

УДК 316.6

## Экономические сферы и дорожная инфраструктура монопромышленного города (на примере Набережных Челнов)



**Жузи́ева Э.Ф.**

Кандидат социологических наук, доцент кафедры менеджмента Казанского государственного энергетического университета

*В статье представлены материалы по опросу населения монопромышленного города, которые демонстрируют оценку жителями промышленности и автомобилестроения как главных экономических сфер города, а также дорожную инфраструктуру, основными составляющими которой являются дороги и общественный транспорт.*

*Ключевые слова: экономическая сфера, дорожная инфраструктура, оценка населением.*

Особенностью монопромышленного города является детерминированность его жизнедеятельностью одного или нескольких крупных промышленных предприятий, в связи с чем все экономические и социальные сферы города оказываются в зависимости от их функционирования. В ходе научного анализа мы опирались на теоретические разработки различных исследователей, которые рассматривали проблемы организации городского пространства [1-3], в эмпирической части – на изучение субъективного мнения жителей относительно основных экономических сфер города [4; 5].

Основная методика сбора информации – метод анкетирования населения с применением квотной выборки (по полу, возрасту). Было опрошено 500 респондентов, проживающих в Набережных Челнах. В качестве отдельных блоков анкеты нами были заложены: оценка промышленности города, сферы услуг, работы общественного транспорта и состояния дорог.

Согласно полученным результатам, основные проблемы промышленности города жители видят в устаревшем оборудовании и низкой оплате труда (58,8 и 52 %). Треть жителей беспокоит нехватка кадров и специалистов (33,6 %). Четверть опрошенных источник проблем видит в недостаточной помощи государства (25 %), в отсутствии как продуманной политики руководства (24 %), так и денежных вложений (22 %). Отсутствие связи с достижениями науки и вузами беспокоят 14,1 и 13,9 % опрошенных соответственно. Менее значимыми проблемами

жители считают неразвитость приемлемой системы выдачи кредитов (9,1 %), рынка сбыта продукции (8,3 %) и частного бизнеса (6,3 %).

Анализ ответов о мерах, которые должны предприниматься для развития промышленности в городе, показывает, что большинство респондентов считают необходимым повысить заработную плату работникам (56,3 %). Следующими по значимости выступают меры по внедрению достижений науки (38,1 %) и по снижению налогов (27,3 %). Такие способы, как обеспечение конкурентоспособности продукта и создание условий для привлечения кадров поддерживают 25,3 и 23,5 % опрошенных. В создании целевой подготовки в вузе и в улучшении работы руководства видят решение проблем 17,4 и 17,4 % жителей соответственно. Менее всего востребованы меры, связанные с поддержкой частного бизнеса (9,1 %) и с упрощением выдачи кредитов (7,1 %) (см. рис. 1).

Сфера услуг заняла лидирующую позицию в рейтинге экономической инфраструктуры города. Этим можно объяснить полученные данные, согласно которым 39,6 % респондентов считают, что нет недостатка в учреждениях сферы услуг. Однако, несмотря на это, жители остро нуждаются в таком ее компоненте, как бани (35,4 %). Также востребованы центры оплаты телефонных и коммунальных услуг (16,7 %), ремонтные мастерские (16,7 %), банкоматы (15,9 %), прачечные (12,4 %) и стоянки (12,1 %). В столовых, кафе и ателье нуждается каждый десятый житель города.

В повышении качества услуг и в усилении контроля над ним видит путь к оптимизации данной сферы практически каждый третий житель (39,6 и 28,8 %). Каждый четвертый считает необходимым снизить налоги (24,2 %), а каждый пятый – искоренить коррупцию при регистрации (21 %). Доля респондентов, считающих, что никаких мер применять не надо, составляет 18,9 %. Чуть меньшее количество предлагает создать условия для конкуренции (17,9 %) и расширить разнообразие услуг (17,4 %). Менее значимыми оказались меры, связанные со становлением данной отрасли в качестве приоритетной в экономическом развитии города (9,6 %) и с упрощением регистрации предпринимателей (8,6 %) (см рис. 2).

