

УДК 338 : 2
ББК 65.9 (2Р) 04

Э 402 **Экономическое развитие России: региональный и отраслевой аспекты.** Вып. 13 / под ред. Е.А. Коломак, Л.В. Машкиной. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2014. – 184 с.

ISBN 978-5-89665-292-2

На данных социологического опроса маятниковых мигрантов выявлены особенности пользования общественным транспортом в агломерации. Предложена модель распространения инновации, позволяющая интегрировать поведенческую экономику и агентно-ориентированное моделирование. Часть статей посвящена методическим вопросам использования модельного инструментария для анализа формирования и оценки эффективности реализации стратегий развития экономических субъектов. Рассмотрены и применены в расчетах различные типы экономико-математических моделей, в том числе: оптимизационные, на основе системной динамики, агентного моделирования и вычислимых моделей. На основе факторного анализа проведено сопоставительное сравнение динамики развития ряда стран Восточной Европы.

Чтобы устранить препятствие, мешающее использовать дискретные распределения, полученные путем квантования непрерывных распределений, предложено применять вероятностные интервалы Вексичского.

Сборник рассчитан на специалистов в области экономического анализа и экономико-математического моделирования.

УДК 338 : 2
ББК 65.9 (2Р) 04

ISBN 978-5-89665-292-2

© ИЭОПП СО РАН, 2014 г.
© Коллектив авторов, 2014 г.

**Часть 1 АНАЛИЗ СОЦИАЛЬНЫХ ПРОЦЕССОВ
И ПОВЕДЕНЧЕСКИХ МОТИВАЦИЙ
В СОВРЕМЕННОМ ОБЩЕСТВЕ**

Мосиенко Н.Л., Иванова В.В., Лычко С.К.

**СОЦИАЛЬНОЕ ПРОСТРАНСТВО
ГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ:
МОБИЛЬНОСТЬ И АГЛОМЕРАТИВНЫЕ ЭФФЕКТЫ
(по материалам опроса пассажиров)¹**

Одной из важнейших предпосылок формирования и развития городской агломерации является развитие транспортного сообщения и наличие интенсивной маятниковой миграции (трудовой, образовательной, культурно-бытовой, рекреационной). Интенсивные взаимодействия между Новосибирском и прилегающими к нему территориями сегодня позволяют говорить о фактически существующей естественно сложившейся городской агломерации: естественные агломерационные процессы проявляются в интенсификации взаимодействий между поселениями, расположенными вблизи города-центра. В апреле 2014 г. Правительством области утверждена схема территориального планирования Новосибирской агломерации, ставшая стратегическим градостроительным документом, закрепившим институциональное оформление агломерации и определяющим ее территориальное развитие на ближайшие десятилетия. В то же время, представляется, что вопрос о формировании и дальнейшем функционировании городских агломераций должен решаться с учетом наличия социально-экономических предпосылок для этого на конкретных территориях, поскольку, как показывает опыт, наиболее эффективными оказываются те управленческие решения, которые вписаны в происходящие социальные процессы и соответствуют уже существующим социальным практикам.

¹ Исследование выполняется при поддержке Российского фонда гуманитарных исследований и Правительства Новосибирской области (проект №13-13-54001).

Для того чтобы оценить характер взаимодействий в границах Новосибирской агломерации и их восприятие участниками, в августе-октябре 2014 г. был проведен социологический опрос пассажиров пригородных электропоездов, автобусов и маршрутных такси, оправляющихся из Новосибирска и прибывающих в Новосибирск¹. Опросный лист пассажира включал вопросы о направлениях и целях поездок, их интенсивности и регулярности, основных трудностях, с которыми сталкивается в поездках пассажир, блок вопросов, выявляющих удовлетворенность условиями, предоставляемыми местом жительства, и их оценки по сравнению с Новосибирском, а также социально-демографические характеристики респондента. Всего в режиме интервью с августа по октябрь были опрошены 1050 чел., в том числе 591 пассажир электропоездов и 459 пассажиров автобусов и маршрутных такси, совершавших поездки в указанный период времени в Новосибирской агломерации.

