



ПОЛИТИЧЕСКАЯ РЕГИОНАЛИСТИКА.
ЭТНОПОЛИТИКА /
POLITICAL REGIONAL STUDIES.
ETHNOPOLITICS



УДК 323:656(471.17)

doi: 10.15507/2413-1407.123.031.202302.255-274

Оригинальная статья

<http://regionsar.ru>

ISSN 2413-1407 (Print)

ISSN 2587-8549 (Online)

Социально-политическое взаимодействие горожан
и власти в условиях транспортных нововведений
(реформа городов Кузбасса)



Е. В. Головацкий ✉



Е. А. Кранзеева



А. В. Орлова

Кемеровский государственный университет (г. Кемерово, Российская Федерация)

✉ xomaik@rambler.ru

Аннотация

Введение. В настоящее время в социально-политическом взаимодействии населения и представителей власти обнаруживается тенденция интенсивности проявления социальных и политических отношений. Горожане в условиях сетевых реактивных коммуникаций в информационном поле включаются в этапы планирования и реализации территориального управления, демонстрируют запрос на инновационные проекты, продукты и практики взаимодействия на городской территории. Цель статьи – по результатам проведенного исследования представить характер и особенности социально-политического взаимодействия горожан с органами власти в режиме освоения транспортных нововведений.

Материалы и методы. В исследовании применялся метод контент-анализа. Удалось получить уникальные единицы измерения – оценки пользователей региональных сетевых ресурсов транспортных инноваций в городах Кемерово и Новокузнецк. Анализ новостных порталов и сайтов публикаций городских событий, а также публичных страниц сообществ в социальных сетях позволил выявить активные, лояльные и пассивные категории пользователей транспортных услуг, определить векторы освоения транспортных нововведений, представить стратегии отношения и поведения к реформе жителей региона.

Результаты исследования. Опыт пассажирской транспортной реформы выявил наличие противоречивых гражданских оценок и запросов на инновации, население уверенно включается в активное и ответственное, судя по заявлениям многих жителей, участие в развитии и наполнении городской среды новыми коммуникативными практиками. В результате исследования обнаружены несколько различающиеся стратегии освоения нововведений. В Новокузнецке инициаторами нововведения была выбрана более динамичная и транспортно-ориентированная стратегия; основные коррекционные и мобилизующие этапы осуществлялись непосредственно в заданном временном лаге. В Кемерово использована модель последовательного инкорпорирования транспортных нововведений в сложившуюся схему городских коммуникаций. Определены различия в использовании инструментальных, экономических, культурных и социальных ресурсов в рамках внедрения транспортных инноваций.

© Головацкий Е. В., Кранзеева Е. А., Орлова А. В., 2023



Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.
This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 License.



Обсуждение и заключение. В итоге были обнаружены направления, требующие внимания исследователей и управленцев: актуальность сетевых коммуникаций в отношении городских проблем («цифровая политика»), социальные коммуникации городского населения и власти в условиях реактивных отношений; транспортная пассажирская коммуникация города (агломерации) и др. Исследование представляет практический сравнительный интерес организации инновационных городских проектов для социологов, исследователей территории, административных и политических управленцев.

Ключевые слова: социально-политическое взаимодействие, городская территория, горожане, транспортная реформа, Кемеровская область

Конфликт интересов. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования: 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. <https://doi.org/10.15507/2413-1407.123.031.202302.255-274>

Original article

Socio-Political Interaction of Citizens and Authorities in the Context of Transport Innovations (Reform of Kuzbass Cities)

E. V. Golovatsky ✉, E. A. Kranzeeva, A. V. Orlova
Kemerovo State University (Kemerovo, Russian Federation)
✉ xomaik@rambler.ru

Abstract

Introduction. Currently there is a tendency of intensity of manifestation of social and political relations in the socio-political interaction of the population and government representatives. Citizens in the conditions of network reactive communications in the information field, are included in the stages of planning and implementation of territorial administration, demonstrate a request for innovative projects, products and practices of interaction in the urban area. The purpose of the study is to study the nature and features of the socio-political interaction of citizens with the authorities in the mode of mastering transport innovations.

Materials and Methods. During the check, the method of content analysis was applied. It was possible to obtain separate units of measurement – estimates of the use of financial innovation resources in the cities of Kemerovo and Novokuznetsk. The analysis of news portals and publications of city events, as well as public pages of communities in social networks, revealed active, loyal and passive categories of users of transport services, discovered and associated with the development of social innovations, including strategies for attitudes and behavior towards the movement of residents of the region.

Results. The experience of passenger transport reform has shown the presence of contradictory civic assessments and requests for innovation, the population is confidently involved in active and responsible, judging by the statements of many residents, participation in the development and filling of the urban environment with new communication practices. As a result of the research, we have found slightly different strategies for mastering innovations. In Novokuznetsk, the initiators of the innovation chose a more dynamic and transport-oriented strategy. The main corrective and mobilizing stages were carried out directly in a given time lag. In Kemerovo, a strategy (model) of consistent incorporation of transport innovations into the existing scheme of urban communications was applied. There are noticeable differences in the use of instrumental, economic, cultural and social resources within the framework of the introduction of transport innovations.

Discussion and Conclusion. According to the results of the research, it was possible to find the following areas that require the attention of researchers and managers: the relevance of network communications in relation to urban problems (“digital policy”); social communications of the urban population and the authorities in the conditions of reactive relations; transport passenger communication of the city (urban agglomeration). The study is of practical comparative interest in organizing innovative urban projects for sociologists, researchers of the territory, administrative and political managers.

Keywords: socio-political interaction, urban area, citizens, transport innovations, Kemerovo region



Conflict of interests. The authors declare that there is no conflict of interest.

For citation: Golovatsky E.V., Kranzeeva E.A., Orlova A.V. Socio-Political Interaction of Citizens and Authorities in the Context of Transport Innovations (Reform of Kuzbass Cities). *Russian Journal of Regional Studies*. 2023;31(2):255–274. <https://doi.org/10.15507/2413-1407.123.031.202302.255-274>

Введение. Транспортная реформа – одно из фундаментальных нововведений в России в сложных условиях трансформации и внешних перманентных угрозах общественного развития. Транспортная реформа представляет собой пороговое изменение, модернизацию жизни, в которую оказываются включенными население городов и непосредственно обширная городская инфраструктура. При этом горожане и власти городов «входят» в режим реформирования по-разному, со своей спецификой и подчас уникальными оценками происходящих событий. В мировой практике транспортные коммуникации городской территории являются характеристиками, дифференцирующими городское пространство (Н. Луман) или маскирующими «городские концентрические круги» (Р. Парк), также это является маркером социального качества жизни и повседневного потребления.

Транспортная коммуникация в современных условиях постглобального общества воспринимается остро, так как концептуально под способностью пространственного перемещения принимается во внимание общественная и личная форма свободы передвижения (право пользования пространством). Стороны – участники транспортной реформы могут испытывать взаимное сомнение в реалистичности и действенности применяемых мер. Горожане могут сомневаться в том, что предлагаемый проект учитывает интересы территорий и/или рядовых граждан, относя предлагаемые нововведения к покушению на свободу передвижения, пересечения пространства «знакомого мира». Транспорт в городе является идентификатором повседневности, ритмов городской жизни. Подобные нововведения характеризуются сильной эмоциональностью, так как транспортные нововведения затрагивают повседневную жизнь и касаются каждого гражданина. Условия и состояние городского транспорта обнажают качество жизни и точки роста, демонстрируют возможности и дифференциацию горожан, латентные возможности.

Цель статьи – на основе проведенного исследования охарактеризовать особенности социально-политического взаимодействия горожан с органами власти в режиме освоения транспортных нововведений.

