



БОЧАРОВА Оксана Викторовна

**ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА
В СОЦИАЛЬНОМ ПРОСТРАНСТВЕ ГОРОДА**

Специальность 22.00.04 – Социальная структура,
социальные институты и процессы

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата социологических наук

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

12 МАЙ 2011

Саратов 2011

Работа выполнена в ГОУ ВПО
«Саратовский государственный технический университет»

Научный руководитель: доктор социологических наук, профессор
Кузнецов Павел Сергеевич

Официальные оппоненты: доктор социологических наук, профессор
Елютина Марина Эдуардовна

доктор социологических наук, профессор
Кривошеев Владимир Трофимович

Ведущая организация: Тамбовский государственный университет
им. Г.Р. Державина

Защита состоится «28» апреля 2011 г. в 12 часов на заседании диссертационного совета Д 212.242.03 при ГОУ ВПО «Саратовский государственный технический университет» по адресу: 410054, Саратов, ул. Политехническая, 77, Саратовский государственный технический университет, корп.1, ауд. 414.

С диссертацией можно ознакомиться в научно-технической библиотеке ГОУ ВПО «Саратовский государственный технический университет».

Автореферат разослан «28» марта 2011 г.

Автореферат размещен на сайте Саратовского государственного технического университета www.sstu.ru «28» марта 2011 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета



В.В. Печенкин

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования связана с необходимостью социологического анализа общественного транспорта в городском пространстве. Функционируя как социальный институт, городской общественный транспорт призван обеспечить удовлетворение потребности общества в дешевой, удобной, экологичной мобильности. Он является неотъемлемым элементом существования и развития городского пространства, стратегически важным социальным ресурсом в обеспечении достойного существования и качества жизни городского населения.

Социально-экономическая трансформация российского общества обусловила серьезные изменения в жизнедеятельности городов. Повседневная жизнь города как эффективной социопространственной формы организации общества становится невозможной для нормального существования и развития человека. Крупные российские города, агломерации не только перестают быть местом особо комфортного проживания человека, но все больше становятся опасными и не пригодными для жизни территориями. Причина в функционировании, точнее дисфункции института городского общественного транспорта. Это важнейшая национальная проблема, она касается всех без исключения категорий граждан. В современных условиях проявляется противоречие между традиционными функциями социального института городского общественного транспорта и реальными возможностями их осуществления, что заключается в падении его социальной значимости для населения, слабой мотивированности россиян к поездкам на городском общественном транспорте. Особое значение городской общественный транспорт приобретает в условиях тотальной автомобилизации городского пространства, становясь единственным фактором в решении нарастающих проблем реализации транспортной мобильности в городской среде.

Научно-техническое развитие, выразившееся в совершенствовании объектов транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры, а также экономическое развитие, обусловившее доступность современного транспорта (и прежде всего личного автомобиля) для всех слоев населения, не только не привело к желаемому увеличению мобильности и присвоению жителями городского и пригородного пространства, а поставило крупнейшие российские города на грань социальной катастрофы: пробки, загрязнение экологии, аварии.

Таким образом, дисфункционирующий институт общественного транспорта не только не обеспечивает комфортной организации городской среды, но и порождает деструкции личного жизненного пространства горожан вплоть до типизации практик исключения основных жизненных диспозиций: времени, денег, здоровья. Эффективность мобильности резко снижается, жизненное пространство все чаще ограничивается местом проживания, элементарное перемещение по городу (в том числе и без использования транспорта) становится проблемой. Даже простой логический

анализ текущей ситуации позволяет понять основные составляющие этой дисфункции – когда общественный транспорт не выполняет свою главную задачу – обеспечение мобильности, а опыт функционирования транспорта в развитых странах мира дает готовый рецепт эффективного решения проблемы, однако этого не происходит уже много лет, и проблема продолжает усугубляться. Следовательно, источник проблемы находится не в технической, организационной или экономической сферах, а исходит из сферы общественных отношений и является предметом социологического исследования.

В связи с этим особую актуальность приобретает необходимость социологического переосмысления роли и места городского общественного транспорта в жизни общества, особенностей его функционирования в условиях и реалиях изменяющегося мира. Обостряется потребность в рефлексивном отражении происходящих процессов в современной действительности и выработке теоретических и практических путей решения проблемы.

Степень разработанности проблемы. Концептуальные и методологические основы исследования института городского общественного транспорта были заложены в трудах М. Вебера, Э. Дюркгейма, К. Маркса. В период становления социологии городской общественный транспорт понимался как «категория перемещения пассажиров в пространстве» (К. Маркс), «институт, помогающий функционировать городу» (М. Вебер), отсутствие которого «создает в обществе пустоту» (Э. Дюркгейм). В середине XIX века крайне слабо развитый городской общественный транспорт понимался как социальный институт, выполняющий важную функцию перемещения, без которой «весь организм (город) выходил из строя» (Г. Спенсер).

Структурно-функциональная теория Т. Парсонса возвысила роль городского общественного транспорта до уровня «обеспечения возникновения и сохранения социального порядка в социальной системе» посредством «особых ценностно-нормативных комплексных систем, регулирующих поведение индивидов». Обеспечиваемая активно развивающимся общественным транспортом мобильность – теперь «общепринятый образец поведения и привычка мышления» (Т. Веблен), «установление специфически социального сорта» (Э. Хьюз). М. Кастельс, Дж. Урри и Ф. Ашер убеждают в том, что фактор мобильности в современном постиндустриальном обществе приобретает все более определяющий характер, и эта тенденция превращается в «мощный вектор социального изменения» (З. Бауман).

Определяющее значение для понимания современной российской действительности имеют взгляды Р. Мертона на функционирование социальных институтов в периоды дезорганизации, индивидуальные стратегии граждан в условиях институциональных дисфункций.

