

УДК 316.334.56:656.121

DOI: 10.18799/26584956/2023/4/1724

Специальность ВАК: 5.4.7

Разрывы в оценке горожанами транспортных решений как триггер сетевой коммуникации

Е.А. Кранзеева[✉], Е.В. Головацкий, А.В. Орлова

Кемеровский государственный университет, Россия, г. Кемерово

[✉]elkranzeeva@mail.ru

Аннотация. Актуальность: транспорт рассматривается как один из факторов, который формирует общественное благосостояние. Однако в обществе присутствуют противоречивые запросы, ожидания и оценки транспортных решений в зависимости от возраста, гендера и места проживания пассажиров. Существование разрыва определяется объективной плотностью и насыщенностью современных городских агломераций. Кроме того, изменяется возрастной и гендерный состав участников движения, который формирует свои потребности и запросы к организации инфраструктуры. **Цель:** выявление основных отличий и разрывов оценок городскими акторами транспортных решений, последствий таких разрывов. **Методы.** В работе представлены результаты комплексного междисциплинарного исследовательского проекта, который позволил описать транспортное поведение основных участников пассажирских перевозок. Авторы использовали гибридные приемы поиска информации: видеосъемки пассажирских и транспортных потоков города Кемерово и Кемеровского района, анкетный опрос, контент-анализ социальных сетей, официальных страниц, сайтов и порталов. **Результаты:** различаются установки, направленные на актуализацию проблемы реформирования транспортной системы, вариантов и перспектив ее трансформации в условиях реактивного взаимодействия горожан с властью (например, критика решений органов власти, демонстрация недоверия или недовольства, коммуникации по поводу транспортной реформы для достижения иных целей). **Выводы:** деятельным инструментом качественного изучения новых транспортных изменений может послужить использование цифровых решений, позволяющих собирать быстрые, реактивные параметры, касающиеся городских транспортных коммуникаций в ресурсном пространстве сетевых и «облачных» городских сообществ.

Ключевые слова: городской транспорт, социально-политические взаимодействия, транспортные решения, нововведения, оценка, цифровизация, мобильность

Для цитирования: Кранзеева Е.А., Головацкий Е.В., Орлова А.В. Разрывы в оценке горожанами транспортных решений как триггер сетевой коммуникации // Векторы благополучия: экономика и социум. – 2024. – № 1 (52). – С. 26–39. DOI:10.18799/26584956/2024/1/1724

УДК316.334.56:656.121

DOI: 10.18799/26584956/2023/4/1724

Gap in assessment of transport solutions by citizens as a trigger for network communication

E.A. Kranzeeva[✉], E.V. Golovatsky, A.V. Orlova

Kemerovo State University, Kemerovo, Russian Federation

[✉]elkranzeeva@mail.ru

Abstract. Relevance. Transport is considered as one of the factors that shapes public welfare. But in society there are conflicting demands, expectations and assessments of transport solutions depending on the age, gender and place of residence of passengers. The existence of a gap is determined by the objective density and saturation of modern urban agglomerations. In addition, the age and gender composition of movement participants is changing, which forms their needs and requests for the organization of infrastructure. **Aim.** To identify the reasons for differences and gaps in city actors' assessments of transport decisions, and the consequences of such gaps. **Methods.** The work uses the results of a comprehensive interdisciplinary research project, which made it possible to describe the transport behavior of the main participants in passenger transport. The authors used the results of hybrid methods of information search: video recordings of passenger and transport flows of the city of Kemerovo and the Kemerovo region, a questionnaire survey, content analysis of social networks, official pages, websites and portals. **Results.** There are different user attitudes aimed at updating the problem of reforming the transport system, options and prospects for its solution and the image of reactive interaction between users and the authorities (for example, criticism of government decisions, demonstration of distrust or dissatisfaction, use of communication about transport reform to achieve other goals). **Conclusions.** An active tool for qualitative study of new transport changes can be the use of digital solutions, which allows one to collect quick, reactive parameters relating to urban transport communications in the resource space of networked and «cloud» urban communities.

Keywords: urban transport, socio-political interactions, transport solutions, innovations, assessment, digitalization, mobility

Forcitation: Kranzeeva E.A., Golovatsky E.V., Orlova A.V. Gap in assessment of transport solutions by citizens as a trigger for network communication. *Journal of wellbeing technologies*, 2024, no. 1 (52), pp. 26–39. DOI: 10.18799/26584956/2024/1/1724

Актуальность

Транспортная коммуникация в современных условиях постглобального общества воспринимается остро, так как концептуально под возможностью перемещения подразумевается общественная и личная форма свободы передвижения (право на использование пространства). Развитие транспортной инфраструктуры является одним из факторов, формирующих общественное благосостояние. В настоящее время жизнь большинства горожан характеризуется высокой интенсивностью передвижений, поэтому в центре внимания многих исследователей оказываются процессы разных форм мобильности. «Человек осуществляет мобильность в заданных институциональных рамках, следуя законодательно и нормативно закрепленным правилам, и в то же время активно приспосабливаясь к барьерам и ограничениям и формируя свои собственные маршруты» [1, с. 260]. Подобная коммуникационная повседневность горожан определяется в стратегиях и тактиках в двух моделях поведения – «пользователя» (борец) и «потребителя» (конформист) [2]. Пространство «города сверху» (по У. Беку) представляет собой учреждения, рабочие места, районы, улицы, транспорт и пр., в котором «пользователь» выстраивает мир «собственной жизни» [3], создает рецепты и способы отношений с управляемым пространством с учетом собственных или корпоративных целей и задач. Город «снизу» подпитывается повседневными (жизненными) потоками, тактиками, выборами единичных актов (unit act). Например, когда горожане выбирают оптимальные, на их взгляд, маршруты передвижения и сочетания транспорта, перемещаются ближе к работе, по-своему «проживают время в пути», формируют свой досуг и повседневность.

