

УДК 378.14

DOI: 10.52531/1682-1696-2025-25-2-156-167

Научная статья

EDN: USUENL

РАЗВИТИЕ МЕХАНИЗМОВ КОММУНИКАЦИИ ОРГАНОВ
ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ ГОРОДА МОСКВЫ
И ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕР.А. АБРАМОВ¹,
Ю.Ю. ТЕМНИКОВА²¹ Московский городской
педагогический университет, Москва,
Российская Федерация² Российский экономический
университет имени Г.В. Плеханова,
Москва, Российская Федерация

Статья посвящена комплексному исследованию механизмов коммуникации между органами исполнительной власти города Москвы и структурами гражданского общества в сфере транспортной политики. Разработана и верифицирована трехуровневая модель коммуникации, интегрирующая цифровые и традиционные форматы взаимодействия с учетом различных типов транспортных проектов. Предложена методика оценки эффективности коммуникационных механизмов на основе индекса партисипативности (ИП-М). Результаты исследования могут быть использованы при разработке стратегических документов в сфере транспортного планирования и городской мобильности, а также для совершенствования систем общественного участия в урбанистической политике.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: транспортная политика, коммуникационные механизмы, гражданское участие, цифровые платформы взаимодействия, общественный контроль, городская мобильность, партисипативное управление

ВВЕДЕНИЕ

Интенсивные трансформационные процессы в сфере городского транспорта, характеризующие современные мегаполисы, выдвигают на первый план проблематику эффективности коммуникационных механизмов между органами исполнительной власти и гражданским обществом. Транспортная система мегаполиса, являясь одним из ключевых элементов городской инфраструктуры, непосредственно влияет на качество жизни населения и экономический по-

Original article

DEVELOPMENT OF COMMUNICATION
MECHANISMS BETWEEN MOSCOW'S
EXECUTIVE AUTHORITIES AND CIVIL
SOCIETY IN THE TRANSPORT SECTORR.A. ABRAMOV¹, Y.Y. TEMNIKOVA²¹ MOSCOW CITY PEDAGOGICAL UNIVERSITY,
MOSCOW, RUSSIAN FEDERATION² PLEKHANOV RUSSIAN UNIVERSITY OF
ECONOMICS, MOSCOW, RUSSIAN FEDERATION

The article is devoted to a comprehensive study of the mechanisms of communication between the executive authorities of the city of Moscow and civil society structures in the field of transport policy. A three-level communication model has been developed and verified, integrating digital and traditional interaction formats, taking into account various types of transport projects. A methodology for evaluating the effectiveness of communication mechanisms based on the participativeness index (IP-M) is proposed. The results of the study can be used in the development of strategic documents in the field of transport planning and urban mobility, as well as to improve public participation systems in urban policy.

KEYWORDS: transport policy; communication mechanisms; civic engagement; digital platforms of interaction; public control; urban mobility; participatory governance

тенциал территории, что обуславливает высокую социальную значимость принимаемых в данной сфере управленческих решений.

Анализ научной литературы показывает ряд существенных пробелов в исследованиях коммуникационных механизмов в транспортной сфере. Во-первых, недостаточно изучены процессы трансформации коммуникационных практик под влиянием цифровизации, в частности, вопросы интеграции традиционных и цифровых каналов взаимодействия в единую коммуникационную экосистему [15]. Существующие исследования преимущественно фокусируются на отдельных аспектах цифровизации, не предлагая комплексного анализа ее влияния на институциональную

архитектуру взаимодействия власти и общества.

Во-вторых, сохраняется дефицит эмпирически обоснованных методик оценки эффективности коммуникационных механизмов, учитывающих многомерность этого феномена. Большинство существующих подходов ориентированы на количественные показатели, не позволяющие адекватно оценить качественные аспекты коммуникации, такие как степень делиберативности или трансформативный потенциал общественного участия [3]. Разработка валидного и надежного инструментария оценки эффективности коммуникационных механизмов представляется одной из приоритетных задач современных исследований в данной области.

В-третьих, недостаточно исследованы факторы, влияющие на вовлеченность различных социальных групп в транспортную политику. Большинство исследований рассматривают «гражданское общество» как гомогенную категорию, не учитывая дифференциацию интересов и практик участия различных социальных акторов [4]. Понимание социальной стратификации участия критически важно для разработки инклюзивных коммуникационных стратегий, обеспечивающих репрезентативность общественно-го мнения.

В-четвертых, сохраняется теоретико-методологический разрыв между исследованиями коммуникационных механизмов и анализом эффективности транспортной политики. Взаимосвязь между качеством коммуникационных процессов и результативностью транспортных проектов изучена фрагментарно, что затрудняет формирование интегративных моделей управления, объединяющих технологический и партисипативный подходы [6].

Актуальность настоящего исследования обусловлена объективной необходимостью преодоления указанных исследовательских лакун и формирования комплексного научно обоснованного подхода к развитию механизмов коммуникации в транспортной сфере города Москвы. Столичный регион представляет особый интерес для исследования в силу нескольких факторов. Во-первых, Москва выступает пионером внедрения инновационных транспортных решений и цифровых технологий управления городской мобильностью, что создает уникальный контекст для анализа коммуникационных практик в условиях технологической трансформации. Во-вторых, интенсивная реализация крупномасштабных транспортных проектов в столице актуализирует проблематику общественного участия и социальной легитимации принимаемых решений. В-третьих, московский опыт традиционно выступает в качестве модельного для других российских регионов, что повышает практическую значимость исследования коммуникационных механизмов в контексте транспортной политики мегаполиса.

МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Методологическую основу исследования составил интегративный подход, объединяющий принципы системного анализа, институциональной теории и концепции партисипативного управления. Эмпирическую базу исследования составили данные, собранные в период с января 2021 по декабрь 2023 года на территории города Москвы. Основными источниками эмпирической информации выступили:

1. Результаты репрезентативного социологического опроса жителей г. Москвы ($n=1456$, выборка квотная по полу, возрасту, административному округу проживания, стандартная ошибка выборки $\pm 2,6\%$, доверительный интервал 95%). Опрос проводился методом формализованного интервью по месту жительства респондентов в октябре – ноябре 2022 года. Инструментарий исследования включал 42 вопроса, направленных на выявление опыта взаимодействия граждан с органами исполнительной власти по вопросам транспортной политики, оценку эффективности различных коммуникационных каналов и определение степени удовлетворенности существующими механизмами коммуникации.

2. Материалы глубинных экспертных интервью ($n=42$) с представителями органов исполнительной власти г. Москвы, отвечающими за транспортную политику ($n=12$), руководителями общественных организаций, специализирующихся на вопросах городской мобильности ($n=14$), независимыми экспертами в сфере транспортного планирования и урбанистики ($n=16$). Интервью проводились в соответствии с полуструктурированным гайдом, включающим тематические блоки, посвященные оценке существующих коммуникационных механизмов, выявлению барьеров эффективной коммуникации и перспективным направлениям совершенствования системы взаимодействия. Продолжительность каждого интервью составляла от 60 до 90 минут, все беседы фиксировались на аудиоредактор с последующей дословной расшифровкой.

3. Результаты контент-анализа официальных информационных ресурсов органов исполнительной власти г. Москвы ($n=17$), включая официальные сайты департаментов и ведомств, ответственных за транспортную политику, аккаунты в социальных сетях, информационные порталы и мобильные приложения. Анализ охватывал период с января 2021 по декабрь 2023 года и был направлен на оценку информационной открытости, интерактивности и инклюзивности цифровых коммуникационных каналов. Кодировочная матрица включала 28 параметров, объединенных в пять тематических блоков: доступность информации, полнота представленных данных, возможности обратной связи, инклюзивность дизайна, актуальность контента.

4. Статистические данные об обращениях граждан по вопросам транспортной политики за период

2019–2023 годов ($n=38529$), включая официальные обращения в органы исполнительной власти, электронные петиции, публикации на портале «Наш город», комментарии на официальных страницах в социальных сетях. Анализ данных материалов позволил выявить динамику и тематическую структуру запросов граждан, а также оценить оперативность и качество реагирования органов власти на поступающие обращения.

5. Документы стратегического планирования в сфере транспортной политики г. Москвы ($n=11$), включая государственные программы, стратегии развития транспортной системы, технические задания на реализацию транспортных проектов, методические рекомендации по организации общественного участия. Анализ данных документов был направлен на выявление формальных рамок коммуникационных процессов и оценку степени институционализации механизмов взаимодействия власти и общества.

Для обеспечения достоверности результатов исследования использовались различные стратегии валидации:

1. Методологическая триангуляция, предполагающая применение различных методов сбора и анализа данных для изучения одного и того же феномена.

2. Триангуляция источников данных, направленная на сопоставление информации, полученной от различных категорий информантов и из различных документальных источников.

3. Процедура экспертной валидации, включающая обсуждение предварительных результатов с представителями профессионального сообщества и коррекцию теоретических моделей с учетом экспертных оценок.

4. Длительное погружение в поле исследования (*prolonged engagement*), обеспечивающее глубокое понимание контекста функционирования коммуникационных механизмов и позволяющее выявлять устойчивые паттерны взаимодействия акторов.

Применение указанных стратегий позволило минимизировать влияние субъективных факторов на результаты исследования и обеспечить высокую степень обоснованности теоретических выводов и практических рекомендаций. Комплексный методологический подход, объединяющий количественные и качественные методы, создал основу для всестороннего анализа коммуникационных механизмов в транспортной сфере и выявления системных факторов, определяющих их эффективность.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Комплексный анализ эмпирических данных позволил идентифицировать ключевые дисфункции существующей системы коммуникации между органами исполнительной власти г. Москвы и структурами гражданского общества в транспортной сфере. Количественная и качественная оценка выявленных

дисфункций проводилась с использованием многомерной методологии, включающей статистический анализ обращений граждан, экспертные оценки и результаты социологических исследований.

Анализ данных, представленных в таблице 1, демонстрирует устойчивую негативную динамику показателей информационной открытости транспортной политики. Коэффициент Джини информационной доступности, отражающий степень неравномерности распределения информации между различными группами населения, увеличился с 0,58 в 2019 г. до 0,67 в 2023 году (+15,5%), что свидетельствует о возрастающей информационной асимметрии. Особенно значительный рост наблюдается в показателе дисперсии информированности социальных групп (+33,2%) и коэффициенте информационного неравенства округов (+35,5%), что указывает на усиление территориальной и социальной дифференциации в доступе к информации о транспортных проектах.

Контент-анализ официальных информационных ресурсов органов исполнительной власти г. Москвы выявил существенные дефициты в представлении технической документации по транспортным проектам (индекс полноты снизился с 0,72 до 0,59) и ограниченный доступ к альтернативным проектным решениям (снижение коэффициента доступности с 0,21 до 0,14). Эксперты подчеркивают, что данная ситуация значительно затрудняет содержательное участие граждан в обсуждении транспортных инициатив: «Представляемая информация носит преимущественно презентационный характер, фокусируясь на преимуществах проекта и практически игнорируя потенциальные риски и альтернативные варианты решения транспортных проблем» (из интервью с экспертом в области транспортного планирования). Второй значимой дисфункцией выступает выраженный временной лаг реагирования органов исполнительной власти на запросы и инициативы гражданского общества в транспортной сфере. Статистический анализ обращений граждан по вопросам транспортной политики позволил определить ключевые параметры данной дисфункции, представленные в таблице 2.

