

©2000 г.

С. П. ФЕДУЛОВ

СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА СОВРЕМЕННОГО РОССИЙСКОГО ГОРОДА

ФЕДУЛОВ Сергей Павлович - аспирант Российской академии государственной службы при Президенте РФ.

В понимании социальной инфраструктуры существует по меньшей мере два концептуальных подхода. Представители «отраслевого» подхода рассматривают ее как совокупность отраслей, подотраслей, отдельных предприятий, организаций, учреждений, т.е. структурных элементов хозяйственной системы, создающих условия, необходимые для нормальной жизни населения, в первую очередь его трудоспособной части, и способствующих, тем самым, развитию производственной сферы [2, 3, 5, 8]. Представителей «деятельностного» подхода отличает понимание сущности социальной инфраструктуры как целостной системы элементов, направленной на формирование условий, необходимых для организации полноценного бытия человека в различных сферах и гармоничного развития личности [1, 4, 9]. С точки зрения последнего, *социальная инфраструктура представляет собой совокупность материально-вещественных элементов, создающих и обеспечивающих условия для пространственной и временной организации жизнедеятельности населения в контексте его потребностей, ценностных ориентаций, социальных, демографических и других особенностей.* Социальная инфраструктура города в этом случае рассматривается как совокупность материально-вещественных элементов, создающих условия для организации жизнедеятельности населения в городском пространстве и времени.

Для современных российских городов проблемы пространственной и временной организации социальной инфраструктуры особенно остры. Выступая по своей сущности материальной основой городского развития, выполняя функции по обеспечению, поддержанию и сохранению взаимосвязей между всеми подсистемами города, осуществляя рационализацию городского образа жизни, в современных условиях она оказалась в состоянии полной стагнации, а ее отдельные виды и элементы находятся в процессе активного разрушения.

Анализу проблем развития социальной инфраструктуры современного российского города было посвящено исследование, проведенное в Волгограде весной 1999 года. В качестве инструментария использован анкетный опрос ($N = 1000$). Несмотря на то, что цель исследования предполагала определение удовлетворенности населения состоянием жилищного фонда и отношения к реформе жилищно-коммунального хозяйства, рассмотрены и другие аспекты инфраструктурного обслуживания. Это обусловлено объективной взаимосвязью жилища с другими материально-вещественными элементами, выступающими составными частями инфраструктурного комплекса, а также мнением, высказанным горожанами о роли и месте жилищных проблем в развитии города, которые являются следствием рационализации городского образа жизни и формирования общих условий жизнедеятельности.

Полученная информация сопоставлена с данными официальной статистики, отражающими развитие социальной инфраструктуры таких крупнейших городов России, как Саратов, Самара, Тольятти, Кемерово, Уфа. Они позволяют проанализировать, насколько типичными в современных социально-экономических условиях являются оценки, данные населением, и потребности в инфраструктурном обслуживании.

Результаты исследования показали, что жилищные проблемы продолжают оставаться острыми и злободневными, несмотря на возникшую в последние годы тенденцию к повышению обеспеченности общей площадью, приходящейся на одного жителя. В период с 1997 по 1997 год она увеличилась, например, в Волгограде с 16,9 до 18,0 кв. м., Кемерово - с 15,3 до 17,0 кв. м., Самаре - с 15,4 до 19,3 кв. м., Уфе - с 13,6 до 15,3 кв. м. Тем не менее при сравнении обеспеченности населения общей площадью с динамикой изменения численности населения и показателями капитального строительства обнаруживается несоответствие правомерности использования приведенных данных в качестве критерия объективной оценки ситуации. Население российских городов либо растет незначительными темпами, в основном за счет миграционного прироста, либо происходит сокращение его численности. Учитывая, что за указанный период в Волгограде общий прирост населения составил лишь 0,05%, а в Самаре - -3,1%, Кемерово - -4%, Уфе - 0,9%, увеличение общей площади жилищного фонда составило соответственно: 9,6%, 16,1%, 7,1%, 10,2%.