Исследование практик транспортной мобильности в современных городских агломерациях базируется на активном практическом интересе к изучению «быстрых мобильностей» современного человека в условиях трансформации социальных отношений горожан, новых форм социальных взаимодействий, а также разного рода угроз и уязвимостей [4, 5]. Процессы, инициирующие либо стимулирующие транспортную коммуникацию и сопряженную социальную инфраструктуру подвержены глобальным и региональным тенденциям развития [6]. В условиях городов, пригодных для жизни, начинает действовать режим «обволаки-

вающей мобильности» («ambient mobility»), предполагающий широкий набор мобильных возможностей, начиная от пешеходных перемещений с использованием различных средств навигации, заканчивая эксплуатацией автомобилей и общественного транспорта [7]. Обволакивающая мобильность связана с новой городской парадигмой, согласно которой будущее мобильности будет радикально преобразовано с помощью датчиков, сетевых технологий и больших данных. Все это призвано революционизировать городские потоки, связанные с интеллектуальными транспортными системами, беспилотными автомобилями, электромобилями. Широкий спектр доступных приложений интеллектуальной мобильности приведет к резкому сокращению количества транспортных средств, времени в пути, парковок и остановок, что положительно скажется на городском пространстве в целом [8].

Стороны – участники транспортных изменений могут испытывать взаимное сомнение в реалистичности и действенности применяемых по отношению друг к другу мер (транспортных решений, управленческих приемов, гражданских инициатив и пр.). Горожане могут сомневаться в том, что предлагаемый проект учитывает интересы территорий и их собственные, относя предлагаемые нововведения к покушению на свободу передвижения, пересечения пространства «знаемого мира». Транспортные решения являются идентификаторами повседневности жизни города, и подобные нововведения характеризуются сильной эмоциональностью, так как касаются каждого гражданина. При этом горожане и власти городов участвуют в «инновационной гонке» и по-разному оценивают скорости освоения и происходящие события.

Характер повседневных коммуникаций, направленность и объемы обуславливаются, в том числе, динамическими показателями социальных процессов [9]. На наших глазах происходит изменение качества коммуникационных систем, и в принципе можно говорить о появлении новых практик транспортного поведения жителей территорий. Пространственное расположение связывается коммуникациями, осуществляемыми в заданном пространстве и времени [10]. Теоретическая разработка проблем пространственной коммуникации представлена в работах Н. Лумана, Дж. Урри, Р. Ольденбурга и др. Практические исследования проводятся повсеместно и с учетом перспективы инновационного развития общества [11].

«Качество места» как условие социального развития непосредственно связано с ресурсами городской среды и, в том числе, транспортными признаками территории. М. Кастельс писал о том, что в современном мире «существует новая пространственная форма, характерная для социальных практик, которые доминируют в сетевом обществе и формируют его, это – пространство потоков» [12].

Актуальность исследуемой проблемы подчеркивается масштабами и насыщенной проблематикой прикладных проектов, посвященных изучению различных аспектов транспортной коммуникации и оптимизации грузопассажирских потоков городов [13], а также территорий с учетом социальных запросов. По-своему уникальный формат нововведений представляют цифровые модели транспортных решений [14].

Новые формы социально-политического взаимодействия в обществе связывают участников коммуникациями с каналами обновленного, более сложного типа, одновременно усиливая процессы взаимодействия, стремясь к достижению более понятного и доступного («упрощенного», например, с учетом возможностей и интересов различных социальных категорий) управления трансформацией городских транспортных решений.

В России транспортная реформа позиционируется зачастую как комплексная модернизация системы общественного транспорта города, как правило, с региональными «последствиями», имеющая экологический (развитие экологически чистых видов общественного транспорта), экономический (создание единого оператора, многообразия форм оплаты), технологический (интеллектуальная транспортная система) и социально-политический (формирование образа заботливой городской власти) эффекты.

Предлагаемый рейтинг городов России по качеству общественного транспорта представляет собой исследование систем общественного транспорта, проводимое во взаимодействии с администрациями российских городов, с использованием открытых данных и возможностей геопространственного анализа. В частности, качество транспортного обслуживания оценивается по пяти группам показателей:

- физическая доступность;
- ценовая доступность;
- эффективность транспортной системы;
- комфорт и удобство;
- безопасность и устойчивость развития [15].

Транспортные показатели определяются в предложениях технических решений и ориентированы на качество жизни «умного города» [16, 17].

Российские исследования транспортных решений показывают, что сити-менеджеры в нашей стране в целом положительно воспринимают «умный город» как основу стратегии городского развития. Однако возможности его реализации рассматриваются как среднесрочные или долгосрочные варианты [18].

Ряд авторов предлагают формат «городского тождества» – типологий городских пространств с учетом схожести и различия важных образующих/поддерживающих признаков [19]. Появляются исследования городских сообществ, в которых систематизируются и обобщаются интересы одних и нивелируется потенциал других [20–22].

Однако опыт реализации реформ в городах России указывает, что они имеют определенные социально-политические эффекты и характерные последствия [23–25].

На современном этапе общественного развития рассматривается взаимосвязь транспортных коммуникаций с возможностями использования потенциала современного городского жителя [26] и, как следствие, качественного изменения территории. В настоящее время получает распространение сетевая демократия, при которой множество персонализированных оценок и мнений могут представлять совокупность различных социальных отношений. Реальные практики транспортных решений существуют в состоянии неопределенности и неуравновешенности между интересами участвующих сторон.

Цель данного исследования – выявление оснований отличий и разрывов оценок городскими акторами транспортных решений, последствий таких разрывов.

Методы исследования

Изучение традиционных форм транспортной коммуникации и ее инновационных, цифровых аспектов (новые форматы измерения, дистанции, опосредованная среда «исследуемый» – «исследователь» и пр.) потребовали от исследовательского коллектива мобилизации качественных микрометодик и сочетания гибридных приемов поиска информации.

В рамках комплексного междисциплинарного проекта в течение 2018–2022 гг. удалось сформировать описание централизованных приемов «транспортного поведения» основных участников пассажирских перевозок, а также граждан областного центра и городского округа, осуществляющих ежедневные поездки с использованием общественного транспорта и иных средств передвижения. Для этого применялась видеосъемка пассажирских и транспортных потоков г. Кемерово и Кемеровского района (всего 296 объектов), узловых транспортных соединений, остановок общественного транспорта. Общее время видеозаписи составило 1008 часов.

Проведен анкетный опрос жителей г. Кемерово и пригородного района по репрезентативной выборке с достоверностью 95 %.

