

## СОЦИОЛОГИЯ

УДК 316.334.56(470.44-25)

### Социальная инфраструктура города как отражение качества физического пространства

М. В. Калининкова, А. А. Головина

Калининкова Марина Викторовна, доктор социологических наук, профессор, профессор кафедры социологии регионов, Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н. Г. Чернышевского, kalinnikova1@rambler.ru

Головина Анна Алексеевна, аспирант кафедры социологии регионов, Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н. Г. Чернышевского, anechka\_mango@mail.ru

Современный процесс урбанизации актуализирует вопросы качества социальной инфраструктуры городского пространства. В статье рассмотрены вопросы организации одной из важнейших составляющих социальной инфраструктуры города – физического пространства. Городское физическое пространство рассматривается как сложный и многообразный организм, состоящий из определенных кластеров: природно-экологического, инженерного, транспортного, культурно-исторического, социально-расселенческого. Они образуют единую взаимодополняющую и постоянно изменяющуюся систему, обеспечивающую жителям города полный набор функций. Управление физическим пространством городов – это постоянная работа социальной, экономической и духовной сфер. Авторский опрос общественного мнения, проведенный среди молодого населения города Саратова, выявил основные индикаторы, по которым население оценивает качество организации городской среды – это безопасность, экология, транспорт, услуги, инфраструктура, качество работы коммунальных служб, культурное и историческое наследие (наличие театров/музеев), концентрация мест развлечений и досуга. Прослежена зависимость между уровнем образования, возрастом и занятостью респондентов и их выбором индикаторов качества жизни в городской среде. В статье подчеркивается, что, используя индикаторы качества жизни, можно не только изучить проблемы организации социальной инфраструктуры, но и определить пути создания комфортной жизни горожан в каждом отдельном городе.

**Ключевые слова:** социальная инфраструктура, физическое пространство, индикаторы качества жизни, город Саратов, кластер, молодежь.

Поступила в редакцию: 15.01.2020 / Принята: 01.02.2020 / Опубликовано: 01.06.2020

Статья опубликована на условиях лицензии Creative Commons Attribution License (CC-BY 4.0)

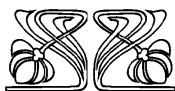
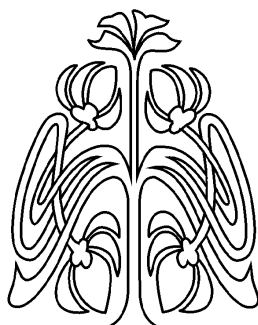
#### The City Social Infrastructure as a the Reflection of Physical Space Quality

M. V. Kalinnikova, A. A. Golovina

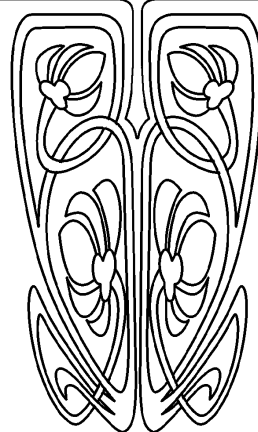
Marina V. Kalinnikova, <https://orcid.org/0000-0003-4077-0221>, Saratov State University, 83 Astrakhanskaya St., Saratov 410012, Russia, kalinnikova1@rambler.ru

Anna A. Golovina, <https://orcid.org/0000-0001-5460-0165>, Saratov State University, 83 Astrakhanskaya St., Saratov 410012, Russia, anechka\_mango@mail.ru

The modern process of urbanization actualizes the urban space social infrastructure organization quality. The article deals with organizing as one of most important components of the city's social infrastructure – a physical space. The physical urban space is considered as a complex and diverse organism, consisting of certain clusters: nature-ecological, engineering, transport, culturally-historical, socially-settling. They form a single, complementary and ever-changing system that provides urban residents with a full range of functions. Managing the physical space of cities is a constant



НАУЧНЫЙ  
ОТДЕЛ





work of social, economic and spiritual spheres. The author's public opinion poll conducted among the young population of Saratov, identified the main indicators by which the population assesses the quality of the organization of the urban environment; they are: safety, ecology, transport, services, infrastructure, the quality of public services, cultural and historical heritage (theatres / museums), concentration of places of entertainment and leisure. The dependences between the level of education, age and employment of respondents and their choice of life's quality indicators in the urban environment are traced. It is highlighted that using the life's quality indicator make it possible not only to study the problems of social infrastructure organization, but also to determine the ways of creating a comfortable life of citizens in each individual city.