Среди современных общественных притязаний к городской транспортной коммуникации можно обозначить, например, следующие:

- приоритетное обеспечение коммуникационной доступности;
- сокращение времени нахождения горожан в пути (на городских и пригородных маршрутах);
- возможная гибридность транспортной коммуникации;
- безопасность городской транспортной коммуникации;
- консолидация городского транспорта и его инфраструктуры с другими участниками коммуникации и городской средой в целом (различные участники взаимодействия, включая формы собственности и форматы организаций, бюджетирование (социальный пакет, услуги), индивидуальные коммуникационные траектории, «автомобильности» (по Дж. Урри) и пр.);



– претензия (общественный спрос) на инновационность организации пассажирской транспортной коммуникации.

Современные горожане все чаще рассматривают возможности реализовывать транспортную пассажирскую контактность «Право быть пассажиром маршрута», возможность реализовывать свою повседневность в русле возможностей перемещения в пространстве городских мест [1]. При этом на соблюдение «права на город в городе» претендуют не только рядовые горожане, но и представители бизнеса, как правило, демонстрирующие готовность принимать корпоративную ответственность за места и пересекаемые пространства вкупе со временем, заполняемым интересами реализации индивидуальных или консолидированных бизнес-проектов и т. п.

В результате мы получаем триангуляционную схему организации транспортного взаимодействия в масштабе городского пространства, а именно: «горожане» (преимущественно в роли пассажиров, заказчиков услуг) – «власти» (исполнители нормативной, распределительной и организационно-управленческой и контрольной функций) – «бизнес-сообщества» (поставщики ресурсов и акторы, обеспечивающие наполненность городской транспортной сети, организаторы транспортных треков и пр.). В практическом плане в действие вступает комплекс механизмов и различные заинтересованные стороны, интересы и желания которых не обязаны коррелировать с генеральной линией инновационного транспортного проекта.

Обзор литературы. В современных условиях социально-политическое взаимодействие граждан с властью и друг с другом реализуется в пространстве городских интересов и обусловлено «выживанием сильнейших в городах» [2] в связи с динамичными и активными (в формате 24/7) коммуникациями. В связи с нововведениями в городской среде, в том числе транспортными реформами, актуальными становятся новые подходы к исследованию социально-политического взаимодействия населения и власти в городе на примере транспортной реформы городов Новокузнецк и Кемерово.

В сочетании разнообразных приемов и практик модернизации транспортной системы современных городов исследователи и практики предлагают различные подходы совершенствования пассажирских и грузовых коммуникаций в пост-глобальном обществе.

Единство трансформации города и его социального совершенствования связывают с проектами развития «города-сада» Э. Говарда, Акрогорода Ф. Л. Райта, а также современными концепциями: Smart Cities («умные города») и Edgeless Cities («бескрайние города») Р. Е. Лэнга и др. [3–5]. Концепция «справедливого города» [6] и определение подходов к ее реализации в городском контексте представлены ориентированными на справедливость взглядами на мобильность, транспорт и город [7–9]. На этом фоне востребованы инновации городского развития в гибридных формах и сочетаниях технологий и ресурсов городского социально-политического взаимодействия. Возможности использования искусственного интеллекта в организации городского движения и инфраструктуры в целом и диагностика элементов конструкции и систем [10] являются трендовым направлением европейских исследований¹.

¹ Transfer Learning-Based Vehicle Classification, in Proc / S. Y. Jo [et al.] // 2018 International SoC Design Conference (ISODC). November, 2018. Pp. 127–128. <https://doi.org/10.1109/isoc.2018.8649802>



В международном масштабе предлагается многообразие моделей транспортной политики. Это связано с тем, что ключевыми становятся не техническая и социально-экономическая эффективность городского транспорта, а непосредственно объемы социального участия населения. Так, в результате реформы общественный транспорт в г. Хассельт (Бельгия) стал бесплатным, так как реконструкция дорог привела к невозможности использовать личный транспорт. Опасаясь протестов, власти пошли на эксперимент, который поддержали жители, сейчас отказ от использования автомобилей значительно разгрузил городской трафик и привел к дополнительным экономическим эффектам [1, с. 350]. «Зеленый» транспорт и применение гибридных транспортных коммуникаций также активизируют интерес к инновационным проектам и технологиям в области модернизации городской транспортной инфраструктуры, включая прототипирование транспортной сети, использования каналов радиодактилоскопии² [11], возможностей интеллектуальных систем мониторинга [12]. Детализированными технологическими инструментами могут служить системы обнаружения транспортных средств с обработкой окклюзии и ОС-SVM-классификации («машинное зрение») [13].

В Германии, США, Франции в транспортной идеологии применяется системобразующий принцип сочетания государственных и частных (гражданских) инициатив, предлагаются варианты создания крупных частно-государственных структур, способных выдерживать международную конкуренцию и централизованно формировать и качественно насыщать сферу оказания транспортных услуг населению и организациям. Одним из вариантов развития является «модель SPV» (special purpose vehicle), популярная в странах с развитым государственно-частным партнерством. Идея этой модели заключается в том, что государственные организации подключаются в проекты государственно-частного партнерства бинарно как участники-исполнители и одновременно заказчики услуг³. Снижение социальных рисков ресурсных регионов связывается с развитием именно некоммерческого сектора [14, с. 105–106].

В условиях перманентных политических и экономических рисков партнерство возможно в качестве механизмов мобилизации ресурсов, социальных инициатив, сетевого гражданского участия.

В нашей стране транспортная реформа увязывается со стратегией пространственного развития [15, с. 10] с учетом планирования проектов территориального развития и позиционируется как комплексная модернизация системы общественного транспорта города, имеющая экологический (развитие экологически чистых видов общественного транспорта), экономический (создание единого оператора, развитие безналичной оплаты) и технологический (интеллектуальная транспортная система) эффекты. Предлагаемый российскими исследователями рейтинг городов России по качеству общественного транспорта представляет

² Tamam M. T., Dwiono W., Safian R. J. P. Design a Prototype of the Application System of Classification and Calculating Motor Vehicles on Highway // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, Volume 771, 2nd International Conference on Engineering and Applied Sciences (2nd InCEAS) 16 November 2019, Yogyakarta, Indonesia. doi: <http://dx.doi.org/10.1088/1757-899X/771/1/012002>

³ Семенова Е. Государственно-частное партнерство как один из путей модернизации российской инфраструктуры [Электронный ресурс] // РИСИ : сайт. URL: <https://riss.ru/analitika/gosudarstvenno-chastnoye-partnerstvo-kak-odin-iz-putey-modernizatsii-rossiyskoy-infrastruktury/> (дата обращения: 06.06.2022).

собой исследование систем общественного транспорта, проводимое во взаимодействии с администрациями российских городов, с использованием открытых данных и возможностей геопространственного анализа.

Практическая необходимость построения соотносимых рейтинговых показателей развития качества жизни в городах актуализирует формирование понимаемых горожанами и квантифицируемых исполнителями фактических индикаторов транспортной системы города. В частности, специалисты SIMETRA-group предлагают следующие обобщенные показатели транспортного обслуживания:

- доступная цена;
- физическая (в том числе пешеходная) доступность;
- транспортная эффективность;
- удобные условия и комфорт;
- показатели безопасности, устойчивости⁴.

Сугубо транспортные индикаторы в исследованиях обозначают вектор технических данных и наблюдение за изменениями качества жизни [1, с. 350].

Ряд исследователей предлагают формат «городского тождества» – типологий городских пространств с учетом схожести и различия важных образующих / под-держивающих признаков доступной и комфортной среды отдельных горожан и определенных сообществ [16]. На самом деле история изучения городских сообществ изобилует подобными систематизирующими обобщениями, понятными и объединяющими интересы одних сообществ и нивелирующими потенциал других.