В исследовании использовался метод контент-анализа. Основу анализа изучения взаимодействия горожан, представителей власти и инициаторов транспортных нововведений соста-

вили сообщения и комментарии в тематических группах социальных сетей. Период сбора и анализа информационного контента – с февраля 2020 г. по февраль 2022 г. В выборку попали комментарии к 735 публикациям, посвященным транспортной реформе в гг. Кемерове и Новокузнецке, новостные сообщения порталов и сайтов публикаций городских событий [27–39].

Помимо этого, был проведен анализ сетевых данных, полученных из региональных сообществ социальной сети «ВКонтакте». С января по декабрь 2022 г. с использованием модели LDA из модуля gensim были выделены наиболее актуальные и обсуждаемые социальные и политические проблемы.

Результаты исследования

Результаты проведенного комплексного исследования, включающего видеозамеры, позволили выявить, что транспортная мобильность горожан связана, прежде всего, с выбором определенного вида транспорта. Заметим, что этот выбор сопровождается рядом условий и ограничений, в частности развитость транспортной сети в месте проживания, стоимость, состояние транспорта, загруженность дорог, погодные условия, аварийность/ДТП и пр. Транспортные коммуникации выбираются участниками городских маршрутов с учетом времени (ожидания, в пути, выбор дня недели для поездки); комплексной возможности перемещения (вид транспорта, доступность, стоимость, безопасность, комфорт и пр.); традиции перемещения (обжитое пространство, возможно сочетание пешеходной и транспортной логистики и пр.). Среди субъективных условий «городского путешествия» можно определить такие, как состояние здоровья, индивидуальные планы в течение дня, в том числе изменившиеся внезапно (встречи, сверхурочная работа и пр.), хобби, наличие попутчиков и т. п.

В частности, наиболее используемыми видами транспорта среди опрошенных жителей города и пригорода являются личный автомобиль, автобус, маршрутное такси. При этом пешком и на автобусе чаще перемещаются жители района, а вот личный автомобиль выбирают горожане (рис. 1).

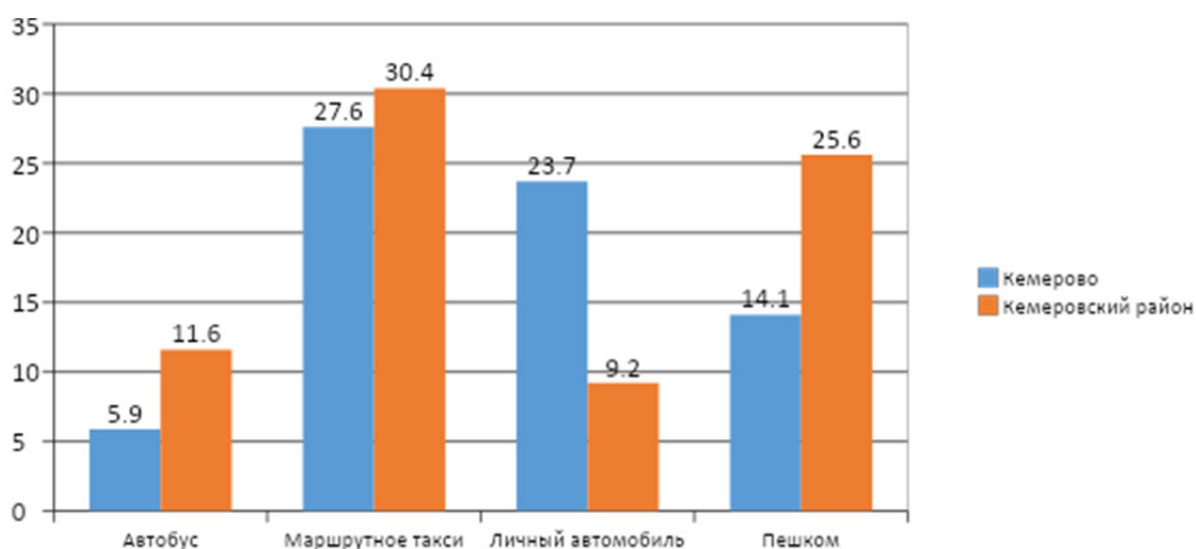


Рис. 1. Предпочтительный способ перемещений респондентов, % (анкетный опрос, г. Кемерово и Кемеровский район, n = 765 чел., 2018 г., допускалось несколько вариантов ответа)

Fig. 1. Preferred method of moving respondents, % (questionnaire survey, Kemerovo and Kemerovo region, n = 765 people, 2018, several possible answers were allowed)

Отметим, что транспортное поведение горожан во многом связано с возможностью выбора времени в пути (35,7 %), а для жителей пригорода такого выбора, как правило, нет (32,4 %): они ограничены логистикой заданного маршрута (табл. 1). Среди наименее выбираемых вариантов зависимости от пассажирского транспорта респонденты отмечают: «наличие личного автомобиля», «помощь родственников», «наличие соответствующего маршрута», «специфика расписания движения транспорта».

Таблица 1. Зависимость выбора транспорта на маршрутах движения (анкетный опрос, г. Кемерово и Кемеровский район, n = 765 чел., 2018 г.)

Table 1. Dependence of the choice of transport on the routes of movement (questionnaire survey, Kemerovo and Kemerovo region, n = 765 people, 2018)

Выбор горожан/Citizens' choice, %		Выбор жителей района/Choice of area residents, %	
Цель поездки/Purpose of trip	42	Цель поездки/Purpose of trip	33,4
Время в пути/Travel time	35,7	Отсутствие выбора/Lack of choice	32,4
Удобство, комфорт/Convenience, comfort	30,4	Удобство, комфорт/Convenience, comfort	24,3

Результаты опроса жителей города и пригорода позволили составить некоторые социальные портреты пользователей общественного транспорта. В частности, самым активным из них является молодежь, что объясняется ее высокой мобильностью. При этом заметим, что работающие пассажиры в возрасте от 18 до 30 лет чаще перемещаются на маршрутных такси, чем на автобусах.

Приоритетно мобильными по результатам исследования являются молодые жители городов, они же часто комментируют сообщения, посвященные транспортным изменениям. Для молодежи не очевиден характер изменений и транспортных решений, так как в оперативном масштабе они, как правило, удовлетворены пассажирской транспортной коммуникацией либо компенсируют отсутствие ее компонентов использованием соответствующих мобильных приложений. В свою очередь, более возрастная категория горожан более требовательна к условиям перемещения, плотности и логистической выверенности пассажиропотоков города.