**Keywords:** social infrastructure, physical space, indicators of quality of life, Saratov city, cluster, youth.

Received: 15.01.2020 / Accepted: 01.02.2020 / Published: 01.06.2020

This is an open access distributed under the terms of Creative Commons Attribution License (CC-BY 4.0)

DOI: <https://doi.org/10.18500/1818-9601-2020-20-2-128-132>

Для современных российских городов вопросы качества социальной инфраструктуры особенно актуальны. Обеспечить человека достойной жизнью, удовлетворить его духовные и физические потребности, максимально повысить качество жизни – вот основная цель организации физического пространства современного города.

В приоритете любой страны вопросы повышения качества жизни населения решаются на государственном уровне. Так, к примеру, во Франции политика градостроения исходила из документа «Первые выводы трех лет опыта в градостроительстве», утвержденного генеральной Дирекцией градостроительства и проживания в Министерстве реконструкции и градостроения в 1947 г. В нем говорится, что для поддержания стандарта жизни необходимо обеспечить всему населению наиболее рентабельные условия жизни и защитить его от напрасных трат<sup>1</sup>. В европейских странах, исходя из заботы о благоустройстве городов, градостроение было вынуждено, с одной стороны, поставить строительство в определенные рамки, с другой стороны, тщательно изучить условия, в которых развивается городская агломерация. Речь идет, главным образом, о всевозможной поддержке стандарта жизни населения и попытке повысить качество жизни, сокращая дисбаланс, который существует между городскими ресурсами и основными расходами<sup>2</sup>. В России вопрос о повышении качества жизни граждан закреплен в Конституции РФ, в государственной программе Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ (на период с 2008 по 2020 гг.). В частности, в Саратовской области, так же как и во многих других субъектах РФ, принято Постановление о повышении качества жизни населения (от 29.12.2017 г.).

Цель данной статьи – рассмотреть понятие социальной инфраструктуры с точки зрения пространственно-временных измерений, выявить роль физического пространства города в обеспечении человека достойным уровнем и качеством жизни.

Прежде чем рассмотреть тематику социальной инфраструктуры города, остановимся на такой категории, как социальное пространство. Проблематику социального пространства можно встретить в работах многих классиков социологии. Следует отметить, что и у классиков, и у современных ученых социальное пространство отражается в контексте социальных реалий<sup>3</sup>.

Основоположником изучения пространства как предмета социологического анализа является Г. Зиммель. Он писал, что «любое социальное взаимодействие локализовано в некотором пространстве»<sup>4</sup>. Ведь именно свойства городского пространства позволяют человеку быстро и эффективно адаптироваться в различных условиях проживания. Поэтому пространство социально и локально, так как используется людьми.

В дальнейшем социологи продолжили изучение социального пространства и социальной инфраструктуры города. Так, М. Вебер в своей работе «Город» отразил закономерности размещения городов, составил классификацию городов по их типам, изучил причины возникновения того или иного типа городов. Город, по М. Веберу, – это социокультурный феномен, особый тип социальных отношений, появившийся в результате культурно-мировоззренческих, ценностных явлений<sup>5</sup>.

Научный подход Э. Гидденса делит городское пространство на зоны переднего и заднего плана<sup>6</sup>. Э. Гидденс изучает эти зоны с учетом процесса мотивации деятельности человека. Городскую среду он делит на промышленные зоны, центральные зоны, изучает их движение во времени. Так, если в индустриальном обществе промышленные районы были на переднем плане физического пространства, то в настоящее время эти зоны выводятся из городской черты. Ту же тенденцию можно проследить и изучая процесс расселения людей. Раньше наиболее комфортным для жизни считался центр города, однако в современных реалиях под влиянием экологического кризиса все большую популярность приобретают районы на окраинах.

Французский социолог П. Бурдьё призывает четко различать социальное пространство и физическое<sup>7</sup>. С его точки зрения, социальное пространство стремится реализоваться в физическом, более или менее полно и точно. Загравив тему социальной инфраструктуры, П. Бурдьё считает, что социальное пространство характеризуется определенным набором благ и услуг, которые распределяются внутри групп. Распределение благ имеет тенденцию сосредотачиваться в одном месте, тут же сосредотачиваются и



потребители данных благ. Это приводит к возникновению мест, населенных однородными в социальном плане индивидами.