Одним из направлений исследования стало выявление особенностей пользования общественным транспортом, специфики практик и повседневных маршрутов различных социальных групп горожан как проявления мобильности в пространстве городской агломерации. В целом, мобильность в городском пространстве – междисциплинарный объект исследования: изучением различных аспектов занимаются географы, социологи, урбанисты, специалисты в области транспортных проблем и др. Пространство городской системы не является статичным, оно пронизано различными мобильностями, обеспечивающими его связность, что важно учитывать при планировании городского пространства. От того, насколько развиты возможности перемещаться внутри агломерации, зависит как экономическое развитие территории в целом, так и социальное самочувствие отдельных жителей, поскольку современную жизнь большинства горожан отличает высокий уровень мобильности.

Именно феномен мобильности обуславливает возможность появления агломераций как скоплений населенных пунктов, объединенных интенсивными связями, т.к. агломерация подразумевает совместное использование ресурсов территорий. В отличие от

¹ Опрос проведен сектором муниципального управления ИЭОПП СО РАН (руководитель – зав. сектором, к.э.н. Горяченко Е.Е.), интервьюерами являлись студенты СибГУТИ и НГУ.

традиционных поселений (городских и сельских), функционирующих и развивающихся относительно изолированно, автономно друг от друга, городская агломерация возникает в результате интенсивных связей между близко расположенными населенными пунктами (причем как городскими, так и сельскими), границы между которыми становятся все более условными. Тесные взаимосвязи, взаимозависимость входящих в нее элементов, в отличие от самодостаточности и автономности, – важнейшее качество данной формы расселения. Высокая интенсивность взаимодействий между поселениями, входящими в городскую агломерацию, а также этих поселений с городом-центром, обеспечивающая целостность жизненной среды, позволяет говорить о том, что агломерация характеризуется не только общностью территории, но и единством социального пространства. В результате агломерационных процессов и благодаря близости в физическом пространстве, социальные пространства поселений сливаются в одно общее пространство взаимодействий. Исходя из этого, границы агломерационного ареала могут (и должны) очерчиваться с учетом единства социального пространства.

Автомобилизация, существенно повысившая мобильность населения в крупных городах и агломерациях, имеет обратную сторону – повышение нагрузки на дорожную сеть, пробки, что постепенно становится барьером для дальнейшего развития. В этих условиях повышается роль общественного транспорта как важнейшего элемента городской системы, обеспечивающего возможность массовых перемещений населения, маятниковых миграций. При этом одним из ключевых показателей сформированности городской агломерации является именно интенсивность маятниковых (особенно трудовых) поездок населения.

Важнейшая составляющая агломерационных взаимодействий – трудовая маятниковая миграция занятого населения. По данным Министерства труда, занятости и трудовых ресурсов Новосибирской области, в целом по области 61,4 тыс. человек или 3,4% трудовых ресурсов выезжают (приезжают) на работу в соседние муниципальные образования, городские округа и за пределы Новосибирской области. При этом положительная маятниковая миграция (т.е. превышение числа приезжающих над числом уезжающих на работу) отмечается только в Новосибирске и Кольцово. Точных данных о количестве маятниковых мигрантов, работающих в Новосибирске, нет, однако по сведениям осталь-

ных муниципальных образований, порядка 79% маятниковых мигрантов области трудятся в Новосибирске¹.

Тесные агломерационные взаимодействия, складывающиеся вокруг Новосибирска, создают дополнительную нагрузку на дорожно-транспортную сеть, что требует решения проблем, связанных с оптимизацией маршрутной сети Новосибирска и пригородной зоны, повышением привлекательности общественного транспорта, перераспределением пассажиропотока с автомобильного транспорта на железнодорожный.

Сейчас городской пассажирский транспорт в Новосибирске ежедневно обеспечивает перевозку более 1 млн человек, соответственно, в совокупности с описанными выше факторами и спецификой территории агломерации, не удивительно, что одна из главных проблем – пробки. В мире существует ряд основных мер для борьбы с пробками. К ним относятся выделение приоритетных полос общественного транспорта, использование автобусов большей вместимости². Важно прийти к пониманию, что для решения транспортных проблем городской агломерации необходим комплекс мер, среди которых одной из первоочередных является развитие и оптимизация общественного транспорта.

В целом Росстат определяет общественный транспорт, как транспорт, удовлетворяющий потребности населения в перевозках пассажиров; при учете перевозок пассажиров в статистике единицей наблюдения является одна пассажиро-поездка, учет которых ведется по купленным билетам³. Регулярность работы общественного транспорта в настоящее время контролируется за счет спутниковых навигационных систем «ГЛОНАСС/GPS». Постепенно возможности пользоваться преимуществами такой системы получают и жители города (например, сейчас есть возможность отслеживать путь и предсказывать время прибытия транспорта через интернет-сайт и мобильные приложения <http://nskgortrans.ru/>).