Однако можно заметить интересную особенность восприятия «транспортной проблемы». Городские пассажиры менее инициативны в выдвижении предложений и претензий, так как имеют больший запас вариантов транспортно-организационного разрешения проблемы. В то время как жители района, имея более ограниченный транспортный ресурс, вынужденно активизируют социальные связи, перепоручая решение проблемы (или ее части) другим пассажирам, соседям, социальным работникам и прочим «своим людям».

Кроме того, изменяется гендерный состав участников движения, который формирует свои потребности и запросы к организации инфраструктуры. В частности, комментарии в социальных сетях, высказываемые женщинами, касаются удобства пользования транспортом и его доступности до социально значимых объектов (поликлиник, школ, социальных служб и пр.). Транспортное поведение женщин – целевое: они чаще мужчин перемещаются по городу с детьми, престарелыми родственниками и остро реагируют на недостатки транспортной инфраструктуры.

Жители города и пригорода по-разному оценивают степень влияния акторов на состояние транспортной коммуникации и инфраструктуры (табл. 2).

В каждой из представленных групп существует лидирующая пара одинаковых мнений, демонстрирующая существенную общность оценки проблемных секторов в организации и сопровождении транспортной инфраструктуры г. Кемерово и Кемеровского района. Оценки респондентов Кемеровского района в незначительной степени тяготеют к патерналистским приоритетам региональной власти, в то время как оценки горожан строже по отношению к

возможностям муниципальной и районной власти, а также самих водителей. Для второй группы характерно относительное единство претензий к дорожным службам, обеспечивающим качественное осуществление транспортных коммуникаций. Для третьей условной группы в оценках ответственных субъектов преобладают две противоположные по возможностям группы субъектов: ресурсы федеральной власти и участие самих пассажиров в организации и выборе возможных транспортных решений.

Таблица 2. Группировка распределения ответов горожан и жителей пригорода на вопрос «От кого зависит решение транспортной проблемы?» (г. Кемерово и Кемеровский район, n = 765 чел., 2018 г., допускалось несколько вариантов ответа, %)

Table 2. Grouping the distribution of responses from citizens and residents of the suburbs to the question «Who is responsible for solving the problem of transport?» (Kemerovo and Kemerovo district, n = 765 people, 2018, several answers were allowed, %)

Мнение жителей города Opinion of city residents		Мнение жителей пригорода Opinion of suburban residents	
%			
I группа/Group I			
От транспортных компаний Transport companies	57,1	От транспортных компаний Transport companies	41,4
От муниципальной, районной власти Municipal, district authorities	45,6	От региональной власти Regional authorities	36,1
От водителей Drivers	45,6	От муниципальной, районной власти Municipal, district authorities	33,1
II группа/Group II			
От региональной власти Regional authorities	36,3	От водителей Drivers	27,5
От дорожных служб Road services	31,4	От дорожных служб Road services	22,5
III группа/Group III			
От федеральной власти Federal government	17,5	От федеральной власти Federal government	10,9
От пассажиров Passengers	16,4	От пассажиров Passengers	10,7
От жителей города, района Residents of the city, district	10,4	От Государственной инспекции безопасности дорожного движения State Road Safety Inspectorate	7,1

Анализ комментариев в социальных сетях позволил выявить различия установок, направленных на актуализацию проблемы реформирования транспортной системы, вариантов и перспектив ее решения и образа реактивного взаимодействия пользователей с властью (например, критика властных решений, демонстрация недоверия, коммуникация по поводу транспортной реформы для решения иных целей) [40].

Обеспеченность пассажирским транспортом, как общественным, так и частным, в городах России находится под влиянием экономических и социальных процессов. При этом запрос на транспортную мобильность, в связи с протяженностью территории, неизменно высокий.

Транспортные основания используются участниками социально-политического взаимодействия с учетом социокультурных приемов, региональных историй, городских традиций и артефактов [41].

Существование разрыва в освоении транспортных нововведений, связанного с поколенческими и гендерными различиями, позволяет использовать решения, направленные на расширение взаимодействий, например развитие взаимного наставничества (помощь на остановках

и при общении с цифровыми гаджетами) между представителями старшего и младшего поколений, «поощрение культуры инклюзивности» [42].

Отмечаем, что «умный транспорт» соответствует интересам молодежи, а вот пользовательский опыт старшего поколения не позволяет оценить ему платежные системы, быстрый доступ к актуальной геолокации и пр.

Жители крупных городов, в отличие от жителей пригорода, осуществляющих маятниковую мобильность, демонстрируют формализацию запросов и ожидания логичных и выверенных транспортных решений. В то время как жители окружающих городские агломерации поселений склонны к компромиссным и мобильным решениям (используют попутный транспорт, системы поиска попутчиков, объединяются с соседями для совместного заказа такси и пр.).

Транспортное поведение городских жителей в настоящее время аккумулирует множество участников и социальных практик, вариантов коммуникаций, не применявшихся ранее в традициях организации транспортной мобильности. Современные мобильности и приемы транспортной коммуникации становятся адаптивными даже к незначительным локальным трансформациям, изменениям демографического, профессионального характера, колебаниям гендерных пропорций и практикам потребления ресурсов, включая социальные и политические нововведения.

Цифровизация социальных и политических отношений также трансформирует повседневное «транспортное поведение» граждан, формирует новые социальные практики [43]. Цифровая оплата, мониторинг транспортных услуг, сопровождение маршрута создают возможность повысить результативность и безопасность ежедневных передвижений, а также демонстрируют направления дальнейшего развития и появления инновационных проектов оснащения транспортной инфраструктуры городов и регионов в современных условиях.

Сетевые коммуникации горожан в вопросах транспортной реформы представляют собой сочетание трех основных моментов, демонстрирующих отношение к ее реализации. Во-первых, значительный рост тематических комментариев и репостов. Во-вторых, в сумме комментариев (даже негативного содержания) проявляется заинтересованность происходящими изменениями в целом. В-третьих, пользователи в своих высказываниях более консервативны: они выдвигают предложения по сохранению некоторых прежних позиций пассажирской транспортной системы. Парадоксальным является отношение к нововведению, когда в своих комментариях горожане осознают и поддерживают необходимость преобразований, но опираются на прежние схемы и формы организации транспортной системы города.