О характере ситуации, сложившейся в жилищной сфере, свидетельствуют также оценки горожан своих жилищных условий, таких, как благоустройство жилища, число комнат, в т.ч. изолированных, характеристики жилого дома, район расположения и т.д. Согласно данным опроса 47,4% жителей Волгограда оценивают свои жилищные условия неудовлетворительно («полностью неудовлетворены» - 21,6%, «скорее неудовлетворены» - 25,7%). Удовлетворены жилищными условиями 47,3% респондентов («полностью удовлетворены» - 21,3%, «скорее удовлетворены» - 25,9%). При этом 19,1% респондентов заявили, что не имеют возможности улучшить жилищные условия.

Высказанное жителями города мнение служит аргументом в пользу признания низкого уровня развития жилищной инфраструктуры и отсутствия перспектив ее развития.

Вторыми по актуальности и значимости для крупных городов выступают проблемы транспорта. Его функционирование позволяет «собрать» разрозненные территориальные образования в единое пространство, обеспечивает интеграцию общей среды жизнедеятельности города.

Анализ свидетельствует, что пропускная способность наличного городского транспорта не в состоянии обеспечить растущий пассажиропоток. К примеру, перевозки пассажиров троллейбусами, наиболее распространенным в российских городах транспортом, с 1990 по 1997 год возросли в Волгограде на 50%, Саратове - на 94%, Самаре - на 30%, в Тольятти - на 43%. Тогда как численность троллейбусов увеличилась в Волгограде лишь на 30%, Самаре - на 1%, Саратове и Тольятти сократилась на 4 и 17%. Аналогичная ситуация сложилась и в отношении других видов городского транспорта. С 1995 по 1997 г. в Волгограде, Самаре, Тольятти, Кемерово, Саратове не было проложено ни одного километра эксплуатационного пути популярных у населения трамвая или троллейбуса. Поездки от места жительства до места работы 35,1% волгоградских респондентов предпочитают совершать на троллейбусе и 35,6% - на трамвае. Для сравнения, автобусом в этих целях пользуются 29,9% опрошенных, а личным автомобилем - 20,6%. Значительная часть опрошенного населения Волгограда тратит на дорогу свыше 30 минут. А известно, что если человек затрачивает на трудовую поездку в одном направлении более 30 минут, это отрицательно сказывается на производительности труда, она падает на два и более процента [9].

Транспортная напряженность уже переросла в разряд закономерности, характеризующей развитие российских городов. Причины сложившегося положения следует искать не только в резком сокращении капиталовложений в развитие городского транспорта и значительном износе основных фондов его предприятий, но и в управлении этой сферой. Рациональная организация функционирования транспортной системы предполагает использование не только экономических рычагов, но и методов социального управления, которые не являются приоритетными для органов муниципального управления.

Отличительной чертой современных российских городов становится ухудшение здоровья населения. Его проблемы для большинства горожан перешли в разряд повседневных, а отставание инфраструктуры здравоохранения от растущих потребностей горожан стало хроническим.

Несмотря на формальное увеличение больничных учреждений, в том числе амбулаторно-поликлинических, число больничных коек на 10 000 населения сокращается. С 1990 по 1997 год этот показатель снизился в Волгограде на 6%, Кемерово - 5%, Уфе - 8%, Самаре - 12%, Тольятти - 16%. Потребности же населения в медицинском обслуживании остаются высокими. Среди опрошенных жителей Волгограда обращаются в поликлиники один раз в полгода 31% женщин и 24,8% мужчин, один раз в год - 25% женщин и 27% мужчин. В целом в течение года 64% опрошенного населения посещают поликлинику хотя бы один раз. В возрастном срезе при этом наиболее представительными являются респонденты 41-50 лет - 24% и 31—40 - 20%, т.е. трудоспособное население. В больницах медицинскую помощь раз в 3-5 лет получает 34,9% опрошенного населения, в том числе 30,5% мужчин и 38% женщин, как правило, трудоспособного возраста.

В связи с этим, на вопрос о том, какие объекты социальной инфраструктуры должны находиться в микрорайоне, 55,2% опрошенных жителей Волгограда предпочли иметь непосредственно по месту своего жительства поликлинику. Однако согласно нормам организации учреждений здравоохранения на данном территориальном уровне создание поликлиник не предусмотрено. Таким образом, потребностям населения в медицинском обслуживании в настоящее время не соответствуют не только пути развития сферы здравоохранения, но и нормативная база, призванная регулировать этот процесс.