Однако опыт реализации реформ в городах России указывает, что она имеет и определенные социально-политические эффекты, и характерные последствия [17–19]. Они могут представлять различные по масштабу и социальному значению ресурсы и средства, уникальные территории («места силы»), трансфер необходимых технологий и/или продуктов извне регионов.

Отмечается мировая тенденция – снижение функциональной ценности личного автомобиля. Эта тенденция способна «работать» на интересы общественного транспорта [20]. Усложнение международных отношений, геополитические кризисы только увеличивают общественный запрос на качество и безопасность транспортной пассажирской коммуникации. Современная жизнь значительной части горожан выражена «реактивностью», высокой динамикой пространственно-временных перемещений, актуализируя процессы мобильности.

Идея мобильности Дж. Урри предлагает учитывать сложную пространственно-временную структуру, актуализировать вопрос о возможностях «социальной управляемости». Подобные мобильности способны размывать не только конкретные территориальные, но и национальные границы, формировать новую подвижную (мобильную) социальную структуру. «Скейпы – это сети машин, технологий, организаций, текстов и действующих лиц, образующие различные взаимосвязанные узлы, по которым могут осуществляться те или иные потоки»⁵.

⁴ Рейтинг городов России по качеству общественного транспорта 2021 г. Сравнение 76 российских городов по 51 показателю [Электронный ресурс] // SIMETRA-group : сайт. URL: <https://publictransport.simetracgroup.ru/rating#analysis> (дата обращения: 11.04.2022).

⁵ Урри Дж. Социология за пределами обществ: виды мобильности для XXI столетия / пер. с англ. Д. Кралечкина; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М. : Изд. дом Высш. шк. экономики, 2012. С. 76.



М. де Серто предлагает рассматривать городскую мобильность в качестве пути горожанина, «...следуя законодательно и нормативно закрепленным правилами, и в то же время активно приспосабливаясь к барьерам и ограничениям и формируя свои собственные маршруты» [21, с. 260]. Данный подход определяется сочетанием двух моделей поведения горожан: «пользовательского» (протест) и «потребительского» (соглашение)⁶. В представлениях «города сверху» М. де Серто показывает организации, места работы, районы, кварталы, улицы, транспорт, где потребители пространства организуют мир «собственной жизни»⁷.

Процессы, инициирующие транспортную коммуникацию и окружающую это направление технологическую, производственно-эксплуатационную и социальную инфраструктуру, подвержены глобальным и региональным тенденциям развития [22]. Можно заметить, что «преодоление обозначенных вызовов и достижение целей устойчивого развития возможно при условии объединения потенциала науки, технологий и инноваций. Поскольку на современном этапе главным фактором устойчивого развития выступают инновации, то именно они способны обеспечить рост производительности труда и высвободить необходимые ресурсы» [23, с. 822–823].

Общие и особенные, связанные, например, с развитием территории, принципы гражданского (пассажира) участия, а в части проектов соучастия реализации нововведений регионов, рассматриваются в ряде современных научных исследований [24; 25].

Отмечается наличие ресурсного потенциала развития территорий с учетом возможностей местных/городских инициатив жителей Кузбасса, демонстрируя разноплановые варианты согласования гражданских инициатив и значимых для жителей предложений⁸ [26].

Для современной России значение пассажирского общественного транспорта сохраняет зависимости от возможностей пространственно-временного перемещения и интересов пользователей в рамках транспортной концепции территории (города). В крупных городских агломерациях и на транспортных пересечениях высока роль личного транспорта наряду с общественным, на мезоуровне актуален и востребован общественный транспорт, в местах, отдаленных от крупных мегаполисов, в условиях ограниченной дорожной сети снова возрастает роль личного транспорта. В настоящее время транспортная система современных городов переживает инновационный этап, сочетающий технологические, коммуникационные (включая возможности искусственного интеллекта), социально-экономические, организационно-управленческие и политические поля решений.

Материалы и методы. Методы исследования, используемые в условиях инноваций и цифровой реактивной коммуникации (новые и традиционные форматы измерения, дистанции, опосредованная среда «исследуемый» – «исследователь» и пр.), потребовали от исследовательского коллектива активной

⁶ Серто де М. Изобретение повседневности. 1. Искусство делать / пер. с фр. Д. Калугина, Н. Мовниной. СПб. : Изд-во Европейского ун-та в Санкт-Петербурге, 2013. 330 с.

⁷ Бек У. Общество риска. На пути к другому модерну / пер. с нем. В. Седелника и Н. Федоровой. М. : Прогресс-Традиция, 2000. 381 с.

⁸ Система жизнеобеспечения городов Кузбасса: ресурсы населения, гражданская поддержка : коллектив. моногр. / отв. ред. Е. А. Кранзеева; Кемеровский государственный университет. Кемерово, 2020. 305 с.



мобилизации качественных микрометодик и сочетания гибридных приемов поиска информации.

Исследовательский интерес опоясывает группы актуальных, на наш взгляд, позиций. В частности, доверие горожан, интересы городской территории, содержание городских нововведений (транспортной реформы), актуальность городского пассажирского транспорта в современных условиях, наличие конфликтов в освоении нововведений порождается реактивностью значительной части повседневных городских коммуникаций («цифра» ускоряет, нагнетает атмосферу, способствует быстрому решению проблем).

Объектом исследования являются социально-политические взаимодействия горожан, инициаторов нововведений и представителей власти по поводу осуществления транспортной реформы.

В исследовании применялся метод контент-анализа. В качестве уникальных единиц измерения использовались высказывания пользователей региональных сетевых ресурсов, фиксирующие свое внимание на оценке (частотной и содержательной) реализуемых транспортных инноваций в двух крупнейших городах области – Кемерове и Новокузнецке. Основу анализа изучения взаимодействия горожан, представителей власти и инициаторов транспортных нововведений составили сообщения и комментарии в пабликах, соцсетях, публичных страницах. Временной лаг подготовки, замера и анализа данных: февраль 2020 г. – февраль 2022 г. (анализ 735 комментариев к публикациям по транспортной реформе в Кемерове и Новокузнецке).

Проведен анализ новостных порталов и сайтов публикаций городских событий (9 цифровых ресурсов), а также анализ публичных страниц и сообществ в социальных сетях (13 цифровых ресурсов).

В ходе исследования обнаружено несоответствие опубликованных программных значений и проблемных точек, отмечаемых рядовыми пользователями результатов транспортной реформы городов Новокузнецка и Кемерова. Можно предположить существование различных векторов знания проблемы, уровня ответственности и управляемости, наличия у исполнителей и получателей услуг соответствующих ресурсов. С другой стороны, в перечне качественных оценок результатов транспортной реформы обнаруживаются интересы и чаяния определенных социальных категорий граждан, в частности пассажиров, характеризующихся собственной оценкой и видением целей, процессов и результатов транспортных нововведений в городах.

Результаты исследования. Важно помнить, что политика городского управления основывается на работе с непрерывными потоками знаний (данных). Как полагает Р. Китчин, «управление городской инфраструктурой в рамках этого подхода гораздо меньше подвержено политическому влиянию, формируясь под действием объективных, нейтральных фактов в технократическом, прагматическом ключе» [27, с. 105].

Результаты построения городских рейтингов показывают определенную динамику присутствия в рейтинге Кемерова и Новокузнецка. По итогам рейтингования Новокузнецк в 2020 г. занимал 24 место, в 2021 г. качественно переместился на 6 место. Город Кемерово в 2020 г. занимал 26-ю рейтинговую



позицию, в 2021 г. «подрос», улучшив свои показатели до 16 места в рейтинге⁹. Причем города располагаются в модели на осевой линии, демонстрируя устойчивую динамику роста, и «выскочили» в рейтинге ввиду инновационной транспортной политики.

