

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Тольяттинский государственный университет»  
Гуманитарно-педагогический институт  
Кафедра социологии  
39.03.01 «Социология»

**БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА**

на тему

**«Обеспечение безопасности дорожного движения как формы  
социального контроля»**

Студент(ка)	<u>Я.С. Караман</u> (И.О. Фамилия)	<u>(личная подпись)</u>
Руководитель	канд.социол.наук, доц. <u>Ю. А. Крикунова</u> (И.О. Фамилия)	<u>(личная подпись)</u>
Консультант	д-р филос.наук, проф. <u>И. В. Цветкова</u> (И.О. Фамилия)	<u>(личная подпись)</u>
Консультант	д-р социол.наук, проф. <u>Т.Н. Иванова</u> (И.О. Фамилия)	<u>(личная подпись)</u>

**Допустить к защите**

Заведующий кафедрой д. социол.н., профессор Т.Н. Иванова \_\_\_\_\_

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_ г.

Тольятти 2017

## АННОТАЦИЯ

**Объектом** настоящего исследования выступает социальный контроль.

**Предмет исследования** – социальная регуляция безопасности дорожного движения как форма социального контроля.

**Целью** бакалаврской работы является изучение особенностей осуществления социального контроля, обеспечивающего безопасность дорожного движения в современном российском обществе.

Бакалаврская работа состоит из введения, двух глав (четырёх параграфов), заключения, списка используемой литературы и источников, приложения.

В первом параграфе первой главы раскрывается понятие «социальный контроль», рассматриваются теоретико-методологические подходы к изучению основных стратегий социального контроля.

Во втором параграфе первой главы раскрывается понятие, виды и принципы социального контроля, теоретические основы обеспечения безопасности дорожного движения.

В первом параграфе второй главы анализируются социальные представления об эффективности форм социального контроля по обеспечению безопасности дорожного движения. Представлены результаты социологического исследования методом анкетирования, который включал в себя оценку тольяттинцами эффективности форм социального контроля.

Второй параграф второй главы посвящен анализу экспертных интервью о роли агентов в процессе осуществления профессиональной деятельности по регулированию дорожного движения.

## Содержание

Введение .....	4
Глава 1. Теоретико-методологические подходы к изучению социального контроля .....	9
1.1. Зарубежная традиция в исследовании социального контроля.....	9
1.2. Социальный контроль в процессе обеспечения безопасности дорожного движения .....	18
Глава 2. Анализ системы безопасности дорожного движения в современном российском обществе .....	30
2.1. Социальные представления об эффективности форм социального контроля по обеспечению безопасности дорожного движения.....	30
2.2. Роль агентов социального контроля в обеспечении безопасности дорожного движения .....	40
Заключение .....	51
Список используемой литературы и источников .....	54
Приложение 1 .....	60
Приложение 2 .....	73
Приложение 3 .....	78
Приложение 4 .....	87
Приложение 5 .....	89

## Введение

**Актуальность темы исследования.** Ежедневный рост автомобилизации в мире является проблемой обеспечения безопасности дорожного движения в России. 15 ноября 2007 года произошло заседание Президиума Госсовета РФ, в котором обсуждался вопрос о совершенствовании муниципального управления в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Президент Российской Федерации, выступая на заседании Государственного совета, рассматривал вопрос, о том, как в дорожно-транспортных происшествиях «теряют здоровье, калечатся и гибнут те, кто относится к наиболее трудоспособной части населения. Это абсолютно невосполнимые потери для нас, для будущего страны»<sup>1</sup>.

Рост материального обеспечения людей, положительные тенденции в экономическом и социальном развитии нашего государства – именно это воздействует на ускорение темпов автомобилизации. По сведениям Государственной инспекции обеспечения безопасности дорожного движения Самарской области, в 2000 году в области насчитывалось 163 транспортных средства на 1000 человек. В 2010 году их количество увеличилось на 91 единицу, т.е. 253 автомобиля. В 2016 году автомобилизация в Самарской области достигла 309 машин на 1000 жителей. Самая главная негативная сторона автомобилизации – это транспортно-дорожный травматизм<sup>2</sup>.