Развитие социологических представлений об общественном транспорте осуществлялось и в рамках феноменологического подхода к анализу

социальных явлений повседневной жизни как объективированной осмысленности институционального действия. Так, П. Бергер и Т. Лукман, рассматривая данный институт не только в контексте мобильности, но и как овеществленную деятельность людей, «взаимную типизацию опривыченных действий», вплотную подошли к пониманию хабитуализации социальных практик. Э. Гидденс настаивает на «наибольшей пространственно-временной протяженности». Эти и другие социологические разработки (П. Сорокин) привели к постепенному переходу от идеи мобильности, которая к тому времени оказалась несостоятельной, к идее присвоения пространства. Так, расширив ограничения, установленные «правилами обмена» (Д. Хоманс), неинституционалист Д. Норт указал на определяющее значение именно «правил игры» и даже «конститутивных правил» (Дж. Серл).

Как отмечают представители Чикагской экологической школы (Э. Берджесс, Л. Вирт, Р. Маккензи, Р. Парк) и неомарксистской школы (А. Лефевр), возникает необходимость организации пространства в соответствии с объективными закономерностями среды. На связь между социальными и пространственными отношениями, регулятором которой является городской общественный транспорт, указывал Г. Зиммель, еще дальше пошли Д. Боден и Х. Молоч, которые настаивают, что вопреки всем глобальным влияниям люди испытывают особое притяжение пространственной близости. Доказательством их правоты явилась концепция секторов, предложенная урбанистом Х. Хойтом.

Автором идеи присвоения пространства, отражающей наибольшую разработанность социальных оснований сущности транспорта в современном городском пространстве, был П. Бурдьё. Именно он определил пространство как наиболее дефицитное современное благо, показал, как современные люди борются за него, определил городской общественный транспорт как своеобразную форму капитала, институт присвоения пространства.

Внесли свой вклад в изучение городского общественного транспорта и российские ученые. Концептуальная осмысленность функционирования городского общественного транспорта активно проявилась в контексте междисциплинарного социально-экономического дискурса: Н. Блудян, В. Бугроменко, Г. Гольц, В. Гудков, Ю. Коссой, Ю. Кравченко, Л. Миротин, И. Молодых, Э. Мун, Д. Самойлов, Э. Сафронов, М. Улицкий; управленческих практик организации функционирования общественного транспорта: З. Аксенов, М. Блатнов, Е. Володин, Н. Громов, Л. Миротин, И. Спирин; рыночной специфики: М. Абрютин, И. Салимжанов, А. Чудаков, Н. Яковлев, В. Якунин; безопасности дорожного движения: В. Коноплянко, Е. Криницкий, Б. Российский, Н. Якубенко; экологического воздействия: В. Ерохов, И. Миньшова, Н. Троицкая; правового поля: С. Гуржей, Г. Савичев, О. Садилов, культурных практик: Р. Кононенко, С. Сорокина.

Значимыми в изучении институциональных аспектов городского общественного транспорта, его социопро пространственных особенностей функционирования являются разработки Саратовской социологической школы: В. Виноградского, П. Кузнецова, Д. Михеля, Н. Покровского,

В. Печенкина, В. Устьянцева, Т. Черняевой, В. Ярской. Работы указанных авторов по институциональной проблематике позволили подойти к осмыслению новой парадигмы понимания и исследования российских дисфункций городского общественного транспорта с позиции его конструирования как полноценной институциональной структуры социального уровня – института присвоения пространства.

Тем не менее в зарубежной и российской социологической литературе существует множество нерешенных вопросов относительно социальной роли, структуры, функций и норм общественного транспорта в городе, не раскрыто его взаимодействие с другими социальными институтами, не выработана единая система социальных критериев его эффективной работы, практически не затронуты социопространственные аспекты значения транспорта в жизни социума. Диссертационная работа автора представляет собой одно из первых социологических исследований, в котором анализируется роль института городского общественного транспорта в трансформирующемся обществе и его дисфункционирование в городском пространстве.

Цель исследования заключается в обосновании сущности, роли, места и особенностей функционирования общественного транспорта как приоритетного способа присвоения городского пространства. Достижение поставленной цели предполагает решение следующих **исследовательских задач**:

- обосновать социальную сущность городского общественного транспорта;
- провести анализ теоретико-методологических подходов к изучению городского общественного транспорта как социального института;
- исследовать специфику функционирования городского общественного транспорта как социального института;
- выявить место и роль городского общественного транспорта в новых трансформационных условиях жизнедеятельности российского общества;
- осуществить критический анализ практик присвоения пространства в России, эксплицировать поля дисфункций городского общественного транспорта;
- разработать авторский инструментарий, провести эмпирическое исследование по выявлению диспозиций акторов социальных отношений по присвоению пространства в социальном институте городского общественного транспорта, представить их содержательную характеристику;
- предложить рекомендации по повышению эффективности функционирования городского общественного транспорта как социального института в трансформирующемся обществе.

Объектом исследования является функционирование городского общественного транспорта как социального института. **Предметом исследования** выступают функции и дисфункции социального института

городского общественного транспорта в контексте тенденций развития трансформирующегося общества.

Основная гипотеза исследования состоит в том, что городской общественный транспорт является приоритетным институтом присвоения пространства. В условиях трансформации российского общества изменяется нормативное взаимодействие социального института городского общественного транспорта и социума, функции городского общественного транспорта сменяются на дисфункции, что проявляется в неудовлетворенной потребности в мобильности, падении его социального престижа. Обеспечение эффективности функционирования городского общественного транспорта как социального института оказывается оптимальным при условии трансформации габитуса мобильности, заключающейся в изменении и ориентировании диспозиций акторов института личного автомобильного транспорта в диспозиции акторов института городского общественного транспорта. Для этого необходимо, чтобы нормы функционирования института городского общественного транспорта соблюдались и гарантированно удовлетворяли акторские диспозиции скорости, безопасности, информативности, комфортности, экономичности, доступности, экологичности и статусности.