Понятие «социальная инфраструктура» появляется в научных публикациях в конце 40-х гг. XX в. в военной науке. Наукой социологией этот термин стал широко использоваться в середине 70-х гг. XX в., когда перед учеными остро встала проблема изучения этого понятия для обеспечения людей достойной трудовой и бытовой жизнью в городах. Роль социальной инфраструктуры в жизни общества повышается в геометрической прогрессии. Этот термин используют различные науки, но единого определения не существует, так как каждая наука рассматривает сложный процесс, именуемый «социальная инфраструктура», под своим углом. В настоящее время социологи трактуют инфраструктуру города как совокупность материально-вещественных элементов, создающих и обеспечивающих потребности человека в данный момент времени<sup>8</sup>.

Важнейшая составляющая социальной инфраструктуры города – это физическое пространство<sup>9</sup>. Управление данным пространством – комплексная эффективная работа социальной, экономической и духовной сфер. Только тогда можно говорить о наиболее полном удовлетворении потребностей горожанина в жилищно-бытовых, социальных, коммунальных, культурных, экологических и других услугах. Управление городом ставит перед собой цель постоянно повышать качество жизни людей, улучшать экологическую обстановку, повышать уровень культуры.

Физическое пространство – это сложный и многообразный «организм», который состоит из социальных кластеров, подчиняющихся законам самоорганизации<sup>10</sup>. Подобные территориальные агломерации обеспечивают жителям городов полный набор функций: жилищных, административно-деловых, торгово-развлекательных, рекреационных и т.д. Кластеры образуют единую взаимодополняющую и постоянно изменяющуюся систему. Рассмотрим ее на примере города Саратова. Здесь мы можем выделить культурно-исторический, транспортный, инженерный, социально-расселенческий, природно-экологический кластеры.

В различные периоды своей истории город Саратов был военной крепостью, купеческим городом и зерновой столицей Российской империи. В первые годы советской власти являлся административным центром Автономной области немцев Поволжья. В годы Великой Отечественной войны в Саратове сформировалась мощная промышленная база, состоящая из крупных предприятий оборонной промышленности, и до 1990 г. Саратов был закрытым городом, что нашло отражение в его социальной инфраструктуре.

Культурно-исторический кластер формирует центр города Саратова со множеством архитек-

турных памятников и объектов культурного наследия (Саратовская консерватория, Свято-Троицкий кафедральный собор, Саратовский музей имени А. Н. Радищева и др.). Это территория с развитой системой развлекательных комплексов (театры, музеи, цирк). Задача данного кластера состоит в сохранении культурно-исторического наследия, в охране памятников и объектов культуры и природы, в обеспечении горожан торгово-развлекательным досугом. Здесь расположена пешеходная зона длиной 8 километров, объединяющая центр города и набережную реки Волги в единый развлекательный комплекс.

Транспортный кластер представляет собой систему автомагистралей, связывающих центр и различные районы города с железнодорожным вокзалом, автовокзалом, аэропортом, промышленными и торговыми предприятиями. Однако транспортная система города Саратова, включающая в себя пассажиро- и грузоперевозки, на сегодняшний день не в состоянии обеспечить растущий пассажиропоток. К примеру, значительно сократились перевозки пассажиров электротранспортом. С 1995 г. в Саратове не было проложено ни одного километра эксплуатационного пути популярных у населения трамвая или троллейбуса.

Инженерный кластер объединяет в себе промышленную и жилищно-коммунальную зону городского пространства. В Саратове наибольшее распространение получили нефтеперерабатывающая, химическая, стекольная, машиностроительная промышленность, поэтому производственная сфера города представлена крупными предприятиями, такими как ОАО «Саратовский завод энергетического машиностроения», ОАО «Саратовский агрегатный завод» и др. В задачи инженерного кластера в инфраструктуре города входят эффективное решение проблем жилищно-коммунального хозяйства, ликвидация аварийного жилого фонда, капитальный ремонт зданий и т.д.

Социально-расселенческий кластер включает в себя спальные микрорайоны города и социальную инфраструктуру. От работы данного кластера зависит решение проблем социальной поддержки населения. В настоящее время в г. Саратове действуют 18 больниц, 27 взрослых и 22 детские поликлиники, несколько детских больниц. Образование и науку представляют высшие учебные заведения, учреждения среднего профессионального образования, например, Саратовский областной колледж искусств, Саратовский государственный колледж книжного бизнеса и информационных технологий и др. В городе много средних образовательных учреждений.

Природно-экологический кластер создает комфортную среду обитания человека, обеспечивает экологическую безопасность и строительство экологически безопасных систем



переработки и размещения отходов, развивает и совершенствует систему экологического контроля и т.д. Рекреационно-оздоровительные объекты, входящие в данный кластер, представлены Набережной Космонавтов, городским парком имени М. Горького, парком «Липки», природным парком «Кумысная поляна».