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) в «Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015» указывает на тот факт, что половина всех смертельных случаев в результате ДТП происходит с пассажирами транспортных средств (51%), при этом оставшаяся доля

---

<sup>1</sup> Вступительное слово на заседании президиума Государственного совета «О состоянии безопасности дорожного движения и мерах по совершенствованию государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <http://archive.kremlin.ru/text/appears/2005/11/97169.shtml> (Дата обращения: 14.09.2016).

<sup>2</sup> Автомобилизация населения регионов России (авто/1000 чел.) в 1970 – 2014 годы [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://ru.wikipedia.org/Автомобилизация/> (Дата обращения: 14.09.2016)

трагических исходов «происходит среди наименее защищенных пользователей дорог – мотоциклистов (23%), пешеходов (22%) и велосипедистов (4%)»<sup>3</sup>.

Одна из важнейших социально-экономических проблем во всех странах мира – это аварийность транспортных средств. Организация Объединенных Наций характеризует состояние с безопасностью дорожного движения как глобальный кризис, в виду и того факта, что «транспортные средства, продаваемые в 80 % всех стран мира, не отвечают базовым стандартам безопасности»<sup>4</sup>.

Сложность и многосторонность социальных отношений, в которые включены все пользователи дорог, с одной стороны, производители транспортных средств, с другой стороны, и государственные органы, формирующие политику в сфере регулирования дорожной ситуации, с третьей стороны, порождает круг острых и противоречивых проблем, которые необходимо решать всему мировому сообществу в ближайшие годы.

Ситуация в России, осложняется, кроме того, несовершенством нормативно-правовой базы, регламентирующей как правила дорожного движения всех его участников, так и требования к нормам строительства дорог и качеству изготовления транспортных средств. В сформировавшихся условиях возрастает роль государственных органов, обеспечивающих контроль над безопасностью дорожного движения – Государственной инспекции МВД РФ, которая в рамках своей деятельности выполняет надзорные, контрольные и индивидуальные разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения.

**Степень научной разработанности проблемы.** Исследованием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения занимались такие

---

<sup>3</sup> Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 // Всемирная организация здравоохранения, 2015. – С.4.

<sup>4</sup> Там же. – С.10.

ученые как А.И. Куперман, Ю.В. Миронов, О.В. Майборода, Е.П. Попова, О.Ю. Матанцева, Бабков В.Ф.<sup>5</sup> и др.

Повышенный интерес исследователей направлен на изучение задач по обеспечению безопасности дорожного движения. Этой теме посвящены работы В.Ф. Бабкова, А.Г. Будрина, Е.В. Будриной, В.А. Иларионова, А.Э.Горева, В.И. Коноплянко<sup>6</sup>.

В работах Б.В. Россинского, В.И. Жулева, И.Н. Пугачева, Я.В. Хомяка, Ю.А. Кременеца<sup>7</sup> раскрыта роль безопасности в обществе, но она не в абсолютной мере отражает потенциал общей безопасности дорожного движения.

Недостаточная разработанность социологического обоснования проблемы социального контроля как формы обеспечения функционирования системы дорожного движения предопределили выбор темы данного исследования.

**Цель бакалаврской работы** – изучение особенностей осуществления социального контроля, обеспечивающего безопасность дорожного движения в современном российском обществе.

**Объект исследования** – социальный контроль.

**Предмет исследования** – социальная регуляция безопасности дорожного движения как форма социального контроля.

**Задачи исследования:**

---

<sup>5</sup> Куперман А.И., Миронов Ю.В. Безопасность дорожного движения. – М.: «Академия», 1999; Майборода О.В. Основы управления автомобилем и безопасность движения. – М.: «Академия», 2004; Попова Е.П. Оценка экономической эффективности инвестиционных проектов в области повышения безопасности дорожного движения. – М.: «МАДИ», 2001; Матанцева О.Ю. Правовые аспекты экономической устойчивости автотранспортной организации: монография. – М.: «Юстицинформ», 2016; Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения – М.: «Транспорт», 1992.

<sup>6</sup> Бабков В.Ф.. Дорожные условия и безопасность движения. - М.: «Транспорт», 1962; Будрин А.Г., Будрина Е.В.. Экономика автомобильного транспорта. – М.: «Академия», 2006; Иларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. - М.: «Транспорт», 1989; Горев А.Э.. Основы теории транспортных систем. – СПб., 2010.; Коноплянко В.И. Основы безопасности дорожного движения. – М.: «ДОСААФ», 1978.