Кризисные явления в российских городах охватывают и систему образования. В педагогической науке давно обоснована необходимость организации занятий в школах исключительно в первую смену. По данным же статистики около 30% учащихся еще занимаются во вторую и третью смены. В таких условиях заметно падает качество образования и ввод в эксплуатацию новых школ оставляет желать лучшего.

Идет масштабное сокращение и детских дошкольных учреждений. За период с 1990 по 1997 годы их число уменьшилось в Волгограде на 24%, Саратове - на 29%, Кемерово и Самаре - на 28%, Тольятти - 15%, Уфе - 23%. Вследствие этого, значительно снизился охват детскими дошкольными учреждениями детей в возрасте от 1 до 6 лет. Сократилась и численность детей, приходящихся на 100 мест в данных учреждениях.

Какие же объекты социальной инфраструктуры, по мнению опрошенных, должны располагаться в микрорайоне? В группе респондентов, состоящих в официальном браке, только 15% опрошенных считают необходимым иметь в своем микрорайоне школу и 8,9% детский сад. В других группах этот показатель еще более низкий. Исключение составляют только респонденты, проживающие в гражданском браке. Именно они поставили на второе место школу (21%), на третье - поликлинику (15%), а на четвертое, с разницей лишь в 1%, детский сад (14%).

Потребности населения становятся более определенными в первую очередь вследствие акцентированной позиции респондентов отдельных возрастных групп. Так, например, опрошенные жители, относящиеся к группе 31-40 лет сделали твердый выбор в отношении необходимости наличия в микрорайоне школы, поставив ее на второе место (20%). Эту позицию разделяют респонденты в возрасте 26-30 и 41-50 лет (по 14% опрошенных). Из групп респондентов, отдающих предпочтение детскому саду, выделяются горожане в возрасте 21-25 и 26-30 лет, хотя для них он и не входит в число приоритетных объектов социальной инфраструктуры микрорайона (11,7 и 11,8% респондентов).

Наиболее же популярными ответами стали - «продовольственный магазин»: от 25 до 31% опрошенных из групп респондентов с различным семейным положением, от 26 до 34% опрошенных из групп респондентов различного возраста, «поликлиника» - от 15 до 26% в семейных группах и от 15 до 27% - в возрастных, «остановка общественного транспорта» - от 15 до 21% в семейных группах и от 15 до 24% в возрастных.

Таким образом, потребности в организации условий для воспитания и образования детей наиболее актуальны в основном для той группы населения, которую составляют горожане в возрасте от 21 до 50 лет, состоящие в официальном или гражданском браке. Но если учесть, что от этого зависит полноценная жизнедеятельность еще 20% населения города, которое составляют дети, то проблемы развития системы образования приобретают статус первостепенных, а соответствующие потребности рассматриваются в числе ведущих.

Затронутые в исследовании вопросы не охватывают всей проблематики развития социальной инфраструктуры современных российских городов, однако, следует в очередной раз отметить, что это наиболее актуальные для современных крупных российских городов проблемы, проявляющиеся на всех уровнях жизнедеятельности человека и касающиеся бытия основной части городского населения. Они позволяют сделать вывод об отставании

социальной инфраструктуры от реальных потребностей горожан, которое в период переоценки ориентиров городского развития, связанной с выдвижением человека в качестве центрального звена этого процесса, становится объективным препятствием для повышения уровня и качества жизни населения, рационализации городского образа жизни, открывающей и расширяющей новые грани бытия человека в современном городе.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Аитов Н.А.* Социальное развитие городов. М., 1979.
2. *Важенин С.Г.* Социальная инфраструктура народнохозяйственного комплекса. М., 1984.
3. *Носова С.С.* Социальная инфраструктура в воспроизводственном процессе. М., 1984.
4. *Попов А.И.* Мегалополис как объект управления. М., 1998.
5. Социальная инфраструктура: вопросы теории и практики. Киев, 1982.
6. Статистика инфраструктуры. М., 1987.
7. Сфера услуг: новая концепция развития. М., 1990.
8. Тенденции и перспективы развития социальной инфраструктуры. М, 1989.
9. *Тощенко Ж.Т.* Социальная инфраструктура: сущность и пути развития. М., 1980.