Теоретическую и методологическую базу исследования составляют основополагающие теоретические конструкты, сформулированные классиками социологии и зарубежными исследователями, рассматривавшими различные аспекты функционирования социальных институтов, проблемы мобильности и городского пространства. В качестве методологического основания для анализа городского общественного транспорта как социального института автором подчеркивается значение мультипарадигмального подхода. Автор опирается на структурно-функциональный подход, композиционно представленный теорией социальных институтов (М. Вебер, Э. Дюркгейм, О. Конт, Г. Спенсер), системным анализом Т. Парсонса и «теорией среднего уровня» Р. Мертона, позволившими рассмотреть функциональный вклад общественного транспорта в городской социум. Исходные положения диссертационного исследования формировались в рамках субъективистской концепции: под влиянием идей о социальном пространстве Г. Зиммеля и теорий Чикагской экологической школы (Э. Берджесс, Р. Парк, Э. Хьюз) ориентиры исследовательского анализа сместились в сторону решающей роли социального актора в пространстве социальных отношений, в которых городской общественный транспорт определяется как механизм социальных взаимодействий, необходимый регулятор социальной дистанции в физическом пространстве. Феноменологическая школа (П. Бергер, Т. Лукман) позволила рассмотреть проблематику городского общественного транспорта через призму процессов социального конструирования реальности. Методологически оригинальный подход автор изыскал в теоретических разработках социального конструктивизма П. Бурдьё, в фокусе которого были интерпретированы и операционализированы понятия «габитуса» и

«гистерезиса». В целях обеспечения эмпирической части исследования применены труды по стратегии, принципам и методам проведения социологических исследований как зарубежных авторов: Б. Глейзера, А. Страуса, так и отечественных ученых: В. Гречихина, И. Девятко, В. Ядова, В. Ярской, Е. Ярской-Смирновой. Методология качественного исследования и инструментария строилась с учетом трудов И. Ильина и С. Квале.

Эмпирическая база исследования включает три информационных блока, в формировании и научной обработке которых автор диссертации принимал непосредственное участие. Одним из эмпирических источников являются результаты социологического исследования, проведенного автором (Саратов, 2010) методом полуструктурированного интервью двух категорий граждан: пользователей услуг общественного транспорта (N=10) и пользователей личным автомобильным транспортом (N=7). Вторым источником эмпирических данных послужил контент-анализ форума сайта медиаресурса «Четвертая власть» по проблемным полям функционирования городского общественного транспорта (Саратов, 2010, N = 125), третий блок эмпирических данных составили результаты неформализованного (по В. Ядову) анализа документальных репрезентаций (рисунков) акторов присвоения пространства (Саратов, 2008, N = 151).

Полученные данные дополнялись анализом законодательных и нормативно-правовых актов в сфере транспортной политики, статистическими данными Госкомстата, Саратовстата. Вторичному анализу подвергались массивы данных ЕАЭСД по социологическим исследованиям «Курьер 2000-23» (N = 1600), «Мониторинг социально-экономических перемен 2008-6» (N = 2100). Основными приемами обработки статистического материала явились: приемы описательной статистики, корреляционный и регрессионный анализ. В эмпирический раздел диссертационной работы включен документальный анализ отчетов Всероссийского фонда общественного мнения: «Общественный транспорт. О маршрутах», (2008, N=1500); «Проблемы на дорогах: пробки» (2006, N=1500).

Достоверность и обоснованность результатов диссертационного исследования обусловлена непротиворечивыми теоретическими положениями в рамках мультипарадигмального подхода, комплексным сочетанием теоретических и эмпирических процедур социологического анализа, соответствием методов и методологии исследования современным подходам к анализу и объяснению социологических данных. Результаты и интерпретация исследования автора соотнесены с исследовательскими материалами отечественных и зарубежных ученых.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в постановке, обосновании и решении задач по выявлению роли института городского общественного транспорта в социальном пространстве современного российского города, выявлении дисфункций и обосновании условий его эффективного функционирования. Новизна работы представлена в следующих позициях:

– обоснована социальная сущность городского общественного транспорта; доказана принципиальная важность сохранения категории «общественный транспорт» и ошибочность ее трансформации в категорию «транспорт общего пользования»; раскрыты логика формирования и современное содержание понятия «public transport» в развитых зарубежных странах и его роль в обеспечении присвоения городского пространства;

– проведен анализ теоретико-методологических подходов к изучению городского общественного транспорта как социального института, существующие подходы классифицированы и сгруппированы соответственно пониманию городского общественного транспорта как перемещения, мобильности, присвоения пространства; показано, что современный городской общественный транспорт методологически корректно рассматривать только в контексте института присвоения пространства;

– исследована специфика функционирования городского общественного транспорта как социального института; классифицированы социальные нормы, проанализированы функции городского общественного транспорта, представлена их иерархия, показаны динамика и трансформация; доказано, что главной функцией современного общественного транспорта является обеспечение присвоения пространства; впервые применено понятие «габитус мобильности» для раскрытия деструкции присвоения пространства, рассмотрены основные формы габитуса – «общественный габитус» и «автомобильный габитус»;

– выявлены место и роль городского общественного транспорта в новых трансформационных условиях жизнедеятельности мирового и российского общества; проанализирована практика функционирования городского общественного транспорта развитых зарубежных стран, выявлены основные индикаторы и приоритеты; доказана безальтернативность городского общественного транспорта в обеспечении присвоения городского пространства;

– осуществлен критический анализ практик присвоения пространства крупных городов и городских агломераций в современной России, проведена экспликация поля дисфункций городского общественного транспорта; показано разрушение габитуса мобильности «общественный транспорт» и стихийное формирование габитуса мобильности «автомобилизм»; доказано, что дорожные пробки, ухудшение экологии, рост аварийности являются прямым следствием дисфункций городского общественного транспорта;

– разработан авторский инструментарий, проведено эмпирическое исследование по выявлению диспозиций акторов социальных отношений по присвоению пространства в социальном институте городского общественного транспорта, представлена их содержательная характеристика; эмпирически установлено, что габитус «автомобилизма» еще не стал доминирующим в современном российском обществе, однако активно формируется его стихийная институционализация;

– предложены рекомендации по кардинальному решению вопроса повышения эффективности и гармонизации функционирования городского общественного транспорта как социального института в трансформирующемся российском обществе.