<sup>7</sup> Россинский Б.В.. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» с практическим уоментарием.– М.: Право и закон, 1997; Жулев В.И. Ответственность участников дорожного движения. – М., 1997; Пугачёв И. Н. Организация и безопасность движения: учеб. пособие. – Хабаровск: «Хабар. гос. техн. ун-та», 2004. ; Хомяк Я.В. Организация дорожного движения. - Киев.: «Высшая школа», 1981; Кременец Ю.А. Технические средства организации дорожного движения. – М.: «Транспорт», 1990.

1. Рассмотреть методологические подходы к изучению основных стратегий социального контроля;
2. Раскрыть понятие, виды и принципы социального контроля, теоретические основы обеспечения безопасности дорожного движения;
3. Проанализировать социальные представления об эффективности форм социального контроля по обеспечению безопасности дорожного движения»;
4. Выявить роль агентов в процессе осуществления профессиональной деятельности по регулированию дорожного движения.

#### **Теоретико-методологическая база исследования.**

*Психологический (поведенческий) подход* (Г. Тард) согласно которому, поведение участников дорожного движения рассматривается с точки зрения коллективного представления о возможностях конкретных действий в той или иной ситуации, другими словами – будет ли личность подражать поведению «толпы»: следовать правилам дорожного движения или нарушать их – зависит от ее социально-психологических особенностей.

*Неоинституциональный подход* (Н. Флигстин, Л. Тевено) позволяет представить институты социального контроля как совокупность формальных и неформальных правил, с помощью которых регулируются практики повседневной жизни индивидов, то есть институты являются продуктом социального взаимодействия акторов.

*Интеракционистский подход* (Т. Шибутани) позволяет изучить специфику взаимодействия агентов, осуществляющих социальный контроль над ситуацией в области дорожного движения и всех его участников (пешеходов, водителей, пассажиров, велосипедистов).

*Теория общественного договора* (Т. Гоббс, Дж. Локк, Ж.-Ж. Руссо) позволяет раскрыть феномен безопасности дорожного движения в аспекте культуры согласия как принципа примирения, единения и достижения единства в осознании необходимости строгого соблюдения правил.

*Теория социального контроля* (Р. Парк, Э. Росс) позволяет рассматривать социальный контроль как важнейшее средство для обеспечения процесса усвоения каждым человеческим существом различных элементов сложившейся в данном обществе культуры.

**Гипотеза исследования:** в условиях общей социальной напряженности, увеличения рисков и катастроф в российском обществе назрела необходимость установления согласия в сфере обеспечения безопасности дорожного движения как одной из наиболее острых и противоречивых проблем современности в глобальном масштабе.

**Методы исследования:** анкетный опрос, экспертное интервью.

**Эмпирическая база исследования.** Для получения социологической информации, отражающей оценку тольяттинцами эффективности форм социального контроля по обеспечению безопасности дорожного движения в г. Тольятти, было проведено анкетирование. В ходе исследования изучается выборочная совокупность в размере 200 респондентов. Исследование носит пилотажный характер. Тип выборки – квотная, пропорциональная выборка. Единицами отбора выступают индивиды 2 групп: 1 группа – участники дорожного движения (мужчины), 2 группа – участники дорожного движения (женщины).

**Апробация работы:** результаты проведенного исследования отражены в статье, опубликованной в научно-методическом электронном журнале «Концепт» (июнь 2017).

**Структура бакалаврской работы.** Работа состоит из введения, двух глав, четырех параграфов, заключения, списка используемой литературы и источников и приложения.

## **Глава 1. Теоретико-методологические подходы к изучению социального контроля**

### **1.1. Зарубежная традиция в исследовании социального контроля**

Начнем с того, что термин «социальный контроль» впервые ввел в научный оборот французский социолог Габриэль Тард. Он утверждал, что именно социальный контроль – это самый важный фактор социализации. При этом, на наш взгляд, контроль в процессе социализации, не должен быть тотальным и повсеместным. Особое место в этом процессе должен играть договор между контролирующими органами и контролируемыми объектами, в связи, с чем целесообразно обратиться к анализу теории общественного договора.