¹ Трудовые ресурсы муниципальных районов и городских округов Новосибирской области в 2012 году // Министерство труда, занятости и трудовых ресурсов Новосибирской области. Режим доступа: <http://mintrud.nso.ru/.../трудовые%20ресурсы%20на%20утверждение.pdf>.

² Верескун В. Необходим системный подход к решению транспортных проблем Новосибирска [Электронный ресурс] / В. Верескун // [Обращение к документу 21 ноября 2013 г.]. Режим доступа <http://www.vseon.com/realty/themes/mnenie-eksperta/item/2254.html>.

³ Российский статистический ежегодник 2012. Стат. сб. – М.: Росстат, 2012.

В целом, общественным транспортом пользуются среднесуточно более 1145 тыс. пассажиров¹. В структуре всех пассажирских перевозок лидируют автобусы – 60,78% (включая пригородное сообщение); в структуре внутригородского сообщения на первом месте (после автобусов) находятся маршрутки – 40,3% по числу перевозок². Таким образом, в структуре перевозок пассажиров и пассажирооборота автобусы и маршрутки занимают ведущее место. При этом по числу автобусов общего пользования на 100 000 человек населения по субъектам Российской Федерации Новосибирская область занимает всего лишь 56 место – 26 штук на 100 000 человек. Первые места занимают Санкт-Петербург (131), Псковская область (99), Чукотский автономный округ (92), Московская область (89), Москва (88)³. Кроме того, отмечается недостаточность средств для повышения комфортности автобусов и маршруток и обновления передвижного состава⁴.

На данном этапе транспортная сеть является одним из ограничителей развития агломерации: естественный процесс разрастания агломерации сталкивается с объективными трудностями и барьерами, связанными с дорожно-транспортной ситуацией. При этом естественным образом формируются компенсаторные и адаптационные механизмы, позволяющие горожанам приспосабливаться к существующей ситуации. Одной из задач опроса пассажиров стало получение информации о подобных механизмах, проявляющихся в повседневных маршрутах и практиках мобильности.

Среди опрошенных пассажиров большинство (56,2%) пользуются электричками, 23,2% – автобусами, 20,4% – маршрутками. Затраты времени на дорогу довольно высоки: свыше трети ответивших (37,9%) сказали о том, что они добираются до места от получаса до часа, 25,2% тратят на дорогу от часа до полутора, 13,3% – от полутора до двух часов, 7,4% – более двух часов. Только 15,1% пассажиров добираются менее получаса (рис. 1).

¹ Жарков В. А. Развитие общественного транспорта в Новосибирске: роль городских властей и бизнеса [Электронный ресурс] / В. А. Жарков // [Обращение к документу 20 февраля 2014 г.]. Режим доступа <<http://www.mintrans.nso.ru/trs/2013/konfi%203/Documents/Жарков.pdf>>.

² Российский статистический ежегодник 2012. Стат. сб. – М.: Росстат, 2012.

³ Российский статистический ежегодник 2012. Стат. сб. – М.: Росстат, 2012.

⁴ Жарков В. А. Развитие общественного транспорта в Новосибирске: роль городских властей и бизнеса [Электронный ресурс] / В. А. Жарков // [Обращение к документу 20 февраля 2014 г.]. Режим доступа <<http://www.mintrans.nso.ru/trs/2013/konfi%203/Documents/Жарков.pdf>>.

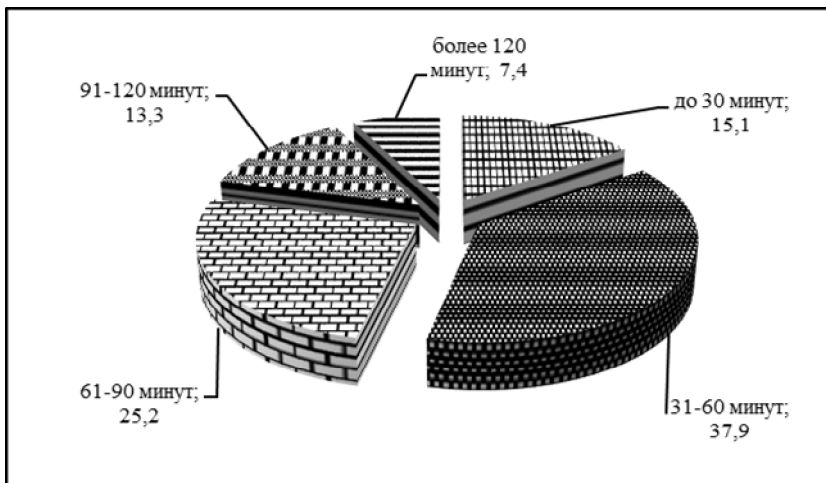


Рис. 1. Количество времени, которое в целом уходит на дорогу в одну сторону (% к числу ответивших)