Анализ данных, представленных в таблице 2, показывает, что среднее время реагирования на обращения граждан существенно варьируется в зависимости от типа обращения, достигая максимальных значений для коллективных петиций (64,8 дня) и предложений, высказанных на общественных слушаниях (56,2 дня). Примечательно, что наиболее эффективные формы коммуникации с точки зрения скорости реагирования – обращения через портал «Наш город» (15,2 дня) и реакция на публикации в СМИ (18,4 дня) – выступают либо формализованными каналами официальной коммуникации, либо связаны с публичным давлением. При этом все типы обращений характеризуются высо-

ТАБЛИЦА 1.

Динамика коэффициентов информационной асимметрии в системе коммуникации органов исполнительной власти г. Москвы и гражданского общества в транспортной сфере (2019–2023 гг.)

Показатель	2019	2020	2021	2022	2023	Динамика (%)
Коэффициент Джини информационной доступности	0,58	0,61	0,64	0,66	0,67	+15,5
Индекс информационной прозрачности проектов	0,47	0,44	0,42	0,41	0,39	-17,0
Коэффициент транспарентности бюджетных решений	0,35	0,34	0,32	0,30	0,28	-20,0
Дисперсия информированности социальных групп	18,7	19,4	21,2	23,6	24,9	+33,2
Индекс полноты технической документации	0,72	0,68	0,63	0,61	0,59	-18,1
Коэффициент доступности альтернативных проектов	0,21	0,18	0,17	0,15	0,14	-33,3
Индекс открытости данных мониторинга	0,53	0,51	0,48	0,46	0,43	-18,9
Коэффициент информационного неравенства округов	0,31	0,34	0,37	0,40	0,42	+35,5

ТАБЛИЦА 2.

Временные характеристики реагирования органов исполнительной власти г. Москвы на обращения граждан по вопросам транспортной политики (2021–2023 гг.)

Тип обращения / инициативы	Среднее время реагирования (дни)	Медианное время реагирования (дни)	Стандартное отклонение (дни)	Доля просроченных ответов (%)	Коэффициент вариации (%)
Официальные письменные обращения	28,6	26,4	12,8	24,3	44,8
Электронные обращения через портал «Наш город»	15,2	12,8	6,4	18,7	42,1
Обращения через социальные сети	42,3	39,7	18,2	37,6	43,0
Коллективные петиции	64,8	61,5	22,4	48,2	34,6
Предложения на общественных слушаниях	56,2	52,8	19,7	42,8	35,1
Инициативы экспертных сообществ	43,5	41,2	14,6	35,4	33,6
Запросы депутатов по обращениям граждан	23,7	21,5	8,9	21,2	37,6
Реакция на публикации в СМИ	18,4	16,2	7,8	16,5	42,4

ким коэффициентом вариации (от 33,6 до 44,8%), что указывает на значительную неравномерность в сроках рассмотрения и отсутствие стандартизированных процедур обработки обращений. Особую обеспокоенность вызывает высокая доля просроченных ответов, достигающая 48,2% для коллективных петиций и 42,8% для предложений, высказанных на общественных слушаниях. Данная ситуация не только нарушает нормативные требования к срокам рассмотрения обращений, но и негативно влияет на доверие граждан к коммуникационным механизмам: «Отсутствие своевременной реакции воспринимается как игнорирование общественного мнения и демотивирует граждан от участия в последующих обсуждениях транспортных проектов» (из интервью с представителем общественной организации).

Третьей критической дисфункцией существующей системы коммуникации выступает низкая инклюзивность механизмов участия, выражающаяся в ограниченной вовлеченности различных социальных групп в процессы обсуждения и принятия решений в транспортной сфере. Результаты репрезентативного социологического опроса жителей г. Москвы (n=1456) позволили выявить существенную дифференциацию в уровне участия в зависимости от социально-демографических характеристик респондентов (табл. 3).

Анализ данных, представленных в таблице 3, выявляет значительную социальную стратификацию участия, характеризующуюся существенными различиями в индексах вовлеченности, информированности и влияния на решения между раз-

ТАБЛИЦА 3.

Дифференциация уровня участия различных социальных групп в обсуждении транспортной политики г. Москвы (2022–2023 гг.)

Социально-демографическая группа	Индекс вовлеченности	Индекс информированности	Индекс влияния на решения	Барьеры участия (топ-3)	Предпочтительные каналы коммуникации
Возраст 18–29 лет	0,32	0,48	0,21	Недоверие к процедурам (67%), Нехватка времени (58%), Сложность информации (52%)	Социальные сети (78%), Мобильные приложения (65%), Электронные петиции (43%)
Возраст 30–44 года	0,47	0,57	0,31	Формальность процедур (72%), Нехватка времени (67%), Недостаток информации (54%)	Электронные платформы (62%), Общественные слушания (41%), Социальные сети (38%)
Возраст 45–59 лет	0,35	0,42	0,25	Недоверие к процедурам (65%), Сложность участия (58%), Недостаток навыков (45%)	Личные приемы (53%), Письменные обращения (47%), Общественные слушания (42%)
Возраст 60+ лет	0,21	0,35	0,12	Цифровой барьер (78%), Недостаток информации (65%), Физическая недоступность (52%)	Личные приемы (68%), Письменные обращения (57%), Телефонные горячие линии (43%)
Высшее образование	0,51	0,63	0,38	Формальность процедур (74%), Нехватка времени (65%), Отсутствие обратной связи (58%)	Электронные платформы (67%), Экспертные обсуждения (54%), Общественные слушания (48%)
Среднее образование	0,28	0,41	0,18	Сложность информации (68%), Недостаток навыков (59%), Недоверие к процедурам (54%)	Социальные сети (62%), Личные приемы (48%), Телефонные горячие линии (45%)
Высокий доход	0,54	0,67	0,42	Нехватка времени (76%), Недоверие к процедурам (65%), Формальность участия (58%)	Электронные платформы (72%), Экспертные обсуждения (61%), Социальные сети (53%)
Низкий доход	0,24	0,38	0,15	Приоритет других проблем (73%), Недостаток ресурсов (68%), Недоверие к власти (64%)	Личные приемы (58%), Телефонные горячие линии (52%), Письменные обращения (45%)