Теорию договора общества активно разрабатывали Мыслители Нового времени. Эта теория дает полное представление о социальном контроле как обязательном рычаге установления стабильного гражданского состояния.

Томас Гоббс один из первых, кто основывал эту теорию. Он поделил всю историю существования человека на два – «естественное состояние» и «гражданское состояние». К первому он относил наличие у индивида «права на все». Тем не менее, осуществление «права на все» неизбежно приводит к «войне всех против всех»<sup>8</sup>, поскольку каждый человек является носителем такого права, и ставит жизнь самого человека под угрозу. Ликвидация такого неудачного положения возможна лишь с установлением «гражданского состояния».

По Т. Гоббсу, принятие «гражданского состояния» непосредственно связано с действием системы социального контроля. Его функционирование устанавливается с заключения общественного договора между объектом и субъектом социального контроля. В его основе лежит процесс отчуждения некоторых естественных прав человека. Т. Гоббс в своей концепции полагает,

---

<sup>8</sup> Гоббс Т. Избранные произведения: в 2-х т. Т. 1. – М.: «Мысль», 1964. – С. 293.

что люди по своему желанию идут на ограниченность в своей свободе и отречения от части своих прав (из более детального изложения концепции видно, что это право «устанавливать, справедливы или несправедливы повеления царей», право различать «справедливое и несправедливое, добро и зло, честное и бесчестное»<sup>9</sup>, осуждать себе подобных и др.) в пользу правителей в надежде обретения мира и безопасности. Гоббс отрицает возможность существования принуждения из вне и правовых институтов в отношении субъекта, рассматривая цель заключения договора. Субъект является не достигаемым для объекта.

Концепция Джона Локка иначе расставляет акценты общественного договора. Отсутствие рычагов у системы социального контроля Дж. Локк считает основным недостатком естественного состояния. Таким органом способно стать государство с его должностными лицами. Однако, Локк указывал, что «когда какое-либо число людей так объединено в одно общество, что каждый из них отказывается от своей исполнительной власти, присущей ему по закону природы, и передает ее обществу, то тогда, и только тогда, существует политическое или гражданское общество»<sup>10</sup>. Таким образом, отказываясь от части своих прав в пользу общества, человек «переносит людей из естественного состояния в государство»<sup>11</sup> и запускает в действие систему социального контроля.

Ж.-Ж. Руссо утверждал, что причина всех бед человека в постоянно растущих потребностях. Если человек сам не может их удовлетворить, то он становится подвластен «своей природе и, в особенности, себе подобным»<sup>12</sup>. Данная зависимость заставляет его предпринимать попытки «заинтересовать себе подобных в своей судьбе и заставить их находить действительную или кажущуюся выгоду в том, чтобы трудиться для его пользы». Таким образом, согласно концепции Руссо показало, что облеченная властью часть общества

---

<sup>9</sup> Гоббс Т. Там же. – С. 295.

<sup>10</sup> Локк Дж. Сочинения: В 3 т. Т. 3. – М.: «Мысль», 1985-1988. – С. 312.

<sup>11</sup> Локк Дж. Там же – С. 319.

<sup>12</sup> Руссо Ж.-Ж. Исповедь. Прогулки одинокого мечтателя. Рассуждение о науках и искусствах. Рассуждение о неравенстве. – М.: «Пушкинская библиотека», 2004. – С. 752.

предпринимает различные действия, которые, так или иначе, являются элементами системы социального контроля. Оказывающее воздействие, может совершаться как методами прямого (непосредственного) воздействия (быть «жестоким и непреклонным» с одними), так и методами косвенного воздействия (быть «изворотливым и лукавым» с другими).

В общей сложности концепция Руссо о системе социального воздействия выражена следующим образом: обратить себе на пользу силы тех, кто нападет, превратить противников в своих защитников, определить им другие принципы и дать им иные установления. Из этого видно, что здесь происходит процесс замены интересов объекта на интересы субъекта и показано воздействие на сознание объекта. Таким, в представлении Руссо, является современное ему общество, и в противовес такому порочному, опасному и ложному для человечества варианту развития социума, он выдвигает свою концепцию.