Полученные результаты и выводы диссертационного исследования формулируются автором как **положения, выносимые на защиту**:

1. Городской общественный транспорт репрезентируется в качестве социального феномена, который является одним из обязательных условий формирования и развития городского пространства, предназначен для удовлетворения потребности человека в мобильности. Исторически именно общественный транспорт и его инфраструктура сформировали пространственный каркас современных городов и мегаполисов. Общественный транспорт возник и институционально оформился уже на ранних стадиях формирования общества как эффективный способ экономизации и профессионализации транспортной услуги, его значимость возрастала по мере роста городов. Социально-экономическое и научно-техническое развитие общества на стадии модерна обусловило возможность быстрой и полной индивидуализации мобильности. Однако диссоциация социальных отношений мобильности модифицировалась в проблему городского пространства, социальная ценность которого растет и вступает в неразрешимое противоречие с возможностями индивидуальной мобильности. Эффективное присвоение городского пространства современного западного мегаполиса повсеместно обеспечивает городской общественный транспорт, состояние которого – важнейший индикатор привлекательности и гуманности городской среды.

2. В условиях динамичных социально-экономических процессов современного глобализирующегося мира мобильность становится не столько инструментальной жизненно необходимой ценностью, сколько одной из важнейших гарантий реализации прав и свобод, фактором интеграции в общество, неотъемлемым элементом структурирования и конструирования ткани социальной реальности. В контексте исследования эволюции функционирования и развития городского общественного транспорта, методологически значимыми являются синтез и иерархизация трех уровней обеспечения мобильности: перемещения (структурный функционализм), собственно мобильности (субъективистский, феноменологический подходы), присвоения пространства (конструктивизм). Эвристический потенциал конструктивистского подхода позволяет анализировать городской общественный транспорт как институт присвоения пространства, который функционирует в социальном пространстве в качестве «капитала», обеспечивая доступность неравномерно распределенных благ и услуг, элиминируя их депривацию.

3. Городской общественный транспорт – один из важнейших социальных институтов присвоения пространства, цель которого заключается в обеспечении мобильностью социальных акторов и достигается выполнением

социальных функций: регулирования, регламентирования, интегрирования, экономизации присвоения городского пространства. Существование общественного транспорта обусловлено объективными предпосылками его становления и развития, процессами хаби́туализации, типизации и легитимации практик присвоения пространства. Условием осуществления социальных практик присвоения пространства агентами является инкорпорация или двойное структурирование, обеспечиваемое габитусом мобильности. Определено, что габитус мобильности является структурой, состоящей из диспозиций скорости, безопасности, экономичности, информативности, комфортности, доступности, экологичности, статусности. Установлены основные формы габитуса мобильности: «общественный» и «автомобильный», определено, что данные габитусы не антагонистичны и могут существовать совместно. В существовании габитуса автомобильной мобильности присутствует эффект гистерезиса, который заключается в диспропорции между массовым использованием автомобиля и несформированной инфраструктурой пространства крупного российского города.

4. Мировой опыт институционализации городского общественного транспорта свидетельствует об успешно выполняемых функциях. В России ситуация присвоения пространства кардинально противоположная. Функционирование института городского общественного транспорта неэффективно, что проявляется в деструктивности и дезорганизованности социальных функций, и отражается в полях дисфункций: дисфункции присвоения пространства, заключающейся в неудовлетворенной потребности в мобильности; дисфункции регуляции – нарушение социальных отношений в связи с искажением или отсутствием четких стандартов поведения, институциональное отклонение от социально-транспортных норм: скорости, безопасности, экономичности, информативности, комфортности, доступности, экологичности, статусности; дисфункции регламентации – отсутствие единого законодательного поля с выработанной системой санкций за нарушение социальных норм; дисфункции интеграции – недоступность благ и услуг института городского общественного транспорта, обозначающая социальную эксклюзию отдельных категорий граждан; дисфункции экономизации – снижение доли услуг по перевозке пассажиров общественным транспортом в национальной экономике.

5. Основными причинами дисфункциональности института городского общественного транспорта на муниципальном уровне являются: нарушение нормативной организации и социального контроля за регулированием городского пространства, активное формирование в социальном пространстве фактического приоритета автомобильного габитуса мобильности. В качестве ключевой критической точки перехода одной формы габитуса в другую является диспозиция «близости к точке притяжения», на которую должны быть приоритетно направлены стратегические мероприятия, формирующие условия для отказа от ежедневных невынужденных поездок на автомобиле в пользу общественного транспорта. При разрушении диспозиции «близости к

точке притяжения» в автомобильном габитусе большинство респондентов готовы добровольно перейти в группу «общественники».

6. Для гармонизации общественных отношений присвоения пространства в крупных городах России необходимы интеграция и согласование всех механизмов обеспечения функционирования единой системы «государство – городской общественный транспорт – муниципальный социум – личность», формирование федеральной структуры развития городского общественного транспорта Российской Федерации. Это является обязательным условием для создания режима наибольшего благоприятствования развитию и повседневной работе городского общественного транспорта на муниципальном уровне, деавтомобилизации городов посредством преобразования их инфраструктуры соответственно интересам пассажира общественного транспорта, пешехода и велосипедиста. Согласование и когерентность полей взаимодействия федерального и муниципального уровней будет способствовать отказу от невынужденного использования автомобиля, а в перспективе и городского общественного транспорта, в пользу пешей или велосипедной практики перемещения в городском пространстве. В результате будет обеспечена комплексная гуманизация присвоения городского пространства жителями крупных российских городов, что не только обусловит ликвидацию пробок, улучшение городской экологии, повышение безопасности городских улиц, но и существенно повысит комфортность проживания всех горожан.