личными социально-демографическими группами. Наибольший индекс вовлеченности демонстрируют респонденты с высоким доходом (0,54) и высшим образованием (0,51), в то время как наименьшие показатели фиксируются у лиц старшего возраста (0,21) и респондентов с низким доходом (0,24). Аналогичная дифференциация наблюдается по индексу влияния на решения, который варьируется от 0,12 у лиц старше 60 лет до 0,42 у респондентов с высоким доходом.

Анализ барьеров участия выявляет как универсальные препятствия, характерные для большинства социальных групп (недоверие к процедурам, формальность участия), так и специфические барьеры, свойственные отдельным категориям граждан: цифровой барьер у лиц старшего возраста (78%), приоритет других проблем у респондентов с низким доходом (73%), сложность информации у лиц со средним образованием (68%). Примечательно, что предпочтительные каналы коммуникации также суще-

ственно различаются в зависимости от социально-демографических характеристик: молодежь и лица с высоким доходом отдают предпочтение цифровым форматам взаимодействия (социальные сети, мобильные приложения, электронные платформы), в то время как представители старших возрастных групп и респонденты с низким доходом предпочитают традиционные каналы коммуникации (личные приемы, письменные обращения, телефонные горячие линии).

Результаты глубинных интервью с экспертами подтверждают наличие проблемы социальной эксклюзии в системе коммуникации: «Существующие механизмы общественного участия фактически закрепляют доминирование социально привилегированных групп, обладающих достаточными ресурсами, навыками и временем для вовлечения в обсуждение транспортных проектов. Интересы наиболее уязвимых категорий пользователей транспортной инфраструктуры – лиц с ограниченными возможностями здоровья, пожилых граждан, социально неблагополучных групп – практически не представлены в публичном дискурсе о транспортной политике» (из интервью с представителем некоммерческой организации, специализирующейся на вопросах доступной городской среды).

Систематизация эмпирических данных позволила разработать многомерную типологию коммуникационных практик, используемых в транспортной политике г. Москвы. Типология основана на четырех ключевых критериях: (1) степень институционализации, (2) уровень цифровизации, (3) потенциал влияния на принимаемые решения, (4) инклюзивность. Результаты кластерного анализа коммуникационных практик представлены в таблице 4.

Анализ типологии коммуникационных практик выявляет существенную вариативность их характеристик и эффективности в зависимости от контекста применения. Наиболее институционализированными форматами взаимодействия выступают формализованные публичные слушания (0,92) и общественные советы (0,87), что обеспечивает их устойчивость и регулярность, но одновременно создает риски излишней формализации и бюрократизации коммуникационных процессов. Высоким уровнем цифровизации характеризуются цифровые платформы участия (0,96) и краудсорсинговые инициативы (0,93), что расширяет их доступность и масштабируемость, но потенциально ограничивает вовлеченность цифрово-исключенных групп населения. По критерию потенциала влияния на принимаемые решения лидируют экспертные обсуждения (0,82), общественные советы (0,67) и медийные кампании (0,61), что отражает значимость экспертного знания и информационного давления в процессах формирования транспортной политики. Наиболее инклюзивными форматами взаимодействия

выступают краудсорсинговые инициативы (0,64) и локальные собрания жителей (0,61), обеспечивающие более широкое представительство различных социальных групп.

Примечательно, что частота использования коммуникационных практик не всегда коррелирует с их эффективностью: наиболее часто применяемые форматы (формализованные публичные слушания – 21,6%) демонстрируют относительно низкую экспертную оценку эффективности (4,2 балла по 10-балльной шкале). Это может свидетельствовать о приоритете формального соблюдения процедур над реальным качеством коммуникационных процессов.

Анализ релевантности различных коммуникационных практик для конкретных категорий транспортных проектов выявляет определенную специализацию форматов взаимодействия: для крупных инфраструктурных проектов наиболее релевантными оказываются формализованные публичные слушания и экспертные обсуждения, для локальных улучшений – краудсорсинговые инициативы и локальные собрания жителей, для стратегического планирования – общественные советы. Экспертные интервью подтверждают необходимость дифференцированного подхода к выбору коммуникационных практик в зависимости от специфики транспортных проектов: «Универсальных механизмов взаимодействия с общественностью не существует. Для каждого типа проектов необходимо формировать специфическую коммуникационную стратегию, учитывающую масштаб изменений, технологическую сложность решений, территориальную локализацию и структуру заинтересованных сторон. Подход «одна модель для всех случаев» приводит к имитации диалога и порождает общественное недоверие к процедурам участия» (из интервью с представителем департамента транспорта).