При этом большинство пассажиров (около 70%) совершают аналогичные поездки ежедневно, а также 1–2 раза в неделю. Почти каждый пятый из опрошенных пассажиров ездит с частотой 1–2 раза в месяц, а 10,3% опрошенных пассажиров совершают поездки несколько раз в год и реже (рис. 2).

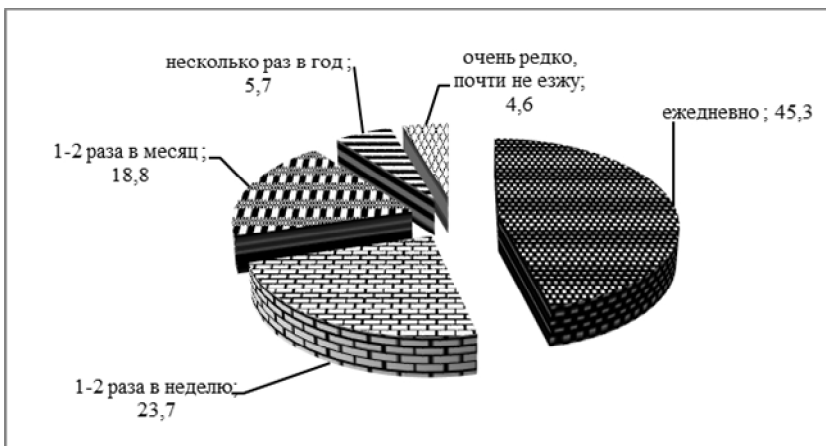


Рис. 2. Частота поездок (% к числу ответивших)

**Частота поездок по зонам проживания
(% к числу ответивших)**

Частота поездок	Зона проживания				
	Новосибирск	до 30 км	31–60 км	61–90 км	более 90 км
Ежедневно	26,6	35,8	60,9	55,0	42,5
1–2 раза в неделю	30,9	25,3	17,8	19,3	35,6
1–2 раза в месяц	19,1	24,2	13,8	14,4	17,8
Несколько раз в год	10,6	6,9	3,6	4,5	2,7
Очень редко	6,4	5,8	3,6	5,4	1,4
Другое	4,3	1,7	0,4	1	–
Затрудняюсь ответить	2,1	0,3	–	0,5	–

Данные о частоте поездок дифференцированы в зависимости от зоны проживания респондентов¹ и представлены в табл. 1. Так, жители Новосибирска, в большинстве своем, совершают поездки ежедневно или 1–2 раза в неделю. Частота поездок жителей зоны проживания, расположенной в радиусе от 31 до 60 км от Новосибирска, самая высокая – большинство из них совершают ежедневные поездки. Далее, по мере увеличения удаленности проживания от Новосибирска, частота ежедневных поездок уменьшается, в то время как частота еженедельных и ежемесячных поездок возрастает.

Среди основных сложностей, связанных с поездками, большинство ответивших пассажиров указывают на пробки (33,7%) и высокие затраты времени на дорогу (29%), что связано между собой. На третьем месте в списке называемых сложностей оказалась переполненность транспорта, далее – неудобное расписание (табл. 2).

¹ Для дальнейшего анализа был сформирован показатель «зона проживания» на основе данных о местах постоянного проживания респондентов. Зоны проживания включают населенные пункты, расположенные в радиусах до 30 км, от 31 до 60 км, от 61 до 90 км и более 90 км от Новосибирска. В отдельную зону проживания выделен Новосибирск.