Социально-политическое взаимодействие горожан и власти в инновационных сегментах повседневной городской жизни позволяет отметить увеличение скорости коммуникации, социальный заказ на информацию и участие горожан в ее создании и пополнении. В рамках изучения транспортной реформы в городах Кемерове и Новокузнецке нами были обобщены и проанализированы соответствующие региональные цифровые ресурсы, описывающие информационную ситуацию вокруг внедрения транспортных инноваций в крупных городах региона (рис. 1–3).



1 – «Инцидент Новокузнецк» (социальная сеть Instagram¹⁰, 48 публикаций за период 04.02.2020 – 12.02.2022 гг.) / “Novokuznetsk Incident” (Social network Instagram, 48 publications for the period 04.02.2020 – 12.02.2022)

2 – «Подслушано Новокузнецк» (социальная сеть «ВКонтакте», 11 публикаций за период 03.11.2020 – 16.02.2021 гг.) / “Overheard Novokuznetsk” (VKontakte social network, 11 publications for the period 03.11.2020 – 16.02.2021)

3 – «Новокузнецк ОНЛАЙН» (социальная сеть «ВКонтакте», 21 публикация за период 06.12.2020 – 28.04.2021 гг.) / Novokuznetsk ONLINE (VKontakte social network, 21 publications for the period 06.12.2020 – 28.04.2021)

4 – Официальная группа Администрации города Новокузнецка (социальная сеть «ВКонтакте», 22 публикации за период 05.11.2020 – 06.03.2021 гг.) / The official group of the Novokuznetsk City Administration (VKontakte social network, 22 publications for the period 05.11.2020 – 06.03.2021)

5 – «Инцидент Новокузнецк» (социальная сеть «ВКонтакте», 25 публикаций за период 17.11.2020 – 07.02.2021 гг.) / “Novokuznetsk Incident” (VKontakte social network, 25 publications for the period 17.11.2020 – 07.02.2021)

6 – «Инцидент Кузбасс (социальная сеть «ВКонтакте», 22 публикации за период 19.02.2020 – 18.01.2022 гг.) / “Kuzbass Incident” (VKontakte social network, 22 publications for the period 19.02.2020 – 18.01.2022)

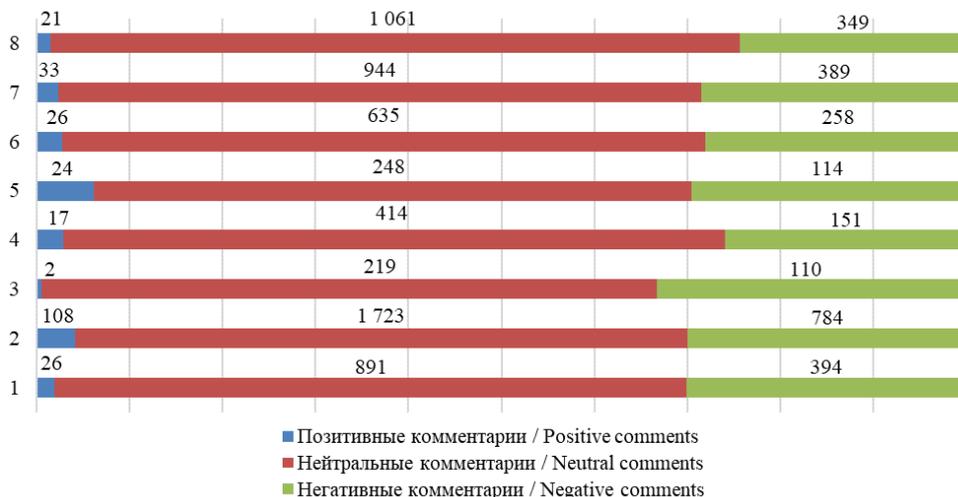
Р и с. 1. Анализ публичных комментариев и выступлений на страницах сообществ в социальных сетях по поводу транспортной реформы (количество и характер комментариев по г. Новокузнецку (февраль 2021 г. – февраль 2022 г.).¹¹

F i g. 1. Analysis of public comments and speeches on community pages in social networks about the transport reform (the number and nature of comments on Novokuznetsk (February 2021 – February 2022)

⁹ Рейтинг городов России по качеству общественного транспорта 2021 г.

¹⁰ Instagram – проект Meta Platforms Inc., деятельность которой запрещена в Российской Федерации.

¹¹ Здесь и далее в статье рисунки составлены авторами.



1 – «Инцидент Кузбасс» (социальная сеть «ВКонтакте», 21 публикация за период 10.10.2021 – 18.02.2022 гг.) / “Kuzbass Incident” (VKontakte social network, 21 publications for the period 10.10.2021 – 18.02.2022)

2 – «Инцидент Кемерово» (социальная сеть «ВКонтакте», 16 публикаций за период 16.12.2021 – 27.01.2022 гг.) / “Kemerovo Incident” VKontakte (VKontakte social network, 16 publications for the period 16.12.2021 – 27.01.2022)

3 – «Город Кемерово» (социальная сеть «ВКонтакте», 9 публикаций за период 16.06.2018 – 19.02.2022 гг.) / “Kemerovo City” (VKontakte social network, 9 publications for the period 16.06.2018 – 19.02.2022)

4 – «В ритме Кемерово» (социальная сеть «ВКонтакте», 26 публикаций за период 07.12.2021 – 12.02.2022 гг.) / “In Rhythm Kemerovo” (VKontakte social network, 26 publications for the period 07.12.2021 – 12.02.2022)

5 – «Подслушано Кемерово» (социальная сеть «ВКонтакте», 13 публикаций за период 14.12.2021 – 16.02.2022 гг.) / “Overheard Kemerovo” (VKontakte social network, 13 publications for the period 14.12.2021 – 16.02.2022)

6 – «Регион 42» (социальная сеть «ВКонтакте», 25 публикаций за период 04.10.2021 – 19.02.2022 гг.) / “Region 42” (VKontakte social network, 25 publications for the period 04.10.2021 – 19.02.2022)

7 – «Типичный Кемерово» (социальная сеть «ВКонтакте», 17 публикаций за период 12.10.2021 – 11.02.2022 гг.) / “Typical Kemerovo” VKontakte (VKontakte social network, 17 publications for the period 12.10.2021 – 11.02.2022)

8 – «Инцидент Кемерово» (социальная сеть Instagram¹², 25 публикаций за период 07.12.2021 – 26.02.2022 гг.) / “Kemerovo Incident” (Social network Instagram, 25 publications for the period 07.12.2021 – 26.02.2022)

Р и с. 2. Анализ публичных комментариев и выступлений на страницах сообществ в социальных сетях по поводу транспортной реформы (количество и характер комментариев по г. Кемерову (июнь 2018 г. – февраль 2022 г.))

F i g. 2. Analysis of public comments and speeches on the pages of communities in social networks about the transport reform (the number and nature of comments on Kemerovo (June 2018 – February 2022))

¹² Instagram – проект Meta Platforms Inc., деятельность которой запрещена в Российской Федерации.



■ Позитивные комментарии / Positive comments

■ Нейтральные комментарии / Neutral comments

■ Негативные комментарии / Negative comments

Р и с. 3. Анализ новостных порталов и сайтов публикаций городских событий

F i g. 3. Analysis of news portals and publication sites of city events

Исследовательская идея выделения трех вариантов первичного оценивания комментариев строилась на предположении о смещении пользователями характера оценок в сторону культуры «просьб, требований и обвинений власти», сложившейся в российской практике социально-политического взаимодействия за последние десятилетия.

Большинство комментариев нейтральны («Новокузнецк ОНЛАЙН» и «Администрация города Новокузнецка»), лидером концентрации негативных оценок выступают ресурсы «Подслушано Новокузнецк» (302 комментария) и «Администрация города Новокузнецка» (806 комментариев). Рост нейтральных комментариев (высокое присутствие такого рода оценок на фоне остальных) позволяет поддержать идею актуальности данных инноваций, а также коридор, который население (пользователи) готовы использовать для демонстрации себя и «своих» интересов быстро и безболезненно.