Руссо, в отличие от Гоббса, в собственной концепции обращает внимание на наличие социального института, который призван обеспечивать надзор над исполнительной властью. Народные собрания должны созываться периодически и рассматривать два ключевых вопроса: «Согласен ли народ оставить бразды правления в тех руках, на кого он их возложил в настоящий момент» и «Согласен ли суверен сохранить действующую форму Правления»<sup>13</sup>.

Обратимся к анализу работ Г. Тарда – французского социолога, научная новизна и оригинальность взглядов которого, неоспорима. В работе «Коммуникация и социальное влияние» Г. Тард дает следующее обоснование термину социальный контроль – это «средство, инструмент возвращения лиц с антиобщественным поведением к общественно значимой деятельности»<sup>14</sup>, к действию, которое соответствует общепризнанным общественным нормам.

---

<sup>13</sup> Руссо Ж.-Ж. Там же. – С. 287.

<sup>14</sup> Цит по: Кузнецова Е.М. Социальный контроль: сущность и методы реализации. М., 2012. С. 181.

Г. Тард считал, что поведение системы социального контроля направлено на подчинение индивида группе. Это может достигаться за счет функционирования его как «духовно-психологической системы». Главной целью этой системы является создать возможность ограничить рост потребностей, удовлетворение которых в данный момент невозможно, т.к. социальные институты развиты недостаточным образом. В общем, именно невыполнимость удовлетворения растущих потребностей индивида, по суждению Тарда, приводит к антиобщественному поведению. Однако, стремление представителей социальных институтов общества устойчивости порождает потребность действия механизма социального контроля, таким образом он имеет возможность обеспечивать «конформное поведение индивидов» в рамках данных институтов.

Можно сказать, что конформное поведение индивидов будет лишь промежуточной задачей социального контроля, потому как конформизм обозначается как «некритическое принятие индивидом существующего порядка вещей, приспособление к нему, отказ от выработки собственной позиции, пассивное следование преобладающему образу мыслей и типу поведения, общесоциальным или групповым стандартам и стереотипам»<sup>15</sup>. Одновременно с итоговой целью социального контроля является поведение индивидов, в основе которого лежит интериоризация интересов субъекта социального контроля объектом как своих собственных. Рассматривая контроль общества как неотъемлемую часть функционирования общества, Г.Тард вместе с тем только положил начало в основах теории социального контроля, что позволило его последователям возможность заняться более тщательно разработкой.

Позднее Э.Россом и Р.Парком, была разработана теория, которая гласит, что социальный контроль важен как инструмент, обеспечивающий усвоение человеком элементов культуры, сложившейся в социуме. Социальный контроль – это система, направленная на устранение

---

<sup>15</sup>Быченков В.М. Конформизм / Новая философская энциклопедия. Т. 2. – М.: «Мысль», 2001. – С. 303.

отклоняющегося, нежелательного поведения людей и их наказание за это, которая существует для сохранения мира и порядка в обществе.<sup>16</sup> Порядок в обществе осуществляется посредством нормативного регулирования.

Становление и развитие теории социального контроля в первую очередь связано с именами Эдварда Росса и Роберта Парка. За основу концепции социального контроля Э. Росса взяты такие понятия как «естественный порядок» (или «естественное состояние») и «социальный порядок». Для установления первого достаточно действия «естественной моральной мотивации»<sup>17</sup> (которая включает в себя такие человеческие качества, как чувство справедливости, «способность к симпатии», общительность и др.). Но этого недостаточно для того, чтобы установить социальный порядок в обществе. Здесь необходимо действие системы социального контроля, которую Э. Росс определяет как специальное влияние социума на поведение индивида<sup>18</sup>. Основная идея заключается в следующем: социальный контроль выполняет функцию ограничения абсолютной свободы индивида и создает систему норм и правил регулирования естественного порядка. Как и у Гоббса, у Росса люди добровольно отрываются от части своих прав, результатом чего является заключение некоего «социального договора», который гарантирует социальный порядок и безопасность<sup>19</sup>.

У Э. Росса свой взгляд на решение вопроса об участниках социального контроля. Общество он рассматривает как агента (исполнителя) социального контроля и утверждает, что «контроль, который мы имеем какое-нибудь право называть социальным, опирается на авторитет всего общества»<sup>20</sup>. Но, однако Э. Росс выделяет то, что именно меньшинство (т.е. элита) стоит во главе социального контроля, а большинство находится в подчинении у него.

