующие первоочередного решения: недостаточное количество мостов, развязок и недостаточное развитие общественного транспорта. Конечно, следование этим направлениям потребует значительных финансовых затрат, однако мы считаем данное решение более экономичным для городского бюджета, чем расширение существующих дорог и прокладка новых, поскольку дорожное строительство в принципе не сможет «догнать» стремительно увеличивающийся автопарк г. Белгорода, рост которого вызван особенностью градостроительного проектирования советского периода, определившей современную планировочную структуру Белгорода – ориентация на развитие преимущественно общественного транспорта.

Список литературы

1. **Бабинцев В. П., Сапрыка В. А., Ушамирская Г. Ф.** Теоретические основы управления проектами социально-экономического развития крупного города // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 7. Философия. Социология и социальные технологии. 2009. № 1. С. 114-120.
2. **Лола А. М.** Основы градостроения и теории города. М.: URSS, 2005. 336 с.
3. **Надуткина И. Э.** Технология социальной паспортизации населения как инновационный элемент социальной политики региона // Научные ведомости БелГУ. Серия «Философия. Социология. Право». 2012. № 8 (127). Вып. 20. С. 37-42.
4. **Полякова Т. А.** Состояние и оценка функционально-планировочной структуры крупного города: на примере г. Белгорода: дисс. ... канд. геогр. наук / Белгородский государственный университет. Белгород, 2011. 172 с.

SOCIAL ASPECTS OF CITY TRANSPORT INFRASTRUCTURE MANAGEMENT WITHIN ITS SPATIAL DEVELOPMENT FRAMEWORK

Dmitrii Viktorovich Bogat

*Department of Social Technologies
Belgorod State National Research University
bogat@bsu.edu.ru*

Tat'yana Anatol'evna Polyakova, Ph. D. in Geography

*Department of Nature Management and Land Cadaster
Belgorod State National Research University
polyakova_t@bsu.edu.ru*

The authors present the results of the sociological research on the problems of city transport infrastructure management in Belgorod, give the estimation of its development level, determine the modern problems of transport infrastructure functioning, show the role of public transport system in the improvement of transport structure efficiency in whole, and basing on respondents' opinions suggest the ways of city transport infrastructure improvement.

Key words and phrases: transport infrastructure; management; spatial development; public transport; private transport; city; traffic capacity.