Незначительное увеличение позитивных комментариев на фоне других ресурсов демонстрирует «Инцидент Кузбасс» (29 сообщений положительного содержания).

Анализ публичных страниц сообществ по теме транспортной реформы в Кемерово также выявляет преобладание нейтральных оценок. Доминирующим ресурсом, на котором пользователи демонстрируют позитивность осуществляемых



транспортных нововведений в городе, является «Инцидент Кемерово» в социальной сети «ВКонтакте» (108 комментариев).

Среди наиболее информационно включенных в обсуждение транспортной реформы ресурсов можно назвать «работу» сообществ «ВКонтакте». Причем доминирующим выступает в основном нейтральный тон комментариев пользователей по поводу проблем, возникающих в ходе транспортной реформы.

При этом, подводя итоги наблюдения за оценками транспортной реформы в специализированных новостных ресурсах, обнаруживается негативное комментирование происходящих событий, возможно, темп и условия динамического ритма активизируют в представителях журналистского цеха критичные требования.

Проведенные нами исследования [19; 25; 28] и результаты текущего анализа позволили обозначить различия в подходах к реализации транспортных нововведений в городах Новокузнецк и Кемерово.

1. *Тема / повестка* – «Новокузнецкая» стратегия предусматривает быстрый старт проекта без использования времени на подготовку общественного мнения, тестирование площадок и материальных компонентов. В Кемерово был выбран «длинный» путь подготовки и запуска инновационных транспортных коммуникаций с указанием фиксированного времени информирования, общественно-политического резонанса в социальных сетях, подготовки сообщений об улучшениях на примере страны и сибирского макрорегиона.

2. *Острота проблемы и попытки обоснования ее значимости.* Ритм и темп транспортной инновации в южной столице Кузбасса привел к динамичному отклику и социально-политическим акциям, неоднократному публичному пикетированию и «захвату» горожанами городской администрации. Острота звучания перспектив и последствий кемеровской транспортной реформы переключалась в сетевое пространство, в режиме последовательного гражданского обсуждения (рис. 2, 3).

3. *Быстрота изменений в ходе реализации транспортных нововведений.* Важно отметить существенную роль объемов и темпов технологического перевооружения и ресурсного обеспечения транспортной реформы. По оценкам пользователей, в обоих городах продолжительное время заняла именно качественная организационно-технологическая отладка. Оба города формально получили равные возможности обмена актуальной информацией по поводу реформы. В кемеровской стратегии сопровождения городской реформы растянутость этапов затрудняет пользователям услуг и эксплуатантам перейти к обсуждению «прошлого состояния» и результатов.

4. *Ключевые субъекты, апелляция к социальным признакам / «ролирование»* (население становится оценщиком, «экспертом» деятельности власти). Оценки жителей в городах преимущественно сходятся. Для новокузнецчан значительную часть проблемных точек занимает проблема быстрого и оперативного перемещения по городу и необходимости посещения мест работы. Кемеровчане отмечают условия перевозки пассажиров, возможность добраться в социально значимые места («отвезти ребенка...»¹³, «добраться ребенку в школу»). Без претензии на

¹³ Здесь и далее в тексте приведены высказывания горожан по поводу проводимой в городах Кузбасса транспортной реформы. Пунктуация и синтаксис преимущественно сохранены.



репрезентативность сравниваемых результатов такие акценты все же показательны. Особенно в сочетании с требованиями к новым маршрутам и транспортным средствам (жители Новокузнецка «голосуют» за своевременное и качественное перемещение, движение без задержек и пробок, кемеровские пассажиры отмечают приоритет безопасных перевозок и «транспортной культуры»). В оценках роли органов власти оба города категорично строги и требовательны.

5. *Характер, направленность и возможности сетевой (свободной, круглосуточной) коммуникации.* Стиль и тон комментариев требователен и насыщен категоричными нотами сравнения условий и качества жизни по регионам. Пользователи указывают на отсутствие иллюзий по поводу скорого результата, не теряя надежды в перспективе. Результаты наших качественных наблюдений показывают существование возможности диалога формата «власть – население». Также сохраняются традиции персонализации ответственности за результаты предлагаемых нововведений от первых лиц (губернатор и мэры городов).

6. *Правила и формы коммуникативного взаимодействия* участников реформы, степень доверия, границы реформы («степень притязаний», «масштабы бедствий и востребованность преобразований»). В указанном направлении результаты сравнительных исследований демонстрируют различные оценки предлагаемых инноваций («У них план и алгоритм на реформы уже расписан на несколько лет. Не выполнению НЕ подлежит» («Типичный Кемерово», 30 января 2022 г.).

7. *Оценка результатов* транспортных нововведений. В целом вектор оценок «сдержанно-прогрессивный», отмечается насущный интерес к городским переменам, включая формирование новой транспортной свободы горожан («Очень, очень большие неудобства терпит народ в этих автобусах... Толпа возле водителя с оплатой. Очень неудобно...») («Инцидент Новокузнецк», 3 июня 2021 г.). Без учета территории проживания горожане отмечают сомнительные последствия транспортной инновации – удлинение маршрутов, появление новых «неизвестных» пассажирами маршрутов, необходимость пересадок. Первоначально обозначившаяся проблема – переход на цифровые взаимодействия между эксплуатантами и пассажирами – оказалась относительно легко преодолеваемой.

Обсуждение и заключение. В процессе анализа транспортного поведения горожан исследователи прибегают к сюжетной линии изучения противоречивых требований в борьбе за место¹⁴, принимая во внимание свойство постоянной изменчивости городского пространства и его обитателей.

Описывая проблемы реализации транспортной реформы, важно учитывать, что ритм, характер и направленность общественного отклика на заявленные нововведения выступают индексом общественного доверия. По результатам исследования реформ в Новокузнецке и Кемерове (начальная стадия) можно предположить некоторые признаки гражданской оценки транспортных нововведений. В частности, можно выделить «адаптационные реакции»¹⁵ участников:

– провиденциализм, имеющий в целом положительный эффект для общества, но повышающий социальное паразитирование и пассивность (ожидание

¹⁴ Система жизнеобеспечения городов Кузбасса... С. 72.

¹⁵ Sztompka P. Society in Action: The Theory of Social Becoming. Chicago : University of Chicago Press, 1991. 211 p.



нового транспортного парка, маршрутов перевозок, критика работы поставщиков услуг, обвинения в предоставлении якобы «старых списанных “московских” автобусов»);

– угроза коррупции для участников взаимодействия (формируются два разнонаправленных процесса: поиск новых точек доверия и авторитетов, ощущение предсказуемых решений власти и управленцев, намеки горожан на «распил денежных средств», «откаты чиновникам»);

– сверхбдительное внимание участников взаимодействия друг за другом, поскольку компетентность и ответственность сторон остается под сомнением, увеличивая роль контрольных сообществ и технологий;

– приоритет личных связей над формализованными или безличными отношениями (приоритет доменных структур, жителей определенных районов, пассажиров конкретных маршрутов, автомобилистов и т. д.);

– «геттоизация» – формирование множества границ вокруг «своей» группы в угрожающем «внешнем» окружении. Попытка снизить сложность и неопределенность и повысить доверие местным, этническим или семейным, кровнородственным группам и сообществам (особенно заметно в оценках последствий транспортной реформы для конкретных районов Новокузнецка и Кемерова);

– поиск сильного авторитарного лидера и ратование за «железный порядок» (апелляция к решениям мэра, губернатора, присутствие СМИ);

– экстернализация доверия – перенос объектов доверия за пределами привычного круга (в случае недоверия “местным” сравнение результатов реформы с другими городами и регионами России).