Следует отметить скорость и частоту комментариев горожан, что также является признаком реактивности. Именно быстрота обмена информацией усиливает оценочность и эмоциональность высказываний. Содержание взаимодействия власти и населения строится вокруг пользовательского опыта горожан (использование муниципального или личного транспорта, маршрутных такси; логистика повседневных маршрутов и пр.) и организации работы транспорта со стороны местных властей и в процессе коммуникации (чаще в социальных сетях) может перерасти в недовольство властью в целом. В оценках-высказываниях горожан присутствует содержательное рассогласование (парадокс восприятия данного нововведения в транспортной сфере), когда подавляющее большинство комментариев отражают заинтересованность в изменениях и реформировании городской транспортной среды, при этом часто пользователями называются меры и приемы модернизации шире обозначаемых организаторами транспортной реформы, выходящие за рамки технологических или информационных возможностей. Признаки новизны и технологичности чаще отмечаются относительно молодыми горожанами.

Транспортная реформа сопровождается реактивными взаимодействиями, демонстрирует появление нового качества социальных и политических отношений населения и власти.

В условиях, когда значительная часть горожан присутствует «в сети», возникает ситуация постоянного «общественного присутствия» при «отсутствии власти» за формальными пределами взаимодействия. Сравнительный анализ сетевой активности продемонстрировал поиск представителями региональной и городской власти эмуляции возможностей участия в гражданских прениях, при содействии идентичных коммуникативных платформ и форматов общения.

Переход исследователей и практиков городского, государственного и муниципального управления на основе моделирования инфраструктуры, с опорой на строго математико-экономические параметры, в том числе при оценке инвестиций, нуждается в содержательном повороте к комплексной оценке, включающей влияние макро- (на уровне страны), мезо- (на уровне региона) и микросоциологических (на уровне города) процессов, учитывающей социокультурные характеристики населения, уникальные приемы коммуникации и психологические установки отдельных социальных групп, что обуславливает переход к новой социальной политике городской мобильности.

Чтобы проверить актуальность транспортной проблемы в регионе, был проведен сетевой анализ региональных сообществ Кемеровской области в социальной сети «ВКонтакте» и был получен перечень основных активно обсуждаемых проблем (рис. 2).



Рис. 2. Укрупненные тематические группировки повестки сетевых сообществ с января по декабрь 2022 г. с указанием количества постов (Кузбасс, ручная сортировка тематических групп)

Fig. 2. Enlarged thematic groupings of the agenda of online communities in the period from January to December 2022, indicating the number of posts (Kuzbass, manual sorting of thematic groups)

Было проведено тематическое моделирование с использованием модели LDA из модуля *gensim* и сгруппированы наиболее обсуждаемые темы, связанные с социальными и политическими проблемами. По итогу выделена 21 группа, каждая из которых включает определенный набор именованных сущностей. Наиболее актуальной для сетевых участников является тема «Транспорт», которая включает следующий набор токенов: *вообще, это, почему, вопрос, ходить, давать, всё, автобус, давно, значит, ездить, проблема, пора, ещё, везде* и т. п. Такая ситуация может быть вызвана тем, что в период сбора данных (01.01.2022 – 18.11.2022) в Кузбассе активно реализовывалась транспортная реформа.

Выводы

Отмечается существование разрыва в оценке городских транспортных решений с учетом социальных оснований, технологической оснащенности, доступности услуг, ориентации транспортных нововведений на отдельные тренды развития (характер и протяженность пассажирских потоков, время перемещения, социальный состав пассажиров, информационное, интеллектуальное оснащение городских транспортных коммуникаций). Данные основания позволяют выделить конкретных акторов городской транспортной коммуникации.

Описывая проблемы реализации транспортных решений в пространстве города, необходимо учитывать, ритм, характер и направленность общественного отклика на заявленные нововведения, которые могут выступать общественным показателем социально-политических взаимодействий власти и жителей. Полагаем, что именно информационное поле транспортных нововведений демонстрирует остроту реакции на реализацию решений. В результате разрывы восприятия практических транспортных решений в реальном формате заметны для жителей старшего поколения. Информационный уровень современной молодежи технологически может ускорять восприятие транспортной коммуникации, однако качественное исследование ее акторов требует продолжения с выделением функционально-деятельностной и мобилизационной роли коммуникативной модели городских сообществ. Вероятно, действенным инструментом качественного изучения транспортных нововведений может послужить использование цифровых решений, позволяющих анализировать быстрые, реактивные (сверхдинамичные сетевые коммуникации) данные, касающиеся городских транспортных коммуникаций сетевых и «облачных» городских сообществ.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Лычко С.К., Мосиенко Н.Л. Общественный транспорт в практиках мобильности: повседневные маршруты горожан // Мониторинг общественного мнения: Экономические и социальные перемены. – 2016. – № 5. – С. 256–273. DOI:10.14515/monitoring.2016.5.14.
2. Мишель де Серто. Изобретение повседневности. 1. Искусство делать / пер. с фр. Д. Калугина, Н. Мовниной. – СПб.: Изд-во Европейского ун-та в Санкт-Петербурге, 2013. – 330 с.
3. World at risk. Ed. by U. Beck. Translated by C. Cronin. – Cambridge/UK and Malden/MA: Polity Press, 2009. – 269 p.
4. Mobile methodologies / Eds. B. Fincham, M. McGuinness, L. Murray. – N.Y.: Palgrave Macmillan, 2010. – 224 p.
5. Mobilities and inequality / Eds. T. Ohnmacht, H. Maksim, and M. M. Bergman. – L.: Ashgate, 2009. – 238 p.
6. Алгоритм развития общественных пространств крупных городов в условиях их урбанизации / С.Г. Тяглов, Н.Д. Родионова, Я.В. Федорова, В.Ю. Сергиенко // Регионоведение. – 2020. – Т. 28. – № 4 (113). – С. 778–800. DOI: 10.15507/2413-1407.113.028.202004.778-800.
7. Ratti C., Claudel M. The city of tomorrow sensors, networks, hackers, and the future of urban life. – New Haven: Yale University Press, 2016. – 180 p.
8. Ambient mobility. URL: <https://senseable.mit.edu/ambient-mobility/> (дата обращения 31.12.2023).
9. Smart, resilient and transition cities emerging approaches and tools for a climate-sensitive urban development / Eds. A. Galderisi, A. Colucci. – Elsevier, 2018. – 283 p. URL: <https://www.elsevier.com/books/smart-resilient-and-transition-cities/galderisi/978-0-12-811477-3> (дата обращения 31.12.2023).