Таблица 2

Основные сложности поездок (% к числу ответивших)

Пробки на дорогах	33,7
Много времени уходит на дорогу	29,0
Переполненность транспорта	18,8
Неудобное расписание движения	12,5
Дороговизна проезда	7,9
Мало транспорта на линии	7,9
Плохое состояние транспорта	5,1
Несоблюдение графика движения	4,0
Высокая аварийность	1,9
Нет сложностей	24,1
Другое	4,8
Затрудняюсь ответить	1,0

Данные опроса позволили получить некоторые социальные портреты пользователей общественного транспорта Новосибирской агломерации. Так, по всем видам транспорта среди пассажиров преобладают люди более молодых возрастов, в то же время анализ показывает, что работающие пассажиры в возрасте от 18 до 30 лет более склонны пользоваться маршрутными такси, чем электричками и автобусами. Для поездок с рекреационными целями (поездки на дачу, загородный участок, а также в гости к родственникам, друзьям) пассажиры предпочитают электрички. Кроме того, в повседневных поездках пассажиры комбинируют различные виды транспорта; были выявлены следующие наиболее распространенные наборы: электричка и автобус; электричка и маршрутное такси; электричка и метро; электричка и личный автомобиль; автобус, маршрутное такси и метро в различных сочетаниях. Маршруты большого числа людей состоят из подобных комбинаций с пересадками, что обусловлено удобством электричек и метро, как по скорости, так и по достижимости с их помощью отдаленных районов. Например, электрички связывают Искитим, Бердск и другие агломерационные части, а также районы Новосибирска, с центром города. В то же время, необходим вспомогательный транспорт в связи с ограниченным покрытием территории рельсовым транспортом, что в итоге приводит к повышению материальных и временных затрат.

Значительные затраты времени на дорогу возвращают нас к вопросу адаптации людей в рамках сложившейся и всё возрастающей транспортной загруженности. Чтобы понять, как люди конвертируют время в поездках, были проанализированы ответы на вопросы о занятиях респондентов в пути. Большинство опрошенных слушают музыку, читают, пользуются интернетом, спят в пути. При этом наблюдается дифференциация по спектру практик «проживания» времени в пути по видам транспорта, обусловленная, по всей вероятности, различиями в социальном составе пассажиров. Информация о занятиях в пути может быть полезна для понимания факторов комфортности и привлекательности общественного транспорта для пассажиров.

Взгляд на городскую агломерацию как социальное пространство приводит к пониманию, что помимо чисто экономических, процессы агломерирования неизбежно приводят к формированию и социальных последствий, поскольку представляется, что последствия формирования городских агломераций значительно многообразнее агломерационного эффекта, оцениваемого с чисто экономических позиций. Под агломеративными эффектами мы понимаем все последствия, возникающие на территории вследствие агломерационных процессов, – как экономические, так и социальные. Таким образом, можно говорить о том, что агломеративные эффекты – экономические и социальные последствия от территориальной концентрации производств и социально-экономических объектов в городской агломерации. При этом последствия могут быть не только позитивными, но и негативными.

Наиболее важными негативными социальными последствиями, которые следует учитывать при разработке программ территориального развития, являются повышение нагрузки на транспортные магистрали, усложнение дорожно-транспортной ситуации (что еще раз подтверждает значимость развития транспортных коммуникаций в функционировании агломераций), повышение экологической нагрузки и т.п. Вторую группу негативных последствий составляет стягивание населения к крупным городам и обезлюдение части территории и, как следствие, нарастание дифференциации развития «центр – периферия», возможное усугубление проблем небольших муниципальных образований. Поэтому необходимо соизмерение позитивных эффектов и негативных социальных последствий.

Для целостной оценки последствий процессов агломерирования представляется целесообразным использование интегральных индикаторов динамики качества жизни населения, включающее как объективные, так и субъективные оценки всех сторон жизнедеятельности социума. «В качестве результирующих показателей, несущих на себе отпечаток всех процессов, происходящих в агломерации, могут выступать динамика численности населения (в том числе за счет естественного и механического движения), а также динамика интегрального индикатора социального благополучия, базирующегося на комплексной оценке социального самочувствия (включающего субъективные оценки основных параметров качества жизни, восприятия собственного положения в современных условиях и социального настроения)»¹.

Одной из задач опроса пассажиров общественного транспорта было выявление социального самочувствия жителей разных частей агломерации. Если говорить о степени удовлетворенности условиями жизни по месту проживания респондента, то большая часть жителей (69,8%) как Новосибирска, так и периферийных населенных пунктов положительно отвечают на вопрос «Довольны ли Вы условиями жизни в Вашем населенном пункте?», 17,4% жителей не совсем довольны, 10,9% жителей не довольны данными условиями.