Актуальность сетевых коммуникаций в отношении городских проблем развития в настоящее время выступает индикатором, определяющим общественный интерес и активный коммуникативный профиль городского взаимодействия. В частности, в изучении коммуникаций городских сообществ нами отмечается:

– осведомленность пользовательских сетей об угрозах: «Жаль, наверное, что открытого и честного диалога между властью и обществом так и не состоялось...» (vse42.ru, 20 января 2022 г.);

– «ожидания поломок» в сложно сочетаемых схемах взаимодействия (техническое, логистическое, финансовое, организационно-управленческое), угроза терроризма, пандемии, «неуправляемые» публичные пространства.

Социальные коммуникации городского населения и власти осуществляются в условиях реактивных отношений. Реактивные коммуникации, их акторы, драйверы, эксперты и платформы также инициируют быстрые темпы реализации транспортной городской реформы. Ниже приведены некоторые показатели реактивности городского взаимодействия.

1. Быстрая коммуникативная реакция на информационные сообщения органов власти и других участников взаимодействия: «Пожалуйста, обратите внимание на транспорт. Сегодня 15 февраля люди на конечной не смогли все войти в 8 автобус, 48 приехал с опозданием на 10 минут, развернулся и уехал, никого не взял и другие остановки проезжал» (профиль губернатора в соцсети Instagram¹⁶).

¹⁶ Instagram – проект Meta Platforms Inc., деятельность которой запрещена в Российской Федерации.



2. Демонстрация гражданской точки зрения (общественный интерес может быть услышан): «Я житель д. Мозжуха. Утром ехать на работу невозможно, ДАВКА! и вечером до дому уехать ТЯЖКО!!» (Администрация г. Кемерово в социальной сети «ВКонтакте», 3 февраля 2022 г.).

3. Наличие платформ для обсуждения проблем городского развития (коммуникация горожан, власти, экспертов и управленцев).

4. Использование квазипубличных приемов социально-политического взаимодействия (право граждан комментировать содержание, характер и результаты властных и управленческих решений) – общественные приемные первых лиц региона и представителей исполнительной власти, сетевые «зеркала» городских проблем.

Обращает на себя внимание обремененность глобальными рисками и угрозами (угроза пандемии, изолированность российского общества, современные мировые, российские и региональные «ожидания трагедии»).

Инновации (качество проектов, новые технологии, новые форматы услуг, система «профессии – рынок – обучение – организации», востребованность нововведений как формат современного взаимодействия) полностью реализуются на территории с привлечением соответствующих ресурсов, мобилизации потенциала населения.

Транспортно-транзитивный формат нововведений характеризуется обстоятельствами, формирующими облик транспортной реформы сибирских городов:

– невозможность полной и единовременной перезагрузки процессов организации пассажирской коммуникации;

– прозрачность и конкурентность городской транспортной реформы;

– содействие инфраструктурным проектам из фондов венчурных организаций, представителей местного, формирующего регион, город бизнеса;

– использование в реализации инновационной транспортной реформы сочетание трех перспектив: «ближней» (тактический уровень), средней (оперативный уровень, запас ресурсов) и стратегической, связанной с продолжительной реализацией нововведений;

– привлечение заинтересованных лиц (бизнес, госструктуры, общественность, помощь «людей территории»);

– сложившаяся практика избегания предпринимателями эксплуатации объектов городской инфраструктуры, находящихся в финансовом ведении городских структур;

– часто реформы ангажированы проектами федерального уровня;

– дилемма приоритетов развития крупных транспортных компаний и поддержка местных инициатив;

– система модернизации, как и система управления транспортной системой, обнаруживают несколько слоев участия и влияния (место, ресурсы, время, уровень территории);

– создание инновационного подвижного состава и сети коммуникации по поводу пассажирской перевозки в городе.

Доверие жителей города представителям административно-управленческой и политической власти включает: мобилизацию групповых и организационных



интересов; «маятник интересов» – перемещение “активных” тем; протестное сетевое поведение характеризуется нелинейным распространением дискурсов, часто далекая от политики тема политизируется в реактивной коммуникации («Мэр Кузнецов и губернатор Цивилев сделали реформу, в которой никто, кроме них, не нуждался. С народом даже не разговаривали, не спрашивали – нужно им это. Тысяча человек остались без работы: кондукторы, водители») (Социальная сеть TikTok, 20 ноября 2020 г.).

Самостоятельное направление представляют интересы развития городской территории:

- история места, памятные места (знаковые посещаемые территории, транспортная доступность выступает маркером популярности);
- пространства и инфраструктура города («Мы не можем допустить, чтобы люди дальше ездили на ржавых Пазиках. Там ужас, это же смотреть невозможно на этот Пазик. ...Люди набиваются как сельди в бочке»¹⁷ (vse42.ru, 8 октября 2020 г.);
- угроза «потери социальной перспективы» жителями города (Ж. Т. Тощенко);
- городское время («время города» по Н. Луман), скорость и плотность транспортных потоков характеризуют ритм и благополучность городской территории;
- мобильность городского населения: «А МНЕ ПРАВИТСЯ! Если раньше вынуждена была платить 25 рублей, сейчас всего 10 р., еду, куда хочу, на чем хочу. А проблемы были, есть, БУДУТ ВСЕГДА...» («Инцидент Новокузнецк», 4 ноября 2021 г.).

Множество информации, передаваемой жителями городских территорий и представителями власти, в рамках сетевых коммуникаций, свидетельствует о существовании непарных коммуникативных оппозиций и появления новых пространств и форматов социально-политического взаимодействия.

За пределами материальных и финансовых последствий освоения нововведений остаются социальные последствия, результаты которых сказываются на мобилизационной готовности, ожидании населением нового. В современных условиях нововведения не завершаются на последнем запланированном этапе, они получают общественное (пользовательское) комментирование, и власти вынуждены инициировать новые векторы модернизации и развития.

Решения транспортных нововведений могут оказаться интересными для исследователей территорий, специалистов административно-управленческих структур, транспортной и городской инфраструктуры, региональных политических деятелей.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Хегай Ю. А. Зарубежный опыт транспортной политики // Теория и практика общественного развития. 2013. № 8. С. 350–352. EDN: RBKFBF
2. Behrens K., Robert-Nicoud F. Survival of the Fittest in Cities: Urbanisation and Inequality // The Economic Journal. 2014. Vol. 124, issue 581. Pp. 1371–1400. <https://doi.org/10.1111/eoj.12099>
3. Schneider J. A. Organizational Social Capital and Nonprofits // Nonprofit and Voluntary Sector Quarterly. 2009. Vol. 38, issue 4. Pp. 643–662. <https://doi.org/10.1177/0899764009333956>

¹⁷ Здесь приводится высказывание Губернатора Кемеровской области – Кузбасса С. Е. Цивилева.