На основе полученных эмпирических данных была разработана и апробирована методика оценки эффективности коммуникационных механизмов в транспортной сфере, основанная на расчете индекса партисипативности (ИП-М). Индекс представляет собой интегральный показатель, учитывающий количественные и качественные параметры общественного участия в транспортной политике. Апробация индекса была проведена на выборке из 28 транспортных проектов, реализованных в г. Москве в период 2021–2023 гг. Результаты представлены в таблице 5.

Для более детального понимания структуры индекса партисипативности был проведен факторный анализ его компонентов, результаты которого представлены в таблице 6.

Анализ результатов апробации индекса партисипативности выявляет значительную вариативность показателей эффективности коммуникационных механизмов в зависимости от категории транспортных

ТАБЛИЦА 4.

Типология коммуникационных практик в транспортной политике г. Москвы (по результатам кластерного анализа, 2021–2023 гг.)

Тип комму- никационной практики	Степень инсти- туционализа- ции (0-1)	Уровень цифрови- зации (0-1)	Потен- циал влияния (0-1)	Индекс инклюзив- ности (0-1)	Частота использо- вания (%)	Эффек- тивность (эксперт- ная оценка, 1-10)	Релевантные категории проектов
Формализован- ные публичные слушания	0,92	0,34	0,41	0,38	21,6	4,2	Крупные ин- фраструктур- ные проекты, изменения маршрутной сети
Цифровые платформы участия	0,78	0,96	0,53	0,45	18,2	6,8	Реорганизация дорожного движения, тарифная по- литика
Общественные советы	0,87	0,52	0,67	0,31	14,5	7,2	Стратегиче- ское пла- нирование, программы развития
Краудсорсин- говые инициа- тивы	0,41	0,93	0,38	0,64	11,8	5,4	Локальные улучшения, развитие ве- лоинфраструк- туры
Экспертные обсуждения	0,73	0,58	0,82	0,27	9,4	8,3	Технически сложные про- екты, инно- вационные решения
Медийные кампании	0,35	0,77	0,61	0,52	8,7	7,1	Резонансные проекты, конфликтные ситуации
Локальные собрания жителей	0,48	0,25	0,44	0,61	7,2	6,3	Точечные изменения, локальные про- блемы
Гражданский контроль	0,39	0,68	0,47	0,49	5,4	5,9	Реализация принятых решений, мониторинг качества
Прямые действия	0,18	0,43	0,56	0,37	3,2	3,8	Конфликтные ситуации, экстренные проблемы

проектов. Наиболее высокие значения ИП-М демонстрируют проекты развития велоинфраструктуры (среднее значение 0,65) и изменения маршрутной сети наземного транспорта (0,58), что может быть связано с более активным вовлечением пользователей данных видов транспорта и относительной технологической доступностью данных проектов для общественного обсуждения. Наименьшие значения индекса фиксируются для проектов внедрения интеллектуальных транспортных систем (0,32) и развития метрополитена (0,38), что может объясняться высокой технической сложностью данных проектов

и доминированием экспертного знания в процессах их планирования и реализации.

Факторный анализ компонентной структуры ИП-М показывает, что наибольшие факторные нагрузки и, соответственно, наибольший вклад в интегральный показатель вносят компоненты «Учет общественного мнения» (факторная нагрузка 0,875) и «Инклюзивность участия» (0,843). При этом именно эти компоненты демонстрируют относительно низкие средние значения по выборке проектов (0,32 и 0,41 соответственно), что указывает на ключевые проблемные зоны существующей системы коммуникации.

ТАБЛИЦА 5.

Оценка эффективности коммуникационных механизмов в транспортной политике г. Москвы на основе индекса партисипативности (ИП-М) (n=28 проектов, 2021–2023 гг.)

Категория транспортных проектов	Количество проектов	Среднее значение ИП-М	Медианное значение ИП-М	Минимальное значение ИП-М	Максимальное значение ИП-М	Стандартное отклонение	Коэффициент вариации (%)
Развитие метрополитена	5	0,38	0,36	0,29	0,45	0,06	15,8
Реконструкция дорожной сети	6	0,43	0,41	0,32	0,57	0,09	20,9
Организация выделенных полос	4	0,51	0,52	0,44	0,61	0,07	13,7
Развитие велоинфраструктуры	3	0,65	0,67	0,58	0,71	0,05	7,7
Реорганизация парковочного пространства	5	0,47	0,45	0,38	0,59	0,08	17,0
Изменение маршрутной сети наземного транспорта	3	0,58	0,56	0,52	0,65	0,06	10,3
Внедрение интеллектуальных транспортных систем	2	0,32	0,32	0,28	0,35	0,05	15,6

ТАБЛИЦА 6.

Компонентная структура индекса партисипативности (ИП-М) и факторные нагрузки (по результатам факторного анализа, 2023 г.)

Компонент ИП-М	Весовой коэффициент	Факторная нагрузка	Статистическая значимость (p-value)	Среднее значение по выборке проектов (n=28)	Стандартное отклонение	Корреляция с общим индексом
Информационная открытость	0,15	0,724	<0,001	0,53	0,12	0,68
Инклюзивность участия	0,18	0,843	<0,001	0,41	0,14	0,76
Делиберативность	0,17	0,798	<0,001	0,38	0,11	0,72
Учет общественного мнения	0,22	0,875	<0,001	0,32	0,13	0,85
Обратная связь	0,13	0,652	<0,001	0,47	0,09	0,61
Прослеживаемость изменений	0,15	0,731	<0,001	0,43	0,10	0,69

Наиболее высокие средние значения фиксируются для компонентов «Информационная открытость» (0,53) и «Обратная связь» (0,47), что может свидетельствовать о приоритете формальных аспектов коммуникации над содержательным вовлечением общественности в процессы принятия решений. Корреляционный анализ выявил сильную положительную связь между индексом партисипативности и экспертной оценкой качества реализации транспортных проектов ($r=0,73$, $p<0,001$), что подтверждает гипотезу о позитивном влиянии эффективной коммуникации на результатив-

ность транспортной политики. Примечательно, что наиболее сильная корреляция наблюдается между компонентом «Учет общественного мнения» и показателем удовлетворенности пользователей результатами проекта ($r=0,81$, $p<0,001$), что подчеркивает ключевую роль реального влияния общественности на принимаемые решения в формировании позитивного восприятия транспортных инициатив.

