



Электронное научное издание  
«Ученые заметки ТОГУ»  
2014, Том 5, № 2, С. 161 – 164

Свидетельство  
Эл № ФС 77-39676 от 05.05.2010  
[http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/  
ejournal@khstu.ru](http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/ejournal@khstu.ru)

УДК 656.072

© 2014 г. В. В. Ланских,

А. С. Мельниченко, канд. техн. наук

(Тихоокеанский государственный университет, Хабаровск)

## ФАКТОРЫ, ФОРМИРУЮЩИЕ ПОДВИЖНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ В ГОРОДЕ И СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ

Значительная роль в создании экологически благоприятных условий для проживания принадлежит транспорту. Устойчивая и безопасная работа транспорта напрямую зависит от факторов экологической безопасности техногенного и природного характера. Специфика одних и тех же факторов заключается в различном уровне влияния на транспортную подвижность населения города и сельской местности.

**Ключевые слова:** транспорт, подвижность населения, экологическая безопасность, факторы.

V. V. Lansky, A. S. Melnichenko

## FACTORS SHAPING MOBILITY OF THE POPULATION IN URBAN AND RURAL AREAS

Significant role in the creation of environmentally friendly living conditions belongs transport. Stable and safe operation of transport depends on the factors of ecological safety natural and manmade. Specificity of the same factors is a different level of influence on the transport mobility of the population of the city and the countryside.

**Keywords:** transportation, population mobility, environmental safety factors.

Характер транспортной подвижности и структура потребительского спроса на транспортные услуги различны для городских и сельских районов. По удельному весу городского населения Россия стоит в одном ряду с высокоразвитыми государствами мира. Доля горожан составляет 73 % общей численности населения страны. Согласно стратификационной модели современного российского общества, в крупных городах проживает наиболее обеспеченное население. В структуре потребительского спроса горожан на транспортные услуги преобладают поездки деловые, туристические, на отдых. Для сельских районов характерна ограниченность сфер занятости, низкая социально-профессиональная мобильность, слабая социальная защита безработных. /2/

Из общей совокупности факторов, влияющих на транспортную подвижность населения, как правило, выделяют четыре основные группы: социально-экономические, территориальные, организационные и природно-климатические. /1/

Некоторые авторы отдельно выделяют демографический фактор и фактор экологической безопасности. /3/

К социально-экономическим факторам относят: материальное благосостояние населения, размеры национального дохода, приходящегося на душу населения; общий культурный уровень населения; стоимость проезда; доступность сообщений; принадлежность жителей к той или иной социально-культурной группе и др.

Структура потребительских расходов (товары и услуги) существенно дифференцируется по социальным группам населения с разными доходами. Высокодоходная группа (3...10 % населения страны) имеет возможность не контролировать свои расходы на потребление, действуя по принципу «сколько нужно, столько и купим». По данным Института комплексных социальных исследований (ИКСИ) РАН, порядка 18...20 млн. россиян относятся к группе «средняков». Социологи утверждают, что представители данной социальной группы могут позволить себе путешествовать и пользоваться платными услугами. Самое необеспеченное население (с денежными доходами ниже прожиточного минимума) практически все тратит на питание, удовлетворяя свои потребности в продуктах в лучшем случае на уровне физиологических норм. Причем распределение данных групп по месту проживания складывается таким образом, что наиболее обеспеченное население проживает в городах, а в сельской местности – малообеспеченное. Рыночные преобразования на селе с одной стороны усиливают подвижность населения, вынужденного работать за пределами своего населенного пункта, с другой – приводят к образованию и росту люмпенизированного слоя сельского населения, не имеющего возможности пользоваться услугами транспорта. Так как главным критерием в выборе варианта поездки для подавляющего большинства населения является стоимость проезда. /4/

В отличие от города, подвижность сельского населения обуславливается социально-административной необходимостью: значительной удаленностью объектов здравоохранения, образования и административного управления от места жительства. Важной особенностью современной сельской местности является постепенное уменьшение рабочих мест, рост индивидуальных хозяйств. Подвижность трудовых ресурсов совершается при сокращении общей численности сельского населения. Возросшая подвижность трудовых ресурсов находит свое выражение в увеличивающихся перемещениях сельского населения в межмуниципальном сообщении, которая подвержена зависимости от сезонности производства и роста скрытой безработицы.

Что касается доступности сообщений, то и здесь наблюдается значительный перекос в сторону города. Так, в России сокращается число городов и поселков городского типа, использующих внутригородское транспортное сообщение. С 2000-го по 2009-й гг. количество таких точек на карте страны сократилось более чем на четверть (на 344

или на 26,6 %), с 1295 до 951. Практически такая же отрицательная динамика характерна для сельских поселений, обслуживаемых автобусами: их стало меньше на 19,5 тыс. (-24,9 %). Общее количество сельских автобусных маршрутов сократилось на 3,4 тыс. (-22,8 %). Протяженность таких линий уменьшилась на 197 тыс. км (-27,8 %). Перевозка населения автобусами за указанный период снизилась наполовину./6/

Организационные факторы: разветвленность и плотность сети; удобство использования подвижного состава и поездки; качество обслуживания; регулярность движения; скорость перевозки пассажиров; затраты времени на передвижение, для населения сельской местности составляют прямо противоположную картину, чем для городского населения.