4. Silái I., Vitková L. Public Spaces and the Reflection of Society and its Culture // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 2017. Vol. 245, issue 4. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/245/4/042009>
5. Galderisi A., Colucci A. Smart, Resilient and Transition Cities Emerging Approaches and Tools for a Climate-Sensitive Urban Development. Elsevier, 2018. 283 p. URL: <https://www.elsevier.com/books/smart-resilient-and-transition-cities/galderisi/978-0-12-811477-3> (дата обращения: 18.07.2022).
6. Beard J. R., Montawi B. Age and the Environment: The Global Movement Towards Age-Friendly Cities and Communities // Journal of Social Work Practice. 2015. Vol. 29, issue 1. Pp. 5–11. <https://doi.org/10.1080/02650533.2014.993944>
7. Greenfield E. A. Age-Friendly Initiatives, Social Inequalities, and Spatial Justice // The Hastings Center Report. 2018. Vol. 48, issue 53. Pp. 41–45. <https://doi.org/10.1002/hast.912>
8. Ceder A. Urban Mobility and Public Transport: Future Perspectives and Review // International Journal of Urban Sciences. 2021. Vol. 25, issue 4. Pp. 455–479. <https://doi.org/10.1080/12265934.2020.1799846>
9. Loos E., Sourbati M., Behrendt F. The Role of Mobility Digital Ecosystems for Age-Friendly Urban Public Transport: A Narrative Literature Review // International Journal of Environmental Research and Public Health. 2020. Vol. 17, issue 20. <https://doi.org/10.3390/ijerph17207465>
10. Vehicle-Assisted Techniques for Health Monitoring of Bridges / H. Shokravi [et al.] // Sensors. 2020. Vol. 20, issue 12. Pp. 34–60. <https://doi.org/10.3390/s20123460>
11. Sliwa B., Piatkowski N., Wietfeld C. The Channel as a Traffic Sensor: Vehicle Detection and Classification Based on Radio Finger-Printing // IEEE Internet of Things Journal. 2020. Vol. 7, no. 8. Pp. 7392–7406. URL: <https://www.semanticscholar.org/reader/2b33065a5a8b93619a86469f-9f97a4d6b63d68d9> (дата обращения: 18.07.2022).
12. Won M. Intelligent Traffic Monitoring Systems for Vehicle Classification: A Survey // IEEE Access. 2020. Vol. 8. URL: <https://arxiv.org/pdf/1910.04656.pdf> (дата обращения: 18.07.2022).
13. Vehicle Detection with Occlusion Handling, Tracking, and OC-SVM Classification: A High Performance Vision-Based System / R. Velazquez-Pupo [et al.] // Sensors. 2018. Vol. 18, issue 2. <https://doi.org/10.3390/s18020374>
14. Урбан О. А., Демчук Н. В. Социальные практики ресурсообеспечения в некоммерческом секторе ресурсного региона // Регионоведение. 2022. Т. 30, № 1. С. 103–128. <https://doi.org/10.15507/2413-1407.118.030.202201.103-128>
15. Иванов О. Б., Бухвальд Е. М. Стратегическое территориальное планирование в регионах России // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2018. № 3. С. 7–21. <https://doi.org/10.24411/2071-6435-2018-10023>
16. Филоненко В. И., Штомпель Л. А., Штомпель О. М. Город и «городское»: тождество и различие // Регионоведение. 2022. Т. 30, № 1 (118). С. 204–225. <https://doi.org/10.15507/2413-1407.118.030.202201.204-225>
17. Березинец И. В., Соколова Е. В. Транспортная система и город: какой должна быть транспортная реформа // Вестник Санкт-Петербургского университета. Менеджмент. 2020. Т. 19, № 3. С. 362–384. <http://doi.org/10.21638/11701/spbu08.2020.304>
18. 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. <http://dx.doi.org/10.24158/tipor.2017.5.12>
19. Кранзеева Е. А., Головацкий Е. В., Орлова А. В. Практики мобильностей жителей областного центра как основа транспортной политики региона // Научное обозрение. Сер. 2: Гуманитарные науки. 2020. № 3-4. С. 69–83. <http://doi.org/10.26653/2076-4685-2020-3-4-07>
20. Межох З. П., Лукашева И. В. Глобализация – фактор, определяющий современное развитие транспортной системы // Бюллетень транспортной информации. 2007. № 10. С. 14–17.
21. 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. <http://doi.org/10.14515/monitoring.2016.5.14>
22. Алгоритм развития общественных пространств крупных городов в условиях их урбанизации / С. Г. Тяглов [и др.] // Регионоведение. 2020. Т. 28, № 4 (113). С. 778–800. <http://doi.org/10.15507/2413-1407.113.028.202004.778-800>

23. Ускова Т. В., Бабич Л. В. Использование человеческого капитала в контексте устойчивого развития региона // Регионология. 2021. Т. 29, №. 4. С. 820–839. <https://doi.org/10.15507/2413-1407.117.029.202104.820-839>

24. Кранзеева Е. А., Орлова А. В., Нятина Н. В., Григорик Н. Н. Соучастие населения региона в реализации национальных проектов: ретроспектива и перспектива // Регионология. 2020. Т. 28, № 3 (112). С. 490–515. <https://doi.org/10.15507/2413-1407.112.028.202003.490-515>

25. 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. <https://doi.org/10.17223/15617793/464/10>

26. Головацкий Е. В., Нятина Н. В. Ресурсы гражданских инициатив в городах Кузбасса // Вестник Кемеровского государственного университета. Сер.: Политические, социологические и экономические науки. 2019. № 3 (13). С. 300–309. <https://doi.org/10.21603/2500-3372-2019-4-3-300-309>

27. Китчин Р. Управляемый данными сетевой урбанизм // Шаги/Steps. 2017. № 2. С. 98–116. EDN: ZFAXWT

28. Кранзеева Е. А., Головацкий Е. В., Орлова А. В. Реактивное взаимодействие власти и населения в социальных сетях: транспортная реформа г. Новокузнецк // Виртуальная коммуникация и социальные сети. 2022. Т. 1, № 1 (1). С. 24–30. URL: <https://socnet.ru/ru/nauka/article/53092/view> (дата обращения: 18.07.2022).

Поступила 10.10.2022; одобрена после рецензирования 16.11.2022; принята к публикации 28.11.2022.

Об авторах:

Головацкий Евгений Васильевич, доктор социологических наук, доцент, профессор кафедры социологических наук Кемеровского государственного университета (650000, Российская Федерация, г. Кемерово, ул. Красная, д. 6), ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8485-5852>, Researcher ID: U-4714-2017, homaik@rambler.ru

Кранзеева Елена Анатольевна, доктор социологических наук, доцент, заведующий кафедрой социологических наук Кемеровского государственного университета (650000, Российская Федерация, г. Кемерово, ул. Красная, д. 6), ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2577-9017>, Researcher ID: S-7024-2017, elkranzeeva@mail.ru

Орлова Анна Владимировна, кандидат социологических наук, доцент кафедры социологических наук Кемеровского государственного университета (650000, Российская Федерация, г. Кемерово, ул. Красная, д. 6), ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8568-6763>, Researcher ID: AAM-6962-2020, anniov@bk.ru

Заявленный вклад авторов:

Е. В. Головацкий – изучение концепции; проведение анализа материалов; подготовка первоначального варианта текста.

Е. А. Кранзеева – изучение концепции; критический анализ и доработка текста.

А. В. Орлова – участие в анализе концепции; сбор, обработка и анализ информации; доработка и оформление материалов статьи.

Все авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

REFERENCES

1. Kheday Yu.A. Foreign Experience of the Transport Policy. *Theory and Practice of Social Development*. 2013;(8):350–352. (In Russ., abstract in Eng.) EDN: RBKFBF
2. Behrens K., Robert-Nicoud F. Survival of the Fittest in Cities: Urbanisation and Inequality. *The Economic Journal*. 2014;124(581):1371–1400. <https://doi.org/10.1111/ecoj.12099>