---

<sup>16</sup> Тадевосян Э.В. Словарь справочник по социологии и политологии. – М.: «Знание», 1996. – 273с.

<sup>17</sup> Ross E. A. Social Control. A Survey of the Foundations Order. – Cleveland-London, 1969. – P. 9.

<sup>18</sup> Там же. – P. 4

<sup>19</sup> Там же. – P. 376.

<sup>20</sup> Там же.. – P. 77

Отсюда следует то, что элита является субъектом социального контроля, общество – агентом, а индивид – объектом.

«Соотношение социальных сил и человеческой природы»<sup>21</sup> именно так рассматривал Р. Парк социальный контроль. Понятие «социальный контроль» является основным у Парка при рассмотрении вопросов, которые тесно связаны с рассмотрением симбиоза человека как индивида и социума, и природы. Если общество обзревается с точки зрения организации общего существования и действия, то социальный контроль стоит рассматривать как способ сохранения и поддержания такой организации в ее постоянно меняющихся формах. Отсюда видно, что социальный контроль существует в любом виде общества и является некой универсальной формой общечеловеческого контроля.

Р. Парк считал, что основная роль социального контроля – это обеспечение преобразования совокупности индивидов в общество с присущими ему коллективными нормами и ценностями. А основной функцией считал организацию, интегрирование и направление энергии индивидов, которые составляют общество<sup>22</sup>. Действию политических, экономических, социокультурных и моральных институтов над природой человека Р. Парк отводил значительную роль в функционировании социального контроля.

Указывая на исторический характер социального контроля, Роберт Парк она то, что отличительную особенность имеют только формы, в которых проявляется социальный контроль – от традиций, ритуалов, общественного мнения, обычаев, табу до конкретных функций поддержания социального порядка, которые выполняют определенные социальные институты<sup>23</sup>.

Так же необходимо понимать, что неотъемлемой частью любого вида социального контроля является его легитимность. Объекту социального

---

<sup>21</sup> Park R. E. On Social Control and Social Behavior. – Chicago, 1969. – P. 185-198.

<sup>22</sup> История теоретической социологии. В 4-х т. Т. 3. – М.: «Канон», 1997. – С. 120.

<sup>23</sup> Park R. E. On Social Control and Social Behavior. P. 212-215.

контроля необходимо воспринимать социальные взаимоотношения как единственно верными и возможными отношениями в обществе. Как писал Ф.А. Хайек: «естественный порядок в высшей степени полезен, часто совершенно необходим для достижения социальных целей»<sup>24</sup>. Поэтому организационный социальный контроль возможен лишь в том случае, когда сами объекты общественного контроля не видят и не имеют более интересного, более привлекательного, варианта поведения.

«Внутренние формы контроля, – поясняют Б. Бергер и П. Бергер, – это те, при которых угроза индивиду поступает не извне, а изнутри его собственного сознания»<sup>25</sup>. Идя за Э. Дюркгеймом, необходимо понимать, что образование порождает мораль в индивиде и внушает ее сознанию. Так же следует отметить, что сознание индивида будет дисциплинировать его в соответствии с моральными правилами общества.<sup>26</sup>

В рамках социальной психологии так же исследуются проблемы социального контроля. Одним из первых стал развивать тему социального контроля в рамках социальной психологии Тамоцу Шибутани. Его утверждения связаны с рассмотрением людей как объектов социального контроля, что в свою очередь является допустимым, т.к. люди «не вольны поступать так, как им хочется»<sup>27</sup>. Однако Т. Шибутани считает, что если «отрицать социальный контроль» то это приведет не к свободе, а к анархии<sup>28</sup>.

Согласно неинституциональной теории Н. Флигстина<sup>29</sup>, свод правил дорожного движения (ПДД) можно представить как набор институциональных правил, регулирующих взаимодействие ГИБДД и участников дорожного движения и формирующихся в ходе этого взаимодействия. При этом интересы отдельных личностей влияют как на

<sup>24</sup> Хайек Ф.А. Познание, конкуренция и свобода (Антология). – СПб.: «Пневма», 1999. – С. 32.

<sup>25</sup> Бергер П., Бергер Б. Социология: биографический подход // Личностно-ориентированная социология. – М.: «Академический Проспект», 2004. – С. 207.