Что касается субъективных оценок респондентов относительно уровня их удовлетворенности условиями жизни в зависимости от зоны проживания, то в наибольшей мере условиями жизни довольны жители Новосибирска и жители населенных пунктов, удаленных от Новосибирска на расстояние до 30 км, таких жителей 78,7% и 76,6%, соответственно. Суммарная доля в той или иной степени недовольных условиями жизни растет по мере удаления от Новосибирска; наибольшая доля жителей, не совсем или полностью недовольных условиями жизни в своих населенных пунктах, проживают в радиусе более 90 км от Новосибирска – 35,7% (табл. 3).

¹ Горяченко Е.Е., Мосиенко Н.Л., Иванова В.В. Взаимодействия в социальном пространстве городской агломерации: методология и диагностика ситуации // Экономическое развитие России: региональный и отраслевой аспекты : сб. науч. тр. Вып. 12 / под ред. Е.А. Коломак, Л.В. Машкиной ; ИЭОПП СО РАН. – Новосибирск, 2013. – С. 101–102.

Таблица 3

**Оценка уровня удовлетворенности условиями жизни
в зависимости от зоны проживания (% к числу ответивших)**

Зона проживания	Довольны ли Вы условиями жизни в Вашем населенном пункте?		
	да	не совсем	нет
Новосибирск	78,7	17,0	4,3
до 30 км	76,6	13,2	7,1
31–60 км	67,2	19,8	11,1
61–90 км	63,9	19,8	14,9
более 90 км	64,4	24,7	11,0

Оценки возможностей для работы, отдыха, образования и поддержания здоровья дифференцированы по зонам проживания, выделенным по степени территориальной удаленности от Новосибирска (табл. 4). Заметна следующая тенденция: чем дальше мы удаляемся от «центра» Новосибирской агломерации, тем ниже становится доля жителей, удовлетворенных возможностями для работы по месту жительства, при нарастании доли жителей, недовольных возможностями для работы, которые предоставляет их место жительства. Наибольшая доля недовольных возможностями для работы проживают в радиусе более 90 км от Новосибирска. В Новосибирске доля считающих, что возможностей для работы достаточно, довольно высока – 63,8%.

Таблица 4

**Оценка достаточности возможностей для работы по зонам проживания
(% к числу ответивших)**

Зона проживания	Достаточно ли возможностей для работы по месту жительства?		
	да	не совсем	нет
Новосибирск	63,8	13,8	16,0
до 30 км	52,5	14,6	23,9
31–60 км	22,5	21,7	46,2
61–90 км	23,3	23,3	49,5
более 90 км	13,7	13,7	63,0

Несколько иная ситуация наблюдается с оценками достаточности возможностей для отдыха по месту жительства. Во всех зонах проживания доля довольных возможностями для отдыха довольно высока. Наибольшая доля довольных возможностями для отдыха проживает в Новосибирске, их доля составляет более 75%, а наименьшая – в зоне проживания в радиусе более 90 км от Новосибирска (45,2%).

Что касается возможностей для образования, то более 70% опрошенных жителей Новосибирска считают, что возможностей для образования в городе достаточно (это наибольшая доля в сравнении с другими населенными пунктами), и всего 4,3% жителей, которые недовольны такими возможностями. Таким образом, Новосибирск является центром предоставления образовательных услуг для всей агломерации. Кроме того, наблюдается снижение доли довольных и увеличение доли недовольных возможностями для образования по месту жительства, двигаясь от «центра» агломерации к её «периферии» (табл. 5). В оценке возможностей для поддержания здоровья по зонам проживания наблюдается аналогичная ситуация.

Таблица 5

Оценка достаточности возможностей для образования по зонам проживания (% к числу ответивших)

Зона проживания	Достаточно ли возможностей для образования?		
	да	не совсем	нет
Новосибирск	72,3	16,0	4,3
до 30 км	61,7	12,8	20,6
31–60 км	30,8	19,8	39,5
61–90 км	20,3	18,8	51,5
более 90 км	19,2	19,2	58,9

Таким образом, по всем основным сферам жизнедеятельности происходит снижение доли довольных и увеличение доли недовольных возможностями своего места жительства по мере продвижения от «центра» агломерации к «периферии».