3. Schneider J.A. Organizational Social Capital and Nonprofits. *Nonprofit and Voluntary Sector Quarterly*. 2009;38(4):643–662. <https://doi.org/10.1177/0899764009333956>
4. Silái I., Vitková L. Public Spaces and the Reflection of Society and its Culture. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*. 2017;245(4). <https://doi.org/10.1088/1757-899X/245/4/042009>
5. Galderisi A., Colucci A. Smart, Resilient and Transition Cities Emerging Approaches and Tools for a Climate-Sensitive Urban Development. Elsevier; 2018. Available at: <https://www.elsevier.com/books/smart-resilient-and-transition-cities/galderisi/978-0-12-811477-3> (accessed 18.07.2022).
6. Beard J.R., Montawi B. Age and the Environment: The Global Movement Towards Age-Friendly Cities and Communities. *Journal of Social Work Practice*. 2015;29(1):5–11. <https://doi.org/10.1080/02650533.2014.993944>
7. Greenfield E.A. Age-Friendly Initiatives, Social Inequalities, and Spatial Justice. *The Hastings Center Report*. 2018;48(53):41–45. <https://doi.org/10.1002/hast.912>
8. Ceder A. Urban Mobility and Public Transport: Future Perspectives and Review. *International Journal of Urban Sciences*. 2021;25(4):455–479. <https://doi.org/10.1080/12265934.2020.1799846>
9. Loos E., Sourbati M., Behrendt F. The Role of Mobility Digital Ecosystems for Age-Friendly Urban Public Transport: A Narrative Literature Review. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 2020;17(20). <https://doi.org/10.3390/ijerph17207465>
10. Shokravi H., Shokravi H., Bakhary N., Heidarrezaei M., Kolor S.S.R., Petru M. Vehicle-Assisted Techniques for Health Monitoring of Bridges. *Sensors*. 2020;20(12):34–60. <https://doi.org/10.3390/s20123460>
11. Sliwa B., Piatkowski N., Wietfeld C. The Channel as a Traffic Sensor: Vehicle Detection and Classification Based on Radio Finger-Printing. *IEEE Internet of Things Journal*. 2020;7(8):7392–7406. Available at: <https://www.semanticscholar.org/reader/2b33065a5a8b93619a86469f9f97a4d6b63d68d9> (accessed 18.07.2022).
12. Won M. Intelligent Traffic Monitoring Systems for Vehicle Classification: A Survey. *IEEE Access*. 2020;8. Available at: <https://arxiv.org/pdf/1910.04656.pdf> (accessed 18.07.2022).
13. Velazquez-Pupo R., Sierra-Romero A., Torres-Roman D., et al. Vehicle Detection with Occlusion Handling, Tracking, and OC-SVM Classification: A High Performance Vision-Based System. *Sensors*. 2018;18(2). <https://doi.org/10.3390/s18020374>
14. Urban O.A., Demchuk N.V. Social Practices of Resource Provision in the Non-Profit Sector of the Resource Region. *Russian Journal of Regional Studies*. 2022;30(1):103–128. (In Russ., abstract in Eng.) <https://doi.org/10.15507/2413-1407.118.030.202201.103-128>
15. Ivanov O.B., Buchwald E.M. Strategic Territorial Planning in the Regions of Russia. *ETAP: Economic Theory, Analysis, and Practice*. 2018;(3):7–21. (In Russ., abstract in Eng.) <https://doi.org/10.24411/2071-6435-2018-10023>
16. Filonenko V.I., Shtompel L.A., Shtompel O.M. City and “Urban”: Identity and Difference. *Russian Journal of Regional Studies*. 2022;30(1):204–225. (In Russ., abstract in Eng.) <https://doi.org/10.15507/2413-1407.118.030.202201.204-225>
17. Berezinecz I.V., Sokolova E.V. Transportation System and the City: What the Urban Transport Reform Should be. *Vestnik of St. Petersburg University. Management*. 2020;19(3):362–384. (In Russ., abstract in Eng.) <https://doi.org/10.21638/11701/spbu08.2020.304>
18. Skoromecz E.K., Klicenko 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;(5):52–54. (In Russ., abstract in Eng.) <http://dx.doi.org/10.24158/tipor.2017.5.12>
19. Kranzeva E. A., Golovaczkiy E. V., Orlova A. V. Mobility Practices of Residents of the Regional Center as the Basis of Transport Policy of the Region. *Scientific Review. Series 2: Human Science*. 2020;(3-4):69–83. (In Russ., abstract in Eng.) <https://doi.org/10.26653/2076-4685-2020-3-4-07>
20. Mezhox Z.P., Lukasheva I.V. [Globalization is a Factor Determining the Modern Development of the Transport System]. *Byulleten' transportnoi informacii*. 2007;(10):14–17. (In Russ.)
21. Lychko S.K., Mosienko N.L. Public Transport in Mobility Practices: Daily Routes of Citizens. *Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes Journal*. 2016;(5):256–273. (In Russ., abstract in Eng.) <https://doi.org/10.14515/monitoring.2016.5.14>



22. 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. *Russian Journal of Regional Studies*. 2020;28(4):778–800. (In Russ., abstract in Eng.) <https://doi.org/10.15507/2413-1407.113.028.202004.778-800>

23. Uskova T.V., Babich L.V. Effective Use of Human Capital in the Context of Sustainable Development of the Region. *Russian Journal of Regional Studies*. 2021;29(4):820–839. (In Russ., abstract in Eng.) <https://doi.org/10.15507/2413-1407.117.029.202104.820-839>

24. Kranzeeva E.A., Orlova A.V., Nyatina N.V., Grigorik N.N. Participation of the Population of a Region in the Implementation of the National Projects: Retrospect and Prospect. *Russian Journal of Regional Studies*. 2020;28(3):490–515. (In Russ., abstract in Eng.) <https://doi.org/10.15507/2413-1407.112.028.202003.490-515>

25. Kranzeeva E.A., Golovatzkij E.V., Orlova A.V. Social and Political Interaction of Local Communities in the Region in the Context of Reactive Relations: Cases of Urban Space Improvement. *Tomsk State University Journal*. 2021;(464):81–90. (In Russ., abstract in Eng.) <https://doi.org/10.17223/15617793/464/10>

26. Golovatsky E.V., Nyatina N.V. Resources for Civic Initiatives in the Cities of Kuzbass. *Bulletin of Kemerovo State University. Series: Political, Sociological and Economic Sciences*. 2019;(3):300–309. (In Russ., abstract in Eng.) <https://doi.org/10.21603/2500-3372-2019-4-3-300-309>

27. Kitchin R. [Data-Driven Network Urbanism]. *Shagi/Steps*. 2017;(2):98–116. (In Russ., abstract in Eng.) EDN: ZFAXWT

28. Kranzeeva E.A., Golovatzkij E.V., Orlova A.V. Reactive Interaction between the Government and the Population in Social Networks: Transport Reform of Novokuznetsk. *Virtual Communication and Social Networks*. 2022;1(1):24–30. Available at: <https://socnet.ru/ru/nauka/article/53092/view> (accessed 18.07.2022). (In Russ., abstract in Eng.)

Submitted 10.10.2022; revised 16.11.2022; accepted 28.11.2022.

About the authors:

Evgeny V. Golovatsky, Dr. Sci. (Sociol.), Associate Professor, Professor, Department of Sociological Sciences, Kemerovo State University (6 Krasnaya St., Kemerovo 650000, Russian Federation), ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-8485-5852>, Researcher ID: U-4714-2017, xomaik@rambler.ru

Elena A. Kranzeeva, Dr. Sci. (Sociol.), Associate Professor, Head of the Department of Sociological Sciences, Kemerovo State University (6 Krasnaya St., Kemerovo 650000, Russian Federation), ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2577-9017>, Researcher ID: S-7024-2017, elkranzeeva@mail.ru

Anna V. Orlova, Cand. Sci. (Sociol.), Associate Professor, Department of Sociological Sciences, Kemerovo State University (6 Krasnaya St., Kemerovo 650000, Russian Federation), ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8568-6763>, Researcher ID: AAM-6962-2020, anniov@bk.ru

Contribution of the authors:

E. V. Golovatsky – study of the concept; analysis of materials; preparation of the initial version of the text.

E. A. Kranzeeva – study of the concept; critical analysis and revision of the text.

A. V. Orlova – participation in the analysis of the concept; collection, processing and analysis of information; revision and design of the materials of the article.

The authors have read and approved the final version of the manuscript.