Теоретическая и практическая значимость исследования определяется объективной необходимостью научной рефлексии и понимания причин, вызывающих дисфункционирование института городского общественного транспорта, проявляющееся в практиках присвоения пространства в условиях автомобилизации и социально-экономической трансформации российского общества. Результаты исследования имеют теоретическое и практическое значение для развития социологии города, социологии повседневности, социальной антропологии, социологии потребления. Теоретические положения диссертации также могут быть использованы при разработке учебных курсов «Социология», «Регионоведение», «Государственное и муниципальное управление». Положения исследования могут быть востребованы в процессе подготовки специалистов в области местного самоуправления, при разработке вопросов городской социально-экономической и транспортной политик.

Апробация работы. Основные положения, выводы и рекомендации, изложенные в диссертации, докладывались на заседаниях кафедр «Менеджмент туристического бизнеса», «Социальная антропология и социальная работа» СГТУ (2007-2010), на международных, российских научно-практических конференциях: «Актуальные проблемы гуманитарных и социально-экономических наук» (Смоленск, 2010); «Потребление как коммуникация – 2010» (Санкт-Петербург, 2010); «Современное социально-экономическое развитие: проблемы и перспективы» (Волгоград, 2010); «Глобализация и туризм: проблемы взаимодействия» (Саратов, 2009); «Туризм и региональное развитие: партнерство власти, бизнеса, науки и

образования» (Саратов, 2008); «Ломоносов – 2008» (Москва, 2008); «Современная социология в поисках новых методологических подходов и методов исследования» (Самара, 2008); «Сервис. Туризм. Инновации» (Саратов, 2008).

Публикации. По теме диссертационного исследования опубликованы 13 научных работ, в том числе две в изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки РФ, общим объемом 3,42 п.л.

Структура работы. Диссертация состоит из введения, трех глав (семь параграфов), заключения, списка использованной литературы и приложений.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается актуальность темы, характеризуется степень ее научной разработанности, фокусируются цель, задачи, объект, предмет и гипотеза диссертационной работы, определяются теоретико-методологические основы, раскрываются научная новизна и практическая значимость исследования, выделяются направления апробации работы и ее структура.

В первой главе **«Концептуальные основы исследования городского общественного транспорта как социального института»**, состоящей из трех параграфов, определяются основные категории, используемые в диссертационной работе, обосновывается необходимость существования транспорта как социального феномена, определяются основные теоретико-методологические подходы к пониманию городского общественного транспорта как социального института, рассматривается теоретический конструкт «габитус мобильности».

В первом параграфе **«Основы теоретико-методологического анализа: роль городского общественного транспорта в жизни городского пространства и общества»** анализируются основные подходы к пониманию транспорта как социального феномена, выявляется роль действия перемещения в пространстве и роль мобильности, отмечается, что пространство – дорогой ресурс. Автор опирается на теоретические разработки Э. Дюркгейма, М. Кастельса, А. Лефевра о пространственном развитии городов, продолжая развивать идейную направленность исследования с опорой на труды А. Ахиезера, Р. Парка, Э. Берджесса, что позволило в контексте процессов урбанизации автором проследить и выявить социальную необходимость транспорта, который, тесно вплетаясь в городское пространство, повседневную реальность людей, в ее системы и структуры, становится неотъемлемой частью их жизни.

Автор подчеркивает, что социальная значимость транспорта конструировалась в разных полях социологического знания, и основополагающие традиции объяснения социальных феноменов в социальном пространстве были заложены в трудах М. Вебера, Г. Зиммеля, Р. Парка, Э. Гидденса, П. Бурдьё. В процессе исследования автор рассуждает о причинно-следственной связи неравномерности размещения благ и услуг в пространстве и неравного доступа к ним социальных акторов, о мобильности,

являющейся социальной ценностью, которую социальные акторы стремятся получить для удовлетворения своих потребностей, о «дороговизне» пространства, делая вывод о роли транспорта в нейтрализации дороговизны пространства и обеспечении его присвоения (П. Бурдьё), гарантировании мобильности.

Во втором параграфе *«Городской общественный транспорт как социальный институт: понятие, структура, функции, нормы»* автор проводит операционализацию основных понятий, раскрывает структурные и функциональные основания исследуемой проблематики. Отталкиваясь от идей понимающей социологии М. Вебера о каузальном значении «коллективных образований» в жизни общества и теоретических наработок П.Бергера и Т. Лукмана о социальном запасе знания, автор рассуждает о неотъемлемости понимания термина «общественный транспорт» как части институциональной структуры. Исследуя генезис указанного понятия в контексте исторических, экономических, правовых и международных практик, автор подчеркивает и фокусирует внимание на термине «городской общественный транспорт» как одной из наиболее адекватных дефиниций, отражающих социальную сущность объекта исследования как социального института. Диссертант применяет анализ теоретико-методологических подходов к изучению института городского общественного транспорта с опорой на зарубежных классиков функционализма Э. Дюркгейма, О. Конта, Г. Спенсера, антропологической школы Р. Редклиффа-Брауна, Б. Малиновского и структурно-функционального направления (Р. Мертон, Т. Парсонс), а также в контексте научных трудов отечественной социологической практики (Ю. Волков, А. Давыдов, М.Глотова, С. Кирдина, С. Новикова, С. Фролов), обосновывая применение мультипарадигмального подхода. В контексте избранного методологического направления изучения объекта исследования автором анализируются и классифицируются виды функций института, представляется структурная модель института городского общественного транспорта (Г. Корт, Я. Щепанский), приводится характеристика институциональных особенностей городского общественного транспорта.