Кроме того, жителям «периферии» агломерации были заданы вопросы о сравнении возможностей для работы, отдыха, условий для воспитания детей, медицинского обслуживания, криминоген-

ной обстановки, отношений между людьми и экологических условий в своем населенном пункте и в Новосибирске (рис. 3). Жители, проживающие в периферийных зонах агломерации, отмечают, что возможности для работы, воспитания детей и медицинское обслуживание значительно лучше в Новосибирске, чем в их населенном пункте. Анализируя субъективные оценки возможностей поселений, входящих в Новосибирскую городскую агломерацию, по сравнению с Новосибирском, стоит отметить, что жители периферии более высоко оценивают возможности для работы, отдыха, воспитания детей и медицинского обслуживания, имеющиеся в Новосибирске, что является отражением как интенсивности агломерационных связей на данной территории, так и потенциала для их развития. В то же время, такие характеристики как отношения между людьми, криминогенная обстановка, экологические условия, большинство жителей считают более благоприятными в своем поселении, что свидетельствует о привлекательности также и своего места жительства, а, следовательно, о наличии потенциала именно маятниковых миграций, являющихся важным индикатором агломерационных взаимодействий. В отношении возможностей для отдыха, то мнение жителей периферии разделилось: часть из них считают, что возможности для отдыха лучше в Новосибирске, а часть, что – в периферийных зонах агломерации.

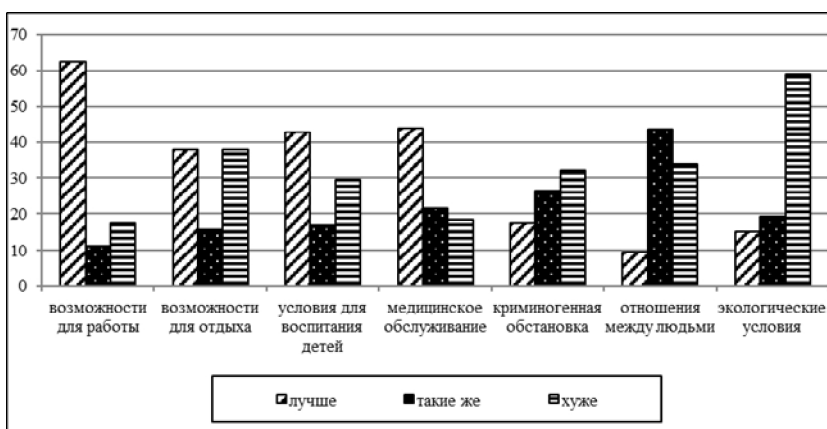


Рис. 3. Оценки возможностей места жительства по сравнению с Новосибирском, по мнению жителей периферии (% к числу ответивших)

В качестве одного из интегральных индикаторов социального благополучия агломерации предлагается рассматривать социальное самочувствие жителей (включающее субъективные оценки основных параметров качества жизни, восприятия собственного положения в современных условиях и социального настроения), поскольку именно оно является одним из важнейших результирующих показателей, несущих на себе отпечаток всех процессов, происходящих в агломерации. В силу этого социальное самочувствие жителей может, на наш взгляд, служить индикатором конкурентных позиций агломерации в сравнении с другими территориями, а также может быть использовано в качестве основания для разработки дифференцированных программ развития внутренних зон агломерации.

Социальное самочувствие складывается из трех основных составляющих: внутреннего состояния человека – настроения и испытываемых чувств (оптимизм/пессимизм); его оценки внешних условий – восприятие общей ситуации; восприятия собственного положения в новых условиях (оценки настоящего и будущего). Исходя из такого понимания, нами сформирована система индикаторов и показателей социального самочувствия, базирующихся на субъективных оценках, фиксирующих степень удовлетворенности жителей агломерации условиями в различных сферах их жизнедеятельности, на основе которых рассчитываются частные индексы и комплексный показатель социального самочувствия.

Построение индекса осуществляется на принципах шкалы суммарных оценок посредством суммирования баллов ранговых переменных по удовлетворенности отдельными сторонами жизни. Распределение значений индекса варьирует от 1 до 21. Для дальнейшего анализа вся совокупность разделена на 3 группы, исходя из суммы баллов, присваивая крайним группам название «высокий уровень социального самочувствия» и «низкий уровень социального самочувствия» соответственно.