10. Ambrosi G. Modeling of public passenger transport systems // *Universum: технические науки*. – 2021. – № 8 (89). – P. 100–107. DOI: 10.32743/UniTech.2021.89.8.12207. URL: <https://universum.com/ru/tech/archive/item/12207> (дата обращения 31.12.2023).
11. Solek A. Improving transport infrastructure: challenges before EURO 2012 // *Economics & Sociology*. – 2008. – Vol. 1. – № 1. DOI: [dx.doi.org/10.14254/2071-789X.2008/1-1/3](https://doi.org/10.14254/2071-789X.2008/1-1/3).
12. Castells M. Networks of outrage and hope. Social movements in the internet age. – Cambridge, Massachusetts: Polity Press, 2012. – 328 p.
13. Burd G., Drucker S.J., Gumpert G. The urban communication reader. – New York: Hampton Press, 2007. – 290 p.
14. Systems of digital transformation indicators in transport sector / O. Nykyforuk, O. Stasyuk, L. Chmyrova, N. Fedyaj // *European Journal of Intelligent Transportation Systems*. – 2019. – № 1 (2). – P. 3–12. DOI: https://doi.org/10.31435/rsglobal_ejits/31072019/6576.
15. Рейтинг городов России по качеству общественного транспорта 2021 г. Сравнение 76 российских городов по 51 показателю. SIMETRA-group. URL: <https://publictransport.simetragroup.ru/rating#analysis> (дата обращения 31.12.2023).
16. Paulin A. Smart city governance. – Netherlands: Elsevier, 2018. – 304 p.
17. Smart city emergence. Cases from around the world / Ed. by L. Anthopoulos. – Netherlands: Elsevier, 2019. – 460 p.
18. Boykova M., Ilina I., Salazkin M. The smart city approach as a response to emerging challenges for urban development // *Форсайт*. – 2016. – Т. 10. – № 3 – P. 65–75. DOI: 10.17323/1995-459X.2016.3.65.75.
19. Филоненко В.И., Штомпель Л.А., Штомпель О.М. Город и «городское»: тождество и различие // *Регионология*. – 2022. – Т. 30. – № 1 (118). – С. 204–225. DOI: 10.15507/2413-1407.118.030.202201.204-225.
20. Кранзеева Е.А., Головацкий Е.В., Орлова А.В. Социальное и политическое взаимодействие местных сообществ региона в условиях реактивных отношений: кейсы благоустройства городского пространства // *Вестник Томского государственного университета*. – 2021. – № 464. – С. 81–90. DOI: 10.17223/15617793/464/10.
21. Рослякова М.В. Городские сообщества как объект и важнейший ресурс муниципального управления // *Политика и общество*. – 2018. – № 8. – С. 42–55. DOI: 10.7256/2454-0684.2018.8.27143.
22. Urban commons: moving beyond state and market / A. Müller, M. Dellenbaugh, M. Schwegmann, M. Kip, M. Bieniok. – Berlin: Walter de Gruyter, 2020. – 410 p.
23. Березинец И.В., Соколова Е.В. Транспортная система и город: какой должна быть транспортная реформа // *Вестник Санкт-Петербургского университета. Менеджмент*. – 2020. – № 3 (19). – С. 362–384. DOI: 10.21638/11701/spbu08.2020.304.
24. Скоромец Е.К., Клиценко М.В. Удовлетворенность качеством транспортной инфраструктуры как индикатор социального самочувствия населения города Хабаровска // *Теория и практика общественного развития*. – 2017. – № 5. – С. 52–54. DOI: <https://doi.org/10.24158/tipor.2017.5.12>.
25. Кранзеева Е.А., Головацкий Е.В., Орлова А.В. Практики мобильностей жителей областного центра как основа транспортной политики региона // *Научное обозрение. Серия 2 «Гуманитарные науки»*. – 2020. – № 3–4. – С. 69–83. DOI: 10.26653/2076-4685-2020-3-4-07. EDN: BLZNAV.
26. Шишигин А.В., Лысенко О.В. Формирование новых городских центров в современном российском городе как средство реализации человеческого потенциала // *Теория и практика общественного развития*. – 2012. – № 12. – С. 93–98.
27. A42.RU – региональный сайт Кузбасса. URL: <https://gazeta.a42.ru> (дата обращения 31.12.2023).
28. VSE42.RU – Новости Кемерово, Кузбасса, России и мира. URL: <https://VSE42.ru> (дата обращения 31.12.2023).
29. В ритме Кемерово. URL: https://vk.com/ritm_kemerovo (дата обращения 31.12.2023).
30. Город Кемерово. URL: https://vk.com/kemerovo_adm?from=search (дата обращения 31.12.2023).
31. Инцидент Кемерово. URL: https://vk.com/incident_42?from=search (дата обращения 31.12.2023).
32. Инцидент Новокузнецк. URL: https://vk.com/nvkz_incident?from=search (дата обращения 31.12.2023).
33. Личная страница мэра г. Кемерово. URL: <https://vk.com/ilyaseredyuk> (дата обращения 31.12.2023).
34. Личная страница мэра г. Новокузнецк. URL: <https://vk.com/id390136583> (дата обращения 31.12.2023).
35. Сибдепо. Журнал о жизни в Кузбассе. URL: <https://sibdepo.ru/sibdepo.ru> (дата обращения 31.12.2023).
36. Официальная страница губернатора Кузбасса Сергея Цивилева. URL: <https://ok.ru/sergeytsivilev> (дата обращения 31.12.2023).
37. Официальная страница губернатора Кузбасса Сергея Цивилева. URL: <https://vk.com/tsivilev42> (дата обращения 31.12.2023).
38. NGS42.RU. Кузбасс онлайн. URL: <https://ngs42.ru> (дата обращения 31.12.2023).
39. Типичный Кемерово. URL: https://vk.com/typical_kmr?from=search (дата обращения 31.12.2023).