На основе результатов эмпирического исследования была разработана многоуровневая модель коммуникации в транспортной политике г. Москвы,

ТАБЛИЦА 7.

Результаты апробации многоуровневой модели коммуникации в транспортной политике г. Москвы (n=4 пилотных проекта, 2022–2023 гг.)

Уровень модели	Коммуникационные механизмы	Ключевые участники	До внедрения (среднее по показателям)	После внедрения (среднее по показателям)	Изменение (%)	Статистическая значимость (p-value)
Стратегический	Стратегические сессии, экспертные панели, цифровая платформа стратегических инициатив	Органы исполнительной власти, экспертные организации, представители бизнеса, НКО, активные граждане	Вовлеченность стейкхолдеров: 0,34 Качество обратной связи: 0,41 Влияние на решения: 0,28 Информационная открытость: 0,43	Вовлеченность стейкхолдеров: 0,52 Качество обратной связи: 0,59 Влияние на решения: 0,46 Информационная открытость: 0,67	+52,9 +43,9 +64,3 +55,8	0,003 0,007 0,001 0,002
Тактический	Публичные обсуждения проектов, тематические рабочие группы, онлайн-консультации, краудсорсинг	Профильные департаменты, муниципальные власти, профессиональные сообщества, общественные организации, местные жители	Репрезентативность участия: 0,38 Делиберативность: 0,36 Учет мнений: 0,32 Прозрачность процедур: 0,45	Репрезентативность участия: 0,53 Делиберативность: 0,58 Учет мнений: 0,49 Прозрачность процедур: 0,62	+39,5 +61,1 +53,1 +37,8	0,008 0,002 0,004 0,011
Операционный	Цифровые сервисы обратной связи, общественный мониторинг, локальные информационные каналы, мобильные приложения	Исполнители проектов, управы районов, местные активисты, жители затрагиваемых территорий	Оперативность реагирования: 0,37 Доступность информации: 0,42 Территориальный охват: 0,31 Удовлетворенность процессом: 0,28	Оперативность реагирования: 0,62 Доступность информации: 0,71 Территориальный охват: 0,53 Удовлетворенность процессом: 0,47	+67,6 +69,0 +71,0 +67,9	<0,001 <0,001 0,001 0,002

интегрирующая традиционные и инновационные форматы взаимодействия власти и общества. Модель включает три взаимосвязанных уровня: стратегический, тактический и операционный, каждый из которых характеризуется специфическими механизмами коммуникации, участниками и форматами взаимодействия. Пилотная апробация элементов модели была проведена на четырех транспортных проектах в 2022–2023 гг., результаты которой представлены в таблице 7.

Анализ результатов апробации многоуровневой модели коммуникации свидетельствует о существенном улучшении показателей эффективности взаимодействия власти и общества на всех уровнях. На стратегическом уровне наиболее значительный прогресс достигнут в показателе влияния на решения (+64,3%, $p=0,001$), что указывает на усиление роли общественного мнения в формировании долгосрочных приоритетов транспортной политики. На тактическом уровне максимальное улучшение фиксируется по параметру делиберативности (+61,1%, $p=0,002$), что отражает повышение качества публичных дискуссий при обсуждении конкретных транспортных проектов. На операционном уровне наибольший прогресс демонстрирует показатель территориального охвата

(+71,0%, $p=0,001$), свидетельствующий о расширении географии общественного участия и вовлечении ранее исключенных локальных сообществ.

Статистически значимые улучшения по всем ключевым параметрам эффективности коммуникации ($p<0,05$) подтверждают валидность предложенной модели и обосновывают целесообразность ее масштабирования на более широкий спектр транспортных проектов. Особенно важно отметить, что внедрение многоуровневой модели коммуникации позволило существенно повысить показатель удовлетворенности граждан процессом взаимодействия (+67,9%, $p=0,002$), что может рассматриваться как индикатор повышения доверия к процедурам общественного участия и потенциального снижения конфликтности при реализации транспортных проектов.

Экспертные интервью подтверждают положительную оценку результатов апробации модели: «Ключевым преимуществом многоуровневой модели является преодоление фрагментации коммуникационных процессов и формирование взаимосвязанной экосистемы взаимодействия, которая обеспечивает преемственность общественного участия на всех этапах транспортной политики – от стратегического плани-

рования до повседневного мониторинга реализации проектов. Это позволяет сформировать долгосрочные партнерские отношения между властью и обществом, основанные на взаимном доверии и признании ценности вклада каждой из сторон» (из интервью с экспертом в области городского управления). Важным аспектом предложенной модели является ее адаптивность к различным категориям транспортных проектов и специфике локальных сообществ. В отличие от универсальных коммуникационных схем, многоуровневая модель предусматривает возможность гибкой настройки конкретных механизмов взаимодействия в зависимости от масштаба и технологической сложности проектов, социально-демографических характеристик затрагиваемых территорий и потенциала конфликтности предлагаемых изменений.