Несмотря на то, что большинство опрошенных оценили состояние общественного транспорта как среднее (48 %), доля отрицательных оценок превысила долю положительных, что в итоге предопределило его предпоследнюю позицию в рейтинге экономической инфраструктуры города (29,3 к 22,5 %) (см. рис. 3).

Лидером по улучшению работы общественного транспорта стала мера, направленная на увеличение количества рейсовых автобусов (44,2 %). Следующие по значимости меры носили контролирующий характер и были связаны с ужесточением контроля за техническим состоянием автобусов (37,6 %) и с усилением безопасности перевозок (36,1 %). При этом примерно такое же число жителей считает необходимым произвести обновление парка общественного транспорта (37,6 %).

За наложение штрафных санкций в случае грубого отношения к пассажирам высказались 17,4 %, а за усиление медицинского контроля за водителями – 14,4 % жителей. Примерно каждый десятый респондент предложил повысить заработную плату работникам, увеличить количество частных автобусов или придерживался точки зрения, что никаких мер принимать не надо (12,9, 10,1 и 9,1 % соответственно).

Несмотря на то, что около одной трети жителей считают состояние дорог средним (30,6 %), доля отрицательных оценок практически в 4 раза

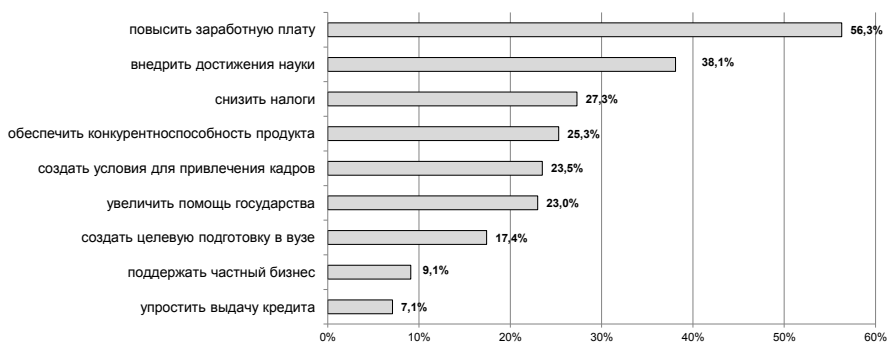


Рис. 1. Меры по оптимизации промышленности

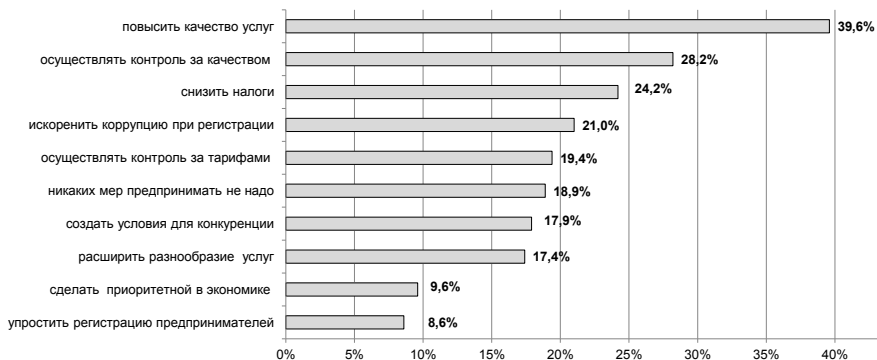


Рис. 2. Меры оптимизации сферы услуг

превысила долю положительных (54,8 к 14,4 %), что в итоге предопределило последнюю позицию данной сферы в рейтинге экономической инфраструктуры города. Довольно значительная часть респондентов считает необходимым повысить качество дорожного покрытия (76 %). Следующая по значимости мера была связана с усилением контроля над расходованием финансовых средств (56,7 %). Увеличить строительство дорог с твердым покрытием в сельской местности предлагают 28,3 % опрошенных. В привлечении частных предпринимателей к строительству дорог видят решение проблемы 15,4 %, а к их содержанию – 12,9 % жителей (см. рис. 4).