40. Головацкий Е.В., Кранзеева Е.А., Орлова А.В. Социально-политическое взаимодействие горожан и власти в условиях транспортных нововведений (реформа городов Кузбасса) // Регионоведение. – 2023. – Т. 31. – № 2. – С. 255–274. DOI: 10.15507/2413-1407.123.031.202302.255-274.
41. Линтон Дж. Неявные участники: вклад искусства, гуманитарных и социальных наук в создание инноваций // Форсайт. – 2018. – Vol. 12. – № 3. – Р. 6–12. DOI: 10.17323/2500-2597.2018.3.6.12.
42. Махмутова Е.В. Межпоколенческий баланс в цифровую эпоху: глобальное измерение // Гуманитарные науки. Вестник Финансового университета. – 2021. – № 6. – С. 11–16. DOI: 10.26794/2226-7867-11-6-11-16.
43. Жаркова М.А., Чаплинская Я.И., Чмыхало А.Ю. Смарт-технологии в контексте формирования новых социальных практик // Векторы благополучия: экономика и социум. – 2022. – № 3 (46). – С. 19–29. DOI: 10.18799/26584956/2022/3(46)/1222.

Информация об авторах

Елена Анатольевна Кранзеева, доктор социологических наук, доцент, заведующий кафедрой социологических наук Социально-психологического института Кемеровского государственного университета, Россия, 650000, г. Кемерово, ул. Красная, 6; elkranzeeva@mail.ru; <https://orcid.org/0000-0003-2577-9017>

Евгений Васильевич Головацкий, доктор социологических наук, доцент, профессор кафедры социологических наук Социально-психологического института Кемеровского государственного университета, Россия, 650000, г. Кемерово, ул. Красная, 6; xomaik@rambler.ru; <http://orcid.org/0000-0002-8485-5852>

Анна Владимировна Орлова, кандидат социологических наук, доцент, доцент кафедры социологических наук Социально-психологического института Кемеровского государственного университета, Россия, 650000, г. Кемерово, ул. Красная, 6; anniov@bk.ru; <https://orcid.org/0000-0002-8568-6763>

Поступила в редакцию: 04.01.2024

Поступила после рецензирования: 27.02.2024

Принята к публикации: 28.03.2024

REFERENCES

1. Lychko S.K., Mosienko N.L. Public transport in mobility practices: daily routes of citizens. *Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes Journal (Public Opinion Monitoring)*, 2016, no. 5, pp. 256–273. (In Russ.) DOI: 10.14515/monitoring.2016.5.14.
2. De Certeau M. *Invention of everyday life. 1. The art of making*. St. Petersburg, European University in St. Petersburg Publishing House of, 2013. 330 p. (In Russ.)
3. *World at risk*. Ed. by U. Beck. Translated by C. Cronin. Cambridge/UK and Malden/MA, Polity Press, 2009. 269 p.
4. *Mobile Methodologies*. Eds. B. Fincham, M. McGuinness, L. Murray. N.Y., Palgrave Macmillan, 2010. 224 p.
5. *Mobilities and inequality*. Eds. by T. Ohnmacht, H. Maksim, M.M. Bergman. L., Ashgate, 2009. 238 p.
6. Tyaglov S.G., Rodionova N.D., Fedorova Ya.V., Sergienko V.Yu. Algorithm for the development of public spaces in large cities in the context of urbanization. *Regionology = Russian Journal of Regional Studies*, 2020, vol. 28, no. 4 (113), pp. 778–800. (In Russ.) DOI: 10.15507/2413-1407.113.028.202004.778-800.
7. Ratti C., Claudel M. *The city of tomorrow sensors, networks, hackers, and the future of urban life*. New Haven, Yale University Press, 2016. 180 p.
8. *Ambient mobility*. Available at: <https://senseable.mit.edu/ambient-mobility/> (accessed 31 December 2023).
9. *Smart, resilient and transition cities emerging approaches and tools for a climate-sensitive urban development*. Eds. A. Galderisi, A. Colucci. Elsevier, 2018. 283 p. Available at: <https://www.elsevier.com/books/smart-resilient-and-transition-cities/galderisi/978-0-12-811477-3> (accessed 31 December 2023).
10. Ambrosi G. Modeling of Public Passenger Transport Systems. *Universum: technical sciences*, 2021, no. 8 (89), pp. 100–107. DOI: 10.32743/UniTech.2021.89.8.12207. Available at: <https://7universum.com/ru/tech/archive/item/12207> (accessed 31 December 2023).
11. Solek A. Improving transport infrastructure: challenges before EURO 2012. *Economics & Sociology*, 2008, vol. 1, no. 1. DOI: [dx.doi.org/10.14254/2071-789X.2008/1-1/3](https://doi.org/10.14254/2071-789X.2008/1-1/3).
12. Castells M. *Networks of outrage and hope. Social movements in the internet age*. Cambridge, Massachusetts, Polity Press, 2012. 328 p.
13. Burd G., Drucker S.J., Gumpert G. *The urban communication reader*. New York, Hampton Press, 2007. 290 p.
14. Nykyforuk O., Stasyuk O., Chmyrova L., Fedyaj N. Systems of digital transformation indicators in the transport sector. *European Journal of Intelligent Transportation Systems*, 2019, no. 1 (2), pp. 3–12. DOI: https://doi.org/10.31435/rsglobal_ejits/31072019/6576.