Анализ результатов апробации многоуровневой модели коммуникации позволил сформулировать ряд практических рекомендаций по оптимизации коммуникационных механизмов в транспортной политике г. Москвы, которые могут быть объединены в четыре основных блока:

1. Институциональные преобразования, направленные на повышение статуса общественного участия и закрепление обязательных процедур коммуникации на всех этапах разработки и реализации транспортных проектов.
2. Технологическая оптимизация, предполагающая развитие цифровых платформ взаимодействия с учетом принципов инклюзивного дизайна и обеспечения доступности для различных социальных групп.
3. Методическое обеспечение, включающее разработку стандартов качества коммуникационных процессов и обучение сотрудников органов исполнительной власти современным технологиям общественного участия.
4. Социальная инклюзия, ориентированная на вовлечение недопредставленных групп населения и обеспечение репрезентативности общественного участия в транспортной политике.

Реализация данных рекомендаций требует системного подхода и межведомственной координации, что определяет необходимость создания специализированной организационной структуры, ответственной за развитие коммуникационных механизмов в транспортной политике г. Москвы.

В целом, результаты исследования свидетельствуют о значительном потенциале совершенствования системы коммуникации между органами исполнительной власти г. Москвы и гражданским обществом в транспортной сфере. Предложенная многоуровневая модель коммуникации, подтвердившая свою эффективность в ходе пилотной апробации, может рассматриваться как концептуальная основа для системных преобразований, направленных на повышение качества взаимодействия власти и общества и, как

следствие, эффективности транспортной политики мегаполиса.

Завершающий этап эмпирического исследования был посвящен оценке долгосрочных эффектов внедрения новых коммуникационных механизмов в транспортную политику г. Москвы. Для этого был проведен лонгитюдный анализ трансформации ключевых показателей эффективности взаимодействия власти и общества на четырех пилотных территориях, где в 2022 г. были внедрены элементы многоуровневой модели коммуникации. Полученные данные позволяют прогнозировать потенциальные социально-экономические эффекты от масштабирования модели на всю транспортную систему мегаполиса.

Сравнительный анализ результатов внедрения новых коммуникационных механизмов демонстрирует устойчивую положительную динамику ключевых показателей, свидетельствующую о системном характере происходящих изменений. Особенно показательна трансформация качественных параметров коммуникации, таких как глубина общественной дискуссии, смещение ее фокуса от критики к конструктивным предложениям, формирование сообществ заинтересованных граждан, готовых к долгосрочному вовлечению в транспортную политику. Эти изменения создают основу для становления подлинно партисипативной модели городского управления, в которой общественное участие выступает не формальным требованием, а органичным элементом процесса принятия решений.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное исследование позволило выявить и систематизировать ключевые дисфункции существующей системы коммуникации между органами исполнительной власти г. Москвы и гражданским обществом в транспортной сфере, а также разработать научно обоснованные рекомендации по их преодолению.

Разработанная типология коммуникационных практик в транспортной политике г. Москвы позволила идентифицировать 9 основных типов взаимодействия, различающихся по степени институционализации, уровню цифровизации, потенциалу влияния и инклюзивности. Статистический анализ выявил дисбаланс между частотой использования коммуникационных практик и их эффективностью: наиболее часто применяемые форматы (формализованные публичные слушания – 21,6%) демонстрируют относительно низкую экспертную оценку эффективности (4,2 балла по 10-балльной шкале). Разработанный и апробированный индекс партисипативности (ИП-М) продемонстрировал значительную вариативность показателей эффективности коммуникационных механизмов в зависимости от категории транспортных проектов: от 0,32 для проектов внедрения интеллектуальных транспортных систем до 0,65 для проектов развития вело-

инфраструктуры. Факторный анализ выявил, что наиболее проблемными компонентами являются «Учет общественного мнения» (среднее значение 0,32) и «Инклюзивность участия» (0,41), что указывает на приоритетные направления совершенствования коммуникационных механизмов.

Предложенная многоуровневая модель коммуникации, включающая стратегический, тактический и операционный уровни взаимодействия, была успешно апробирована на четырех пилотных транспортных проектах в 2022–2023 гг. Результаты апробации свидетельствуют о статистически значимом улучшении всех ключевых показателей эффективности коммуникации: на стратегическом уровне влияние на решения увеличилось на 64,3% ($p=0,001$), на тактическом уровне делиберативность возросла на 61,1% ($p=0,002$), на операционном уровне территориальный охват расширился на 71,0% ($p=0,001$).

ЛИТЕРАТУРА

1. Бабинцев В.П., Шаповал Ж.А. Публичные коммуникации власти и общества в регионе: проблемы и возможности конструктивных изменений // *Власть*. 2018. Т. 26. № 4. С. 7–15.
2. Блудян Н.О. Реформирование пассажирского транспорта // *Автомобильный транспорт*. 2017. № 1. С. 32–34.
3. Булавина Л.В. Проектирование и оценка транспортной сети и маршрутной системы в городах. Екатеринбург: УрФУ, 2014. 266 с.
4. Василенко И.А. Государственное и муниципальное управление. М.: Юрайт, 2019. 494 с.
5. Волошинская А.А. Российский опыт оценки регулирующего воздействия: подходы и проблемы // *Государственное управление. Электронный вестник*. 2015. № 51. С. 106–125.
6. Дмитриев А.В., Пядухов Г.А. Социально-пространственный дискурс общественного участия в крупном городе // *Социологические исследования*. 2013. № 11. С. 58–64.
7. Донченко В.В., Кунин Ю.И. Перспективы развития транспортной системы крупного города (опыт Москвы) // *Транспорт Российской Федерации*. 2016. № 5 (66). С. 5–9.
8. Зотов В.В., Губанов А.В. Коммуникативные барьеры в системе взаимодействия власти и общества // *Государство и общество: вчера, сегодня, завтра*. Серия: Социология. 2019. № 3. С. 39–48.
9. Киселева А.М. Развитие территориального общественного самоуправления в крупном городе // *Социологические исследования*. 2018. № 11. С. 93–98. DOI: 10.31857/S013216250002787-1
10. Мерсиянова И.В., Яковсон Л.И. Сотрудничество государства и структур гражданского общества в решении социальных проблем // *Вопросы государственного и муниципального управления*. 2011.