Таким образом, физическое пространство города обладает определенным природным, социальным, промышленным потенциалом, который изменяется в зависимости от политических и экономических условий, что определяется требованиями создания комфортной и благоустроенной среды в каждом городе. Физическое пространство города является способом обустройства среды обитания таким образом, чтобы она помогла населению выжить и сохранить социально-психологические установки и представления<sup>11</sup>.

Качество городской среды выражается через определенные индикаторы. Эти показатели позволяют выявить проблемы городской среды, изучить потребности горожан в организации комфортной жизни, помогают искать пути улучшения проживания населения в каждом отдельном районе города.

Какие индикаторы качества жизни наиболее приоритетны для жителей крупных городов, показало авторское социологическое исследование, проведенное в 2018 г. Эмпирическую основу составили материалы статистики, опубликованные работы по теме исследования, результаты социологического опроса, проведенного методом анкетирования. Было опрошено 88 молодых жителей г. Саратова в возрасте от 18 до 30 лет. Для подсчета выборки использовался квотно-стратифицированный метод. Критерии квот: возраст, пол, район проживания. По возрасту респонденты делились на три группы: первая – от 18 до 22 лет, что составило 39,8% от общего числа респондентов; вторая – это молодежь от 23 до 26 лет, 29,5%, и третья группа – от 27 до 30 лет, 30,7%. По половому признаку 52,3% составили женщины и 47,7% – мужчины, что соответствовало распределению генеральной совокупности и принципам репрезентативности. По месту проживания респонденты распределялись по шести районам города: в Ленинском районе – 31,8%, в Заводском – 22,7%, в Кировском – 15%, в Октябрьском – 14,8% в Волжском – 8,0% и во Фрунзенском районе – 6,8%, что соответствует статистическим данным о количественном распределении жителей города Саратова по административным районам. Жилищные условия респондентов были таковы, что большая часть, 70,5%, проживала в 1-2-3-комнатной квартире, 25% – в общежитии или на съемной квартире, 4,5% являлись жителями 4-комнатных квартир или частных домов.

Респондентами из предложенного списка были выбраны такие индикаторы, характеризую-

щие качество городской среды, как безопасность (криминогенная обстановка) (93,0%), экология (84,0%), транспорт (81,0%), степень развитости инфраструктуры (80,7%), чистота и близость парков (78,0%), культурное и историческое наследие (наличие театров/музеев) (77,0%), наличие мест развлечений и досуга (65,0%), качество квартир (53,0%), качество работы коммунальных служб (53,4%) и добрососедство (50,0%).

В категорию «наиболее значимые» большинство респондентов отнесли такие характеристики, как безопасность (криминогенная обстановка) (59%), экологическая ситуация (57%), развитость системы общественного транспорта (45%), качество квартир в районе (38%).

В категорию «значимые» были определены развитая инфраструктура в районе (53,0%), чистота и близость парков, лесопосадок (43,0%), культурное и историческое наследие (наличие театров/музеев) (40,0%), наличие мест развлечений и отдыха (39,0%).

Как «наименее значимые» респондентами были отмечены качество работы коммунальных служб (53,4%) и добрососедство (37,5%).

Подобное расположение индикаторов свидетельствует о том, что неблагоприятная криминогенная обстановка и напряженная экологическая ситуация оцениваются молодежью как реальная угроза жизни. Хорошо организованный общественный транспорт необходим молодежи, поскольку именно молодые люди хотят иметь доступ ко всему, что предлагает им городская среда, от работы и учебы до проведения досуга. Высокая значимость качества квартир для молодежи объясняется тем, что комфорт и функциональность проживания является основной частью удовлетворенности качеством жизни.

В процессе исследования была предпринята попытка проследить влияние возраста респондентов на выбор или иного индикатора. Наиболее наглядно связь с переменной возраста показал выбор «степени концентрации мест развлечений». Как «очень важное» данное качество оценили только 11,4% молодежи из самой младшей возрастной группы. Оценку «важное» дали 29% молодежи 18–22 лет, 23,0% 23–26-летних и всего 11,0% 27–30-летних. Таким образом, чем старше человек, тем менее важным для него является степень концентрации мест развлечений.

Однако анализ такого качества, как безопасность (криминогенная обстановка), показал другую зависимость. Чем старше человек, тем более важным для него является такое качество, как безопасность района. Данную связь можно объяснить тем, что с возрастом молодежь более серьезно подходит к вопросу личной безопасности и безопасности своих близких. К тому же среди молодежи возраста 27–30 лет наблюдается более высокий процент семейных людей.