Диссертантом подчеркивается необходимость обеспечения социального порядка в социальном пространстве города путем нормативного регулирования взаимодействий социальных акторов мобильности в контексте универсальных и специальных норм.

В третьем параграфе *«Структура социального института городского общественного транспорта в контексте габитуса мобильности»* представлен анализ городского общественного транспорта как структуры, функционирующей в социальном пространстве. В контексте методологии конструктивизма П. Бурдьё автор применяет понятие «габитуса мобильности», который является структурирующей структурой, принципом эффективности социальных практик присвоения пространства. Габитус мобильности представлен двумя основными формами: «общественный» и «автомобильный» габитусы мобильности. В свою очередь, общественная

форма габитуса состоит из габитуса общественного транспорта, велосипедного и пешего габитусов. Габитус мобильности обеспечивает принципы выбора людьми альтернатив и определения ими стратегий для применения в социальном мире. Определено, что габитус мобильности состоит из диспозиций скорости, безопасности, экономичности, информативности, комфортности, доступности, экологичности, статусности, соединенных в различных комбинациях с потребностью в мобильности, что создает условия вариативности формирования габитуса мобильности. Каждая из форм габитуса мобильности («общественная» или «автомобильная») обладает своими диспозициями. Взяв за основу теорию габитуса П. Бурдьё и научные труды А. Леонтьева и В. Ядова о потребностях и диспозициях, автор конструирует и разрабатывает модель структуры габитуса мобильности. Показано, что форма «общественный габитус» мобильности – одна из самых эффективных в обеспечении присвоения пространства, а преобладание формы «автомобильный габитус» создает препятствия для комфортного и гармоничного проживания в городском пространстве; «автомобильный габитус», ограничивает возможности обеспечения эффективной организации пространства. Форма «автомобильного» габитуса рассмотрена на примере «американской мечты».

Вторая глава «Трансформация института городского общественного транспорта в современном обществе» состоит из двух параграфов и посвящена анализу зарубежного опыта функционирования института городского общественного транспорта, выявлению тенденций и современного состояния его функционирования в России, определению основных дисфункций института городского общественного транспорта в России.

В четвертом параграфе *«Мировые тенденции в функционировании института городского общественного транспорта»* рассматривается значение зарубежного опыта институционализации и функционирования городского общественного транспорта для современной России. Изучение проблемы мобильности и присвоения пространства в городском социуме в условиях динамики глобализационных процессов вызвало исследовательский интерес и фокусированное обращение к научным трудам таких авторов, как З. Бауман, Э. Гидденс, Д. Урри. В контексте исследований С. Сассен и Ж. Донzelло автором интерпретируется роль городского общественного транспорта в сглаживании и элиминировании территориальных социальных неравенств, порождаемых при переходе от индустриального общества к постиндустриальному. Делается вывод, что именно в общественном транспорте мы чувствуем себя «в городе», а не «в автомобиле». Отмечается, что для нашей страны весьма ценным может быть опыт проведения в жизнь стратегии развития общественного транспорта в Германии, Нидерландах, Франции, Испании – государствах, занимающих ведущие позиции в мировой экономике, оказывающих значительное влияние на социально-экономические процессы регионального и глобального уровня и внесших в свое время или вносящих в наши дни заметный вклад в прогресс транспорта как феномена человеческого общества, в развитие и совершенствование транспортных

систем в наднациональных и транснациональных масштабах. В диссертации особо подчеркивается, что комплексный социальный подход к исследованию зарубежного опыта позволяет, с одной стороны, проследить, как политико-экономические факторы в этих странах обусловили постановку новых задач перед собственными городскими транспортными системами, а с другой – выявить, какие механизмы функционирования института городского общественного транспорта содействовали развитию городского и национального сообщества, делали его более сильным, могущественным, эффективным в своем движении вперед в условиях глобализирующегося и автомобилизирующегося мира.

В пятом параграфе *«Современное состояние института городского общественного транспорта в России и анализ его дисфункций»* анализируются институционализация городского общественного транспорта в России, выявляются факторы становления и развития, рассматриваются основные проблемные поля функционирования института. Приводится концепция Э.Дюркгейма об аномии, о рассогласовании целей института и стратегии действия агентов. Диссертантом доминирующе рассматриваются проблемы в поле присвоения пространства в России (пробки, парковки) и практики в поле безопасности – аварийность и количество смертей. Отмечается особая роль института городского общественного транспорта в реализации принципа доступности для отдельных категорий граждан (П. Романов, Е. Ярская-Смирнова), обеспечения их мобильности. Автор, опираясь на теоретические конструкты П.Сорокина, указывает, что неодинаковый доступ различных категорий населения к социально значимым благам, дефицитным ресурсам, ликвидным ценностям (мобильности) составляет сущность социального неравенства. Выделяется тезис, что связанная с проблемой доступности дисфункция гуманизации подрывает основы построения гражданского общества, свидетельствует о невозможности обеспечения всем своим гражданам качественного уровня жизни и гарантированного предоставления социальных услуг.

Третья глава *«Совершенствование функционирования социального института городского общественного транспорта в российском обществе»* состоит из двух параграфов, в ней приводятся основные результаты социологического исследования дисфункций института городского общественного транспорта и диспозиций акторов присвоения пространства, предложены пути гармонизации функционирования института городского общественного транспорта.