№ 2. С. 5–24.

11. Мирошниченко И.В., Морозова Е.В. Сетевая публичная политика: контуры предметного поля // *Полис. Политические исследования*. 2017. № 2. С. 82–102. DOI: 10.17976/jpps/2017.02.06
12. Молдавская Е.Э., Трошина Т.И. Общественное участие в локальном самоуправлении в современной России: социально-исторический аспект // *Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки*. 2017. № 5. С. 99–107. DOI: 10.17238/issn2227-6564.2017.5.99
13. Родин А.В., Будко А.С. Межсекторное взаимодействие в условиях цифровизации экономики региона // *Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования*. 2018. № 7 (33). С. 58–63.
14. Якимец В.Н., Никовская Л.И. Механизмы и принципы межсекторного социального партнерства как основа развития общественно-государственного управления // *Власть*. 2018. Т. 26. № 4. С. 15–25.
15. Якимов М.Р. Транспортное планирование: создание транспортных моделей городов. М.: Логос, 2013. 188 с.

REFERENCES

1. BABINTSEV V.P., SHAPOVAL J.A. Public communications between government and society in the region: problems and opportunities for constructive changes. *Vlast*. 2018;26;(4):7–15. (In Russian).
2. BLUDYAN N.O. Reforming passenger transport. *Automobile transport*. 2017;1:32–34. (In Russian).
3. BULAVINA L.V. Design and evaluation of the transport network and route system in cities. Yekaterinburg: UrFU, 2014:266. (In Russian).
4. VASILENKO I.A. State and municipal administration. Moscow: Yurayt, 2019:494. (In Russian).
5. VOLOSHINSKAYA A.A. The Russian experience of regulatory impact assessment: approaches and problems. *Public administration. Gosudarstvennoye upravleniye. Elektronnyy vestnik*. 2015;51:106–125. (In Russian).
6. DMITRIEV A.V., PYADUKHOV G.A. Socio-spatial discourse of public participation in a large city. *Sotsiologicheskiye issledovaniya*. 2013;11:58–64. (In Russian).
7. DONCHENKO V.V., KUNIN YU.I. Prospects for the development of the transport system of a large city (Moscow experience). *Transport Rossiyskoy Federatsii*. 2016;5;(66):5–9. (In Russian).
8. ZOTOV V.V., GUBANOV A.V. Communicative barriers in the system of interaction between government and society. *Gosudarstvo i obshchestvo: vchera, segodnya, zavtra. Seriya: Sotsiologiya*. 2019;3:39–48. (In Russian).
9. KISELEVA A.M. Development of territorial public self-government in a large city. *Sotsiologicheskiye issledovaniya*. 2018;11:93–98. DOI: 10.31857/S013216250002787-1 (In Russian).

10. MERSIYANOVA I.V., YAKOBSON L.I. Cooperation between the state and civil society structures in solving social problems. *Voprosy gosudarstvennogo i munitsipal'nogo upravleniya*. 2011;2:5–24. (In Russian).
11. MIROSHNICHENKO I.V., MOROZOVA E.V. Network public policy: contours of the subject field. *Polis. Politicheskiye issledovaniya*. 2017;2:82–102. DOI: 10.17976/jpps/2017.02.06 (In Russian).
12. MOLDAVSKAYA E.E., TROSHINA T.I. Public participation in local self-government in modern Russia: socio-historical aspect. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Seriya: Gumanitarnyye i sotsial'nyye nauki*. 2017;5:99–107. DOI: 10.17238/issn2227-6564.2017.5.99 (In Russian).
13. RODIN A.V., BUDKO A.S. Intersectoral interaction in the context of digitalization of the regional economy. *Innovatsionnaya ekonomika: perspektivy razvitiya i sovershenstvovaniya*. 2018;7;(33):58–63. (In Russian).
14. YAKIMETS V.N., NIKOVSKAYA L.I. Mechanisms and principles of intersectoral social partnership as a basis for the development of public administration. *Vlast*. 2018; 26;(4):15–25. (In Russian).
15. YAKIMOV M.R. Transport planning: creation of transport models of cities. Moscow: Logos, 2013:188. (In Russian).

Абрамов Руслан Агарунович,

д.э.н., профессор кафедры государственного и муниципального управления РЭУ им. Г. В. Плеханова, директор Института экономики, права и управления Московского городского педагогического университета
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1736-5693>,
SPIN-код: 2567-5408

✉ 119017, г. Москва, ул. Новокузнецкая, д. 16, стр. 10,
119017, Moscow, Novokuznetsk str., 16, p. 10,
e-mail: AbramovRA@mgpu.ru

Темникова Юлия Юрьевна,

аспирант кафедры государственного и муниципального управления ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова»
ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-8583-8624>,
SPIN-код: 9411-9103

✉ 115054, г. Москва, Стремянный переулок, д. 36,
115054, Moscow, Stremyanny Lane, 36,
e-mail: Temnikova_yuliya@internet.ru