Характеризуя зависимость выбора индикаторов качества жизни по критерию важности



от возраста респондентов, можно сделать следующие выводы. Так, в группе 18–22-летних наиболее важным для всех оказались такие характеристики, как развитая инфраструктура в районе (57,0%), развитая система общественного транспорта (60,0%), качество квартир в районе (48,6%), экологическая ситуация (50,0%), безопасность (криминогенная обстановка) (51,4%).

Для молодежи 23–26 лет наиболее важными являются близость парков и других природных объектов (50,0%), развитость системы общественного транспорта (42,3%), экологическая ситуация (69,2%), безопасность (криминогенная обстановка) (69,2%).

В возрастной группе 27–30 лет наиболее важными были отмечены следующие качества: экологическая ситуация (55,6%), безопасность (криминогенная обстановка) (59,3%). Данная возрастная группа оказалась наиболее сдержанна в своих оценках.

Подводя итоги, можно сделать определенные выводы.

Во-первых, физическое пространство представляет собой единую систему, сконструированную природным, транспортным, социальным, промышленным, инженерным, историко-культурным кластерами, что является способом обустройства комфортной и благоустроенной городской среды.

Во-вторых, физическое пространство характеризуется общими для определенных групп жителей индикаторами качества городской среды. При этом, в первую очередь, следует обратить внимание на такие индикаторы, как безопасность, экологическая обстановка, транспортная система, социальная инфраструктура (магазины и рынки, досуг и спорт, детские сады и поликлиники, школы), близость парков, лесопосадок, наличие мест развлечений и досуга.

В-третьих, высокий уровень социальной инфраструктуры, развитие отдельных ее сфер на

благо горожан ведет к увеличению и повышению качества физического пространства города.

#### Примечания

- 1 См.: *Chevalier L.* Urbanisme et population // Population (French Edition). Jul. – Sep., 1948. Vol. 3, № 3. P. 551–554. DOI: 10.2307/1523818
- 2 См.: *Осипова Н. Г., Вершинина И. А., Мартыненко Т. С.* Неравенство и неопределенность : современные вызовы для городов // Социс. 2019. Т. 10, № 26. С. 153–155.
- 3 См.: *Чернявская О. С.* Социальное пространство : обзор теоретических интерпретаций // Вестн. ННГУ. Сер. Социология. Психология. Философия. 2008. № 5. С. 329–335.
- 4 *Зиммель Г.* Избранное : в 2 т. Т. 2. Созерцание жизни. М. : Юрист, 1996. С. 592.
- 5 См.: *Вебер М.* Избранное. Образ общества. М. : Юрист, 1994. С. 309.
- 6 См.: *Гидденс Э.* Устроение общества : Очерк теории структуризации. 2-е изд. М. : Академический Проект, 2005. С. 190.
- 7 См.: *Бурдьё П.* Социология политики. М. : Socio-Logos, 1993. С. 38.
- 8 См.: *Бегина И. А., Ивченков С. Г., Шахматова Н. В.* Социальная инфраструктура города через призму общественного мнения саратовской молодежи // Изв. Сарат. ун-та. Нов. сер. Сер. Социология. Политология. 2015. Т. 15, вып. 4. С. 5–10. DOI: 10.18500/1818-9601-2015-15-4-5-10
- 9 См.: *Спиридонов И. А.* О процессе конструирования субъективных пространственных структур социального пространства города // Изв. Сарат. ун-та. Нов. сер. Сер. Социология. Политология. 2010. Т. 10, вып. 2. С. 49–51.
- 10 См.: *Тарасенко В. В.* Исследование территориальных кластеров : социологический подход // Вестн. РУДН. Сер. Социология. 2013. № 2. С. 13–20.
- 11 См.: *Столбов В. П., Староста П. Ю.* Социология городской среды. М. : Инфра-М, 2017. С. 3.

#### Образец для цитирования:

*Калинникова М. В., Головина А. А.* Социальная инфраструктура города как отражение качества физического пространства // Изв. Сарат. ун-та. Нов. сер. Сер. Социология. Политология. 2020. Т. 20, вып. 2. С. 128–132. DOI: <https://doi.org/10.18500/1818-9601-2020-20-2-128-132>

#### Cite this article as:

Kalinnikova M. V., Golovina A. A. The City Social Infrastructure as a the Reflection of Physical Space Quality. *Izv. Saratov Univ. (N. S.), Ser. Sociology. Politology*, 2020, vol. 20, iss. 2, pp. 128–132 (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.18500/1818-9601-2020-20-2-128-132>