В шестом параграфе *«Оценка эффективности функционирования института городского общественного транспорта (на примере г. Саратова)»* по результатам эмпирического исследования установлено, что городской пассажирский транспорт как в крупных городах Российской Федерации, так и в г. Саратове функционирует неэффективно. Не обеспечиваются не только присвоение городского и пригородного (агломерации) пространства, но и стабильная мобильность. Установленные тенденции, состояние и перспективы свидетельствуют о снижении

фактической роли городского пассажирского транспорта (как общественного, так и автомобильного) до примитивного уровня «перемещение». Выявлены основные дисфункции: присвоения пространства, регуляции, регламентации и интеграции. На основании интерпретации результатов указанных качественных исследований приводится эмпирическая типологизация габитусов мобильности акторов присвоения пространства, определяются основные диспозиции социальных типов. Установлено, что диспозиции акторов лежат в полях безопасности, комфортности, экологичности и экономичности. Показано фактическое влияние дисфункции общественного транспорта на практики мобильности, состояние, противоречие и единство габитуса «автомобилизм» и «общественный транспорт». Данная процедура проведена в рамках подтверждения гипотезы исследования.

Эмпирически подтверждено наличие явления гистерезиса габитуса мобильности. Показаны соответствие и противоречия индивидуальных путей присвоения городского пространства и общественно регламентированных, в том числе посредством проведенного автором контент-анализа форума сайта медиаресурса «Четвертая власть» по проблемным полям функционирования городского общественного транспорта (Саратов, 2010, (N=125)). Доказано, что городской общественный транспорт как социальное явление стратифицирует социальную группу акторов присвоения пространства, формирует с учетом диспозиции, все пять основных социальных типов (по Р. Мертону): конформизм, инновация, ретризм, эскейпизм, мятеж.

В седьмом параграфе *«Гармонизация функционирования социального института городского общественного транспорта»* предложены наиболее эффективные пути оптимизации функций социального института городского общественного транспорта и согласования его деятельности с другими институтами.

Автором доказано теоретически и эмпирически, что в крупных городах Российской Федерации мобильность граждан неэффективна, присвоение городского пространства затруднено и ограничено, динамика процесса отрицательная. Главных причин две. Первая – всеобщая автомобилизация; автомобиль стал экономически доступен для широких слоев населения, единственным способом мобильности для которых ранее был городской общественный транспорт. Вторая – отказ государства от поддержки и развития городского общественного транспорта; предположение, «что рынок все урегулирует», оказалось несостоятельным. Как показало авторское эмпирическое исследование, у россиян сформировалось ошибочное мнение, иллюзия, что причины неэффективной мобильности в неразвитости дорожной инфраструктуры: узкие дороги – 94% опрошенных, ужасное качество дорог (специфика Саратова) – 88%, отсутствие парковок и стоянок – 53%, отсутствие или недостаток дорожных развязок и разноуровневых пересечений – 39%, плохая организация управления движением – 41 %, нарушения ПДД – 71%. Данную точку зрения разделяют и ответственные должностные лица всех уровней действующей вертикали власти Российской Федерации.

Развитие процессов автомобилизации в современном обществе связано с увеличением числа проблем социального, экологического и техногенного характера. Автомобилизация в условиях города ведет к дальнейшему нарушению функционирования института городского общественного транспорта, дезинтеграции и дестабилизации городского пространства. В присвоенном пространстве существуют аномия, безнормие, анархия. Неизбежная плата за дестабилизацию пространства – неудовлетворенная потребность в мобильности. В результате часть социальных акторов выбирают стратегию бунта. Массовое одобрение и даже восхищение однозначно деструктивным, противоправным действием указывает на наличие подобных настроений в сознании многих россиян. Эмпирическое исследование показало, что к числу важнейших (помимо автомобилизации и нарушения нормативного взаимодействия института с государственной структурой) относятся причины: падение его социального престижа и существование автомобильного габитуса мобильности. В этих условиях критически важной становится способность общества к обеспечению самосохранения, саморазвития и стабилизации. Уникальным потенциалом для решения данной задачи обладает такой многоплановый и комплексный социальный конструкт как институт городского общественного транспорта, который является одной из эффективных форм присвоения пространства, интеграции и регуляции социальных отношений. Для его эффективного функционирования необходимо четко структурировать нормативно-правовое поле и трансформировать автомобильный габитус акторов социального пространства.

В процессе анализа диспозиций социальных акторов и используемых ими стратегий выявлено, что социальные типы «комбинатор», «любитель», «потенциал» являются той стратегической группой, на которую должны быть направлены мероприятия по трансформации габитуса. Ожидаемым результатом работы с акторами в этом направлении станет постепенное создание «общественного габитуса мобильности», в формировании которого основная роль принадлежит институту городского общественного транспорта, обеспечение потребности в мобильности.

Приведены рекомендации по формированию габитуса «общественный транспорт» и трансформации габитуса «автомобилизм». Учитывая общность проблем функционирования городского общественного транспорта для всех крупных городов Российской Федерации, представляются целесообразными принятие и реализация национального проекта «Развитие городского общественного транспорта в Российской Федерации», включающего задачи: принятие Закона Российской Федерации о городском общественном транспорте, закрепляющего его приоритетность, принципы налогообложения, установления тарифов и льгот, обеспечения прав лиц с ограниченной подвижностью; обеспечения крупных городов Российской Федерации необходимым количеством подвижного состава общественного транспорта большой вместимости на основе действующей Программы федерального финансирования; федеральной поддержки производства средств городского

общественного транспорта; формирования федеральной структуры развития городского общественного транспорта, включая создание отраслевого НИИ и обеспечение разработки необходимой нормативно-технической документации. Исходя из муниципальной специфики крупных городов Российской Федерации рекомендуется: создание режима наибольшего благоприятствования для развития и повседневной работы городского общественного транспорта; деавтомобилизация городов посредством преобразования их инфраструктуры соответственно интересам пассажира общественного транспорта, пешехода, велосипедиста; пропагандирование отказа от вынужденного использования автомобиля, а в перспективе и городского общественного транспорта в пользу пешего или велосипедного перемещения (европейский опыт).