15. Rating of Russian cities by quality of public transport 2021. Comparison of 76 Russian cities based on 51 indicators. *SIMETRA-group*. (In Russ.) Available at: <https://publictransport.simetrargroup.ru/rating#analysis> (accessed 31 December 2023).
16. Paulin A. *Smart city governance*. Netherlands, Elsevier, 2018. 304 p.
17. *Smart city emergence. Cases from around the world*. Ed. by L. Anthopoulos. Netherlands, Elsevier, 2019. 460 p.
18. Boykova M., Ilina I., Salazkin M. The smart city approach as a response to emerging challenges for urban development. *Foresight and STI Governance*, 2016, vol. 10, no. 3, pp. 65–75. DOI: 10.17323/1995-459X.2016.3.65.75.
19. Filonenko V.I., Shtompel L.A., Shtompel O.M. City and “Urban”: identity and difference. *Regionology = Russian Journal of Regional Studies*, 2022, vol. 30, no. 1 (118), pp. 204–225. (In Russ.) DOI: 10.15507/2413-1407.118.030.202201.204-225.
20. Kranzeeva E.A., Golovatsky E.V., Orlova A.V. Social and political interaction of local communities of the region in conditions of reactive relations: cases of improvement of urban space. *Tomsk State University Journal*, 2021, no. 464, pp. 81–90. (In Russ.) DOI: 10.17223/15617793/464/10.
21. Roslyakova M.V. Urban communities as an object and the most important resource of municipal government. *Politics and Society*, 2018, no. 8, pp. 42–55. (In Russ.) DOI: 10.7256/2454-0684.2018.8.27143.
22. Müller A., Dellenbaugh M., Schwegmann M., Kip M., Bieniok M. *Urban commons: moving beyond state and market*. Berlin, Walter de Gruyter, 2020. 410 p.
23. Berezinets I.V., Sokolova E.V. Transportation system and the city: what the urban transport reform should be. *Vestnik of Saint Petersburg University. Management*, 2020, no. 3 (19), pp. 362–384. (In Russ.) DOI: 10.21638/11701/spbu08.2020.304.
24. Skoromets E.K., Klitsenko M.V. Satisfaction with the quality of transport infrastructure as a social well-being indicator of the citizens of the city of Khabarovsk. *Theory and practice of social development*, 2017, no. 5, pp. 52–54. (In Russ.) DOI: <https://doi.org/10.24158/tipor.2017.5.12>.
25. Kranzeeva E.A., Golovatsky E.V., Orlova A.V. Mobility practices of residents of the regional center as the basis of transport policy in the region. *Scientific Review. Series 2. Human sciences*, 2020, no. 3–4, pp. 69–83. (In Russ.) DOI: 10.26653/2076-4685-2020-3-4-07. EDN: BLZNAV.
26. Shishigin A.V., Lysenko O.V. Formation of new urban centers in the modern Russian city as a means of human fulfillment. *Theory and practice of social development*, 2012, no. 12, pp. 93–98. (In Russ.).
27. *A42.RU – regional website of Kuzbass*. (In Russ.) Available at: <https://gazeta.a42.ru> (accessed 31 December 2023).
28. *VSE42.RU – News from Kemerovo, Kuzbass, Russia and the world*. (In Russ.) Available at: <https://VSE42.ru> (accessed 31 December 2023).
29. *In the rhythm of Kemerovo*. (In Russ.) Available at: https://vk.com/ritm_kemerovo (accessed 31 December 2023).
30. *Kemerovo city*. (In Russ.) Available at: https://vk.com/kemerovo_adm?from=search (accessed 31 December 2023).
31. *Kemerovo incident*. (In Russ.) Available at: https://vk.com/incident_42?from=search (accessed 31 December 2023).
32. *Novokuznetsk incident*. (In Russ.) Available at: https://vk.com/nvkz_incident?from=search (accessed 31 December 2023).
33. *Personal page of the Mayor of Kemerovo*. (In Russ.) Available at: <https://vk.com/ilyaseredyuk> (accessed 31 December 2023).
34. *Personal page of the mayor of Novokuznetsk*. (In Russ.) Available at: <https://vk.com/id390136583> (accessed 31 December 2023).
35. *Sibdepo. Journal about life in Kuzbass*. (In Russ.) Available at: <https://sibdepo.ru/sibdepo.ru> (accessed 31 December 2023).
36. *Official page of Kuzbass Governor Sergey Tsivilev*. (In Russ.) Available at: <https://ok.ru/sergeytsivilev> (accessed 31 December 2023).
37. *Official page of Kuzbass Governor Sergey Tsivilev*. (In Russ.) Available at: <https://vk.com/tsivilev42> (accessed 31 December 2023).
38. *NGS42.RU. Kuzbass online*. (In Russ.) Available at: <https://ngs42.ru> (accessed 31 December 2023).
39. *Typical Kemerovo*. (In Russ.) Available at: https://vk.com/typical_kmr?from=search (accessed 31 December 2023).
40. Golovatsky E.V., Kranzeeva E.A., Orlova A.V. Socio-political interaction of citizens and authorities in the conditions of transport innovations (reform of Kuzbass cities). *Russian journal of regional studies*, 2023, vol. 31, no. 2, pp. 255–274. (In Russ.) DOI: 10.15507/2413-1407.123.031.202302.255-274.
41. Linton J. Quiet contributors: the role of the arts, humanities and social sciences in innovation. *Foresight and STI Governance*, 2018, vol. 12, no. 3, pp. 6–12. (In Russ.) DOI: 10.17323/2500-2597.2018.3.6.12.
42. Makhmutova E.V. Intergenerational balance in the digital age: a global dimension. *Humanities and Social Sciences. Bulletin of the Financial University*, 2021, no. 6, pp. 11–16. (In Russ.) DOI: 10.26794/2226-7867-11-6-11-16.
43. Zharkova M.A., Chaplinskaya Ya.I., Chmykhalo A.Yu. Smart technologies in the context of the formation of new social practices. *Journal of Wellbeing technologies*, 2022, no. 3 (46), pp. 19–29. (In Russ.) DOI: 10.18799/26584956/2022/3(46)/1222.

Information about the authors

Elena A. Kranzeeva, Dr. Sc., Associate Professor, Head of the Department of Sociological Sciences, Kemerovo State University, 6, Krasnaya street, Kemerovo, 650000, Russian Federation. elkranzeeva@mail.ru; <https://orcid.org/0000-0003-2577-9017>

Evgeny V. Golovatsky, Dr. Sc., Associate Professor, Professor, Kemerovo State University, 6, Krasnaya street, Kemerovo, 650000, Russian Federation; xomaik@rambler.ru; <http://orcid.org/0000-0002-8485-5852>

Anna V. Orlova, Cand. Sc., Associate Professor, Kemerovo State University, 6, Krasnaya street, Kemerovo, 650000, Russian Federation; anniov@bk.ru; <https://orcid.org/0000-0002-8568-6763>

Received: 04.01.2024

Revised: 27.02.2024

Accepted: 28.03.2024