Автомобильные дороги активно влияют на развитие сельского населения: основная масса сельских населенных пунктов концентрируется в придорожных полосах в радиусе 10—15 км. Транспортная система находится в тесной взаимосвязи и с пространственным развитием городов и городских агломераций, является основой формирования взаимосвязей между городом и сельскими поселениями. Посредством транспорта города могут выполнять организующую и обеспечивающую функции по отношению к окружающей их территории. В свою очередь, транспортные потоки формируются под влиянием специфических особенностей системы расселения. Транспорт также влияет на размещение населения внутри населенных пунктов по отношению к местам приложения труда./5/

Единого норматива интегральной транспортной доступности для региональной транспортной сети не существует, его определяют отдельно для каждого региона. Независимо от размеров территории района, все его жители нуждаются в более или менее регулярном потреблении услуг социально-гарантированного минимума.

К территориальным факторам относят: производственно-хозяйственное и историческое значение населенного пункта; количество жителей; площадь города; плотность застройки; планировочные особенности, размещение в них центров тяготения. Данная группа факторов в большей степени влияет на подвижность городского населения, чем сельского. Особенно площадь города, плотность застройки и планировочные особенности. Специфика градостроения в России в том, что крупные жилые массивы по плану располагались на максимально допустимой близости от объектов тяготения: заводов, фабрик, парков и кинотеатров. /1,5/

Как правило, для сельского населения центрами тяготения являются другие населенные пункты (районные и областные центры, близлежащие крупные города), а влияние площади населенного пункта на транспортную подвижность, вообще стремится к нулю, из-за своих относительно невысоких показателей.

Природно-климатические факторы влияют на транспортную подвижность населения также не однозначно. В территориальном отношении наиболее высокая подвижность наблюдается в городах центральной черноземной зоны, а более низкая – в городах Сибири и Нижнего Поволжья. /1/

Во временном аспекте данный фактор влияет на распределение подвижности по сезонам года. Как правило, в городах такое распределение наиболее ровное по сравнению с сельской местностью. Подвижность населения в межмуниципальном сообщении выше в осенне-зимний период года, и ниже в весенне-летний. Обусловлено такое распределение транспортной подвижности спецификой сельского хозяйства.

Изучение динамики демографических показателей во взаимосвязи с особенностями социально-экономической организации общества позволяет исследовать проблемы подвижности населения в целом по стране и в рамках определенных территорий. Численность населения является одним из главных факторов, оказывающих влияние на

объемы пассажирских перевозок. /2/

Значительная роль в создании экологически благоприятных условий для проживания принадлежит транспорту. Устойчивая и безопасная работа транспорта напрямую зависит от факторов экологической безопасности техногенного и природного характера. Предотвращение причин возникновения чрезвычайных ситуаций на транспорте подразумевает недопущение таких действий или процессов, которые представляют прямую угрозу жизни и здоровью пассажира. Состояние окружающей среды влияет на целый спектр демографических показателей: уровень рождаемости и смертности, естественный прирост численности населения; среднюю продолжительность жизни. На уровень транспортной подвижности данные факторы имеют косвенное воздействие через показатели численности населения. /3/

Таким образом специфика одних и тех же факторов заключается в различном уровне влияния на транспортную подвижность населения города и сельской местности.

### Список литературы

- [1] Вельможин А.В. и др. Эффективность городского пассажирского общественного транспорта: монография / А.В.Вельможин, В.А. Гудков, А.В. Куликов, А.А.Сериков; Волгоград, гос.тех.ун-т. – Волгоград, 2002.-256 с.
- [2] «Теоретические основы системы выбора факторов, влияющих на транспортную подвижность населения» // Вестник ВНИИЖТ, - 2006, - № 2
- [3] Данилов-Данильян В. И. Концепция экологической безопасности Российской Федерации // Зеленый мир. 2001. № 1...2.
- [4] Рынок труда и подвижность сельского населения. Автореферат Напсо М. С. / URL:www.Disser.cat
- [5] Семина И. А. Условия, факторы, особенности формирования и развития транспортной инфраструктуры Республики Мордовия // Территориальная организация устойчивого социально-экономического и экологического развития региона / НИИ регионологии при Мордовском университете. – Саранск, 1998. – С. 79–83.
- [6] Информационный портал Автоклуб Екатеринбурга «Planet Auto». «А в селе, добираться, как хочешь!» : 09.01.2012