Реализация всего комплекса данных рекомендаций является необходимой институциональной основой для формирования габитуса «общественный транспорт» с опорой на особенности российского менталитета, что в долговременной перспективе позволит на практике решать задачу эффективного присвоения городского пространства жителями крупных российских городов, приведет к ликвидации пробок, улучшению городской экологии, повышению безопасности городских улиц.

В заключении диссертации проводится обобщение результатов теоретического и эмпирического исследования рассматриваемых проблем, постулируются основные теоретические выводы. Приложение представлено графическим материалом, статистическими таблицами данных, инструментарием социологического исследования.

Основные результаты работы изложены в публикациях автора.

В изданиях, рекомендуемых ВАК Министерства образования и науки РФ

1. Бочарова О.В. Истоки институционализации городского общественного транспорта / О.В. Бочарова // Теория и практика общественного развития [Электронный ресурс]. 2010. 3. Шифр Информрегистра: 0421000093\0120 Режим доступа: <http://www.teoria-practica.ru/index.php/3-2010/224-sociologia/513-16> (0,5 п.л.) ISSN 2072-7623

2. Бочарова О.В. Роль социального института транспорта в социальном пространстве города /О.В. Бочарова // Вестник Саратовского государственного технического университета. 2010. № 2 (45). С. 289-293 (0,3 п.л.) ISSN 1999-8341

**В материалах международных и российских конференций
(Постановление Правительства № 227 от 20. 04. 2006)**

3. Бочарова О.В. Социальные нормы в структуре городского общественного транспорта / О.В. Бочарова // Проблемы и перспективы социально-экономических преобразований России в условиях курса на инновации: материалы первой Всерос. науч.-практ. конф. М.: Изд.-полигр. комплекс НИИРПП, 2010. С.39-42. (0,3 п.л.) ISBN 978-5-903967-27-8

4. Бочарова О.В. К вопросу о термине «городской общественный транспорт» / О.В. Бочарова // Актуальные проблемы гуманитарных и социально-экономических наук: материалы Всерос. науч.-практ. конф., Смоленск, 29-30 ноября 2010 г. Смоленск, 2010. С. 257-263 (0,3 п.л.) ISBN 978-5-94223-550-5

5. Бочарова О.В. Потребление дорожных пробок в контексте автомобилизации: социальный аспект / О.В. Бочарова // Потребление как коммуникация – 2010: материалы VI Междунар. конф. / под ред. В.И. Ильина, В.В. Козловского. СПб: Интерсоцис, 2010. С.48-50 (0,17 п.л.) Грант РФФИ № 10-06-06012-г.

6. Бочарова О.В. К вопросу о социальной норме доступности городского общественного транспорта для отдельных категорий граждан в социальном пространстве современного города / О.В. Бочарова // Современное социально-экономическое развитие: проблемы и перспективы: материалы Междунар. науч.-практ. конф., Волгоград, 7-8 мая 2010 г.; АТИСО, Волгогр. фил. Волгоград, 2010. С.9-13 (0,23 п.л.) ISBN 978-5-94424-132-0

7. Бочарова О.В. Социокультурная интерпретация городского общественного транспорта: город, транспорт, туризм – единое целое / О.В. Бочарова // Глобализация и туризм: проблемы взаимодействия: материалы Первой Междунар. науч.-практ. конф. Саратов: Изд-во Сарат. ун-та, 2010. С. 153-159 (0,3 п.л.) ISBN 978-5-292-04003-3

8. Бочарова О.В. «Трамвайный туризм» – социальный институт городской культуры: возрождение традиций / О.В. Бочарова // Туризм и региональное развитие: партнерство власти, бизнеса, науки и образования: сб. науч. тр. по материалам Всерос. науч.-практ. конф. Саратов: ИЦ «Наука», 2008. С.40-44 (0,27 п.л.) ISBN 978-5-91272-678-1

9. Бочарова О.В. Социальный институт городского общественного транспорта в контексте социальных изменений / О.В. Бочарова // Сервис. Туризм. Инновации: сб. науч. трудов по материалам Всерос. науч.-практ. конф. Саратов: СГТУ, 2008. С.95-98 (0,25 п.л.) ISBN 978-5-7433-1946-6

10. Бочарова О.В. Теоретические аспекты изучения городского общественного транспорта как социального института / О.В. Бочарова // Современная социология: в поисках новых методологических подходов и методов исследования: сб. науч. матер. Всерос. науч. конф. Самара, 16-17 мая 2008 г. Самара: Изд-во «Универс групп», 2008. С. 67-72 (0,25 п.л.) ISBN 978-5-467-00167-8

11. Бочарова О.В. Городской общественный транспорт как социальный институт – необходимость социологического осмысления / О.В. Бочарова // Материалы докл. XV Междунар. конф. студентов, аспирантов и молодых ученых «Ломоносов» [Электронный ресурс]. М.: Изд-во МГУ; СП «Мысль», 2008. 1 электрон. опт. диск (CD-ROM). (0,15 п.л.) ISBN 978-5-91579-003-1

В других изданиях

12. Бочарова О.В. Как законодатель вредит общественному транспорту / П.С. Кузнецов, О.В. Бочарова // Курс. Русский проект: Всерос. журнал. 2010. № 2 (23). С.18-19 (0,2 п.л.). Свид. ПИ №ФС77-34089.

13. Бочарова О.В. Зайчики в трамвайчике – социологический ракурс / О.В. Бочарова // Земское обозрение. 2008. № 43 (710). 29 октября. С. 4 (0,2 п.л.)

Подписано в печать 25.03.10

Бум. офсет.

Тираж 100 экз.

Усл. печ. л. 1,0

Заказ 42

Формат 60×84 1/16

Уч.-изд. л. 1,0

Бесплатно

Саратовский государственный технический университет

410054, Саратов, Политехническая ул., 77

Отпечатано в Издательстве СГТУ. 410054, Саратов, Политехническая ул., 77

Тел.: 24-95-70; 99-87-39, e-mail: izdat@sstu.ru