Наибольшую долю составляют жители со средним уровнем социального самочувствия (60%), наименьшую – жители с низким уровнем социального самочувствия (12,9%), 27,1% – доля жителей с высоким уровнем социального самочувствия. Если говорить о социальном портрете жителей в группах по уровню социального самочувствия, то, хотя во всех группах преобладают женщины, все же заметно, что ниже доля женщин в группе с низ-

ким уровнем социального самочувствия. Что касается возраста, то в группе с низким уровнем социального самочувствия преобладают более молодые жители (в возрасте до 20 лет и от 20 до 29 лет), их общая доля составляет более 42%, наименьшая доля в этой группе жителей в возрасте 50–59 лет (9,5%), что, вероятно, связано с большей мобильностью молодежи, вызванной необходимостью регулярных поездок на работу или учебу. В группе со средним уровнем социального самочувствия преобладают жители в возрасте 20–29 лет, их доля составляет 28,1%, меньше всего в этой группе жителей в возрасте от 60 лет и старше (12,3%). В группе с высоким уровнем социального самочувствия также преобладают жители в возрасте 20–29 лет, их доля составляет 26,5%, наименьшую долю составляют жители в возрасте от 40 до 49 лет (11,6%).

Таблица 6

Возрастной состав жителей (кроме Новосибирска) в группах по уровню социального самочувствия (% к числу ответивших)

	Возраст					
	до 20 лет	20–29	30–39	40–49	50–59	60 лет и старше
Низкий уровень социального самочувствия	21,4	21,4	13,1	20,2	9,5	14,3
Средний уровень социального самочувствия	15,3	28,1	15,8	15,8	12,8	12,3
Высокий уровень социального самочувствия	14,4	26,5	22,7	11,6	12,2	12,7

В табл. 7 представлены данные о виде деятельности жителей различных населенных пунктов (кроме Новосибирска) в группах по уровню социального самочувствия. Хотя во всех группах по уровню социального самочувствия преобладают работающие (их доля превышает 50%), их доля выше в группе со средним уровнем социального самочувствия (59,6%). В группе с низким уровнем самочувствия высока доля учащихся и студентов (18,8%). В группе с высоким уровнем социального самочувствия выше, чем в других группах, доля пенсионеров (12,2%).

Таблица 7

**Род занятий жителей (кроме Новосибирска)
в группах по уровню социального самочувствия
(% к числу ответивших)**

	Уровень социального самочувствия		
	Низкий уровень социального самочувствия	Средний уровень социального самочувствия	Высокий уровень социального самочувствия
Работаю	57,6	59,6	58,9
Временно не работаю, ищу работу	1,2	5,0	5,6
Домохозяйка	1,2	1,5	3,3
Пенсионер	10,6	9,2	12,2
Работающий пенсионер	5,9	6,0	4,4
Учащийся, студент	18,8	13,2	11,7
Работаю и учусь	4,7	5,5	3,3

В группах с низким и средним уровнем социального самочувствия преобладают жители, живущие на расстоянии от 61 до 90 км от Новосибирска, 34,1% и 28,5%, соответственно, а в группе с высоким уровнем социального самочувствия – живущие на расстоянии от 31 до 60 км от Новосибирска (их доля составляет 37,1%). Таким образом, заметна тенденция снижения уровня социального самочувствия по мере удаления от Новосибирска (табл. 8).

Таблица 8

**Зона проживания жителей (кроме Новосибирска)
в группах по уровню социального самочувствия
(% к числу ответивших)**

Зона проживания (территориальная удаленность от Новосибирска)	Уровень социального самочувствия		
	Низкий уровень социального самочувствия	Средний уровень социального самочувствия	Высокий уровень социального самочувствия
до 30 км	21,2	21,6	20,2
31–60 км	23,5	24,7	37,1
61–90 км	34,1	28,5	23,6
более 90 км	10,6	10,9	7,3

Подводя итог, отметим, что основой для социально-диагностических исследований должно, на наш взгляд, стать представление о городской агломерации, основанное на междисциплинарном подходе. Существующие экономические и географические представления (ряд из которых являются классическими) целесообразно дополнить результатами социологического осмысления происходящих процессов. Мы попытались охарактеризовать пространство Новосибирской агломерации с точки зрения тех социальных процессов, которые происходят в нем, основываясь на данных социологического опроса маятниковых мигрантов – группы, осуществляющей регулярные поездки и имеющей возможность сравнения условий жизни в городе-центре и других населенных пунктах, входящих в агломерацию. Анализ показывает как высокую интенсивность (и потенциал развития) агломерационных процессов, так и наличие определенных социальных последствий – дифференциацию в оценках условий, предоставляемых местом жительства, и в уровне социального самочувствия жителей разных агломерационных частей.