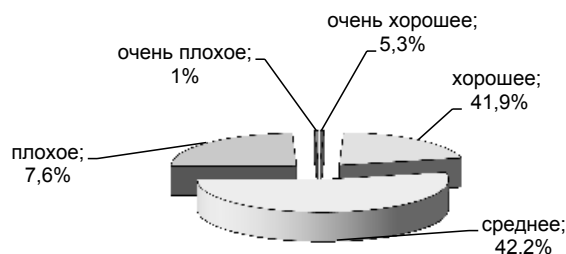


Рис. 3. Оценка общественного транспорта

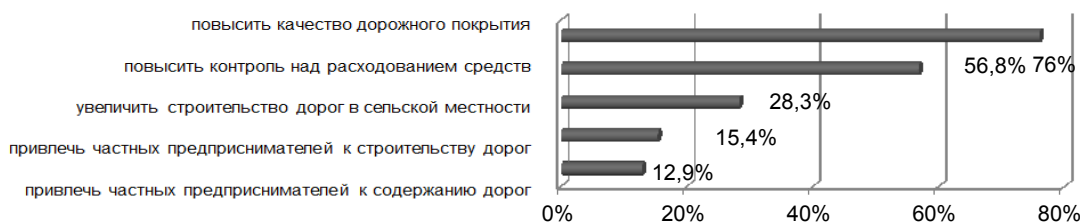


Рис. 4. Меры по улучшению состояния дорог

Таким образом, посредством прикладного социологического исследования нами была произведена оценка основных экономических сфер монопромышленного города. В первую очередь мы можем констатировать, что устаревшее оборудование и низкая оплата труда рассматриваются жителями в качестве источников проблем промышленности и автомобилестроения, а их решение выступает в качестве основы оптимизации данных сфер экономики. Общественный транспорт и его работа оцениваются выше по сравнению с дорогами, состояние которых позволяет, по мнению большинства, отнести их в группу аутсайдеров среди сфер города. В увеличении количества рейсовых автобусов и в усилении контроля за их состоянием жители видят решение проблем общественного транспорта. Первенство по улучшению состояния дорог заняли меры, направленные на повышение качества дорожного покрытия и контроля над расходованием финансовых средств.

#### Литература:

1. Неклюдова Т.А. Город – градообразующее предприятие: социально-экономическое взаимодействие: обзорный доклад. – Челябинск: Челяб. гос. ун-т, 2005. – 20 с.
2. Махиянова А.В. Методика изучения мнения населения по проблемам социально-экономического развития. – Казань: ГУ ЦПЭИ АН РТ, 2009. – 61 с.
3. Махиянова А.В. Методика оценки мнения населения о проводимых социально-экономических преобразованиях (технология составления инструментария исследования) // Электронный экономический вестник Татарстана. – 2014. – № 1. – С. 58–61.
4. Монопрофильные города и градообразующие предприятия: обзорный доклад / Под редакцией к.э.н. И.В. Липсица. – М.: Издательский дом «Хроникер», 2004. – 256 с.
5. Роскош М. В. Город как система // Научный диалог. – 2013. – № 12 (24): Общественные науки. – С. 48–57.

### **Economic Spheres and Road Infrastructure of a Monoindustrial City (a Case Study of Naberezhnye Chelny)**

*E.F. Khuzieva*  
*Kazan State Power Engineering University*

*The article presents the data of the survey among the population of a mono-industrial city, which demonstrates the residents' perception of industry and the automotive sector as the principal economic areas of the city and their assessment of road infrastructure, the main components of which are roads and public transport.*

*Key words: economic sphere, road infrastructure, assessment by population.*