<sup>26</sup> Цит. по: Кравцов М.Ю. Функции социального контроля // научная статья, 2011 Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/funktsii-sotsialnogo-kontrolya/> (Дата обращения: 17.12.2016).

<sup>27</sup> Шибутани Т. Социальная психология. – Ростов-на-Дону: «Феникс», 1998. – С. 57.

<sup>28</sup> Шибутани Т. Там же – С. 236.

<sup>29</sup> См.: Флигстин Н. Поля, власть и социальные навыки // Экономическая социология: новые подходы к институциональному и сетевому анализу / Сост. и науч. ред. В.В. Радаев; пер. М.С. Добряковой и др. М.: «РОССПЭН», 2002. – С.121.

формальные, так и на неформальные правила. К последним относятся, на наш взгляд, различные способы обхода официальных санкций со стороны нарушивших ПДД, а также некоторые возможности для представителей элиты использовать собственное положение в социальной иерархии с тем, чтобы быть привилегированным участником дорожного движения.

Обращаясь к неоинституциональной версии теории, предложенной Л.Болтански и Л. Тевено<sup>30</sup>, мы можем сравнить какое-либо пространство и движение, совершающее в нем (в нашем случае дорожное) как каждодневные ситуации возникновения моментов, которые могут быть названы критическими. Последние «отражают одновременно и критическую деятельность людей, и необычность момента кризиса...Изначально ситуация примерно такова: люди, вовлеченные в повседневные отношения, ...и вынужденные координировать свои действия, понимают – что-то не так и они не могут больше ладить друг с другом, нужно что-то менять»<sup>31</sup>.

В процессе осознания данной необходимости у индивидов должна «включиться» рефлексивность этого критического момента. Индивид, осознающий, что больше так продолжаться не может, обычно выражает недовольство, которое в ситуациях, например, дорожно-транспортных происшествий, принимает различные формы пререканий, обмена критикой, упреков, зачастую эмоционального и физического насилия. Такие «сцены» обычно перерастают в споры, регулируемые правовой системой, и здесь контролирующим органом выступает дорожно-патрульная служба и другие государственные органы.

Для того, чтобы устранить недопонимание в ситуации спора, вышеуказанные ученые предлагают установить эквивалентность – то есть прийти к согласию путем координации связей между людьми и процессами. Л. Болтански и Л. Тевено иллюстрируют этот процесс подходящим к теме спором двух водителей после аварии, описывая, что их яростные вспышки

---

<sup>30</sup> См.: Болтански Л., Тевено Л. Социология критической способности // Журнал социологии и социальной антропологии. – 2000. – Том 3. - № 3.

<sup>31</sup> Болтански Л., Тевено Л. Там же. – С.66.

возмущения могут быть следствием, кроме того, целого ряда неприятностей, произошедших с ними в тот день. «Но, - констатируют исследователи, - «если они хотят избежать насилия, они должны суметь отбросить большую часть этих причин недовольства как «частные» и обратиться к общему определению соответствующих ситуации объектов – таких, как правила движения, состояние покрышек и т.д. Но чтобы их выбор релевантных и нерелевантных объектов совпал, у них должна быть общая способность понимать, что и в какой степени подходит для данной ситуации»<sup>32</sup>.

Исходя из анализа неoinституциональной теории, мы можем сделать вывод о том, что индивиды не могут жить в условиях постоянного кризиса, критические моменты – явление временное и необходимо стремиться к установлению согласия, мира и справедливости в обществе.

Таким образом, зарубежные социологи по-разному относились к понятию «социальный контроль». Концепция Эдварда Росса базируется на таких понятиях как «естественное состояние» и «социальный порядок», но, однако для установления социального порядка этого недостаточно. Здесь необходимо действие механизма социального контроля, который Э. Росс определяет, как преднамеренное влияние общества на поведение индивида.

Р. Парк в свою очередь рассматривает социальный контроль как «соотношение социальных сил и человеческой природы»<sup>33</sup>, а основной ролью социального контроля он считает обеспечение преобразования совокупности индивидов в общество с присущими ему коллективными ценностями и нормами. Т. Гоббс считал, что функционирование механизма социального контроля начинается с заключения общественного договора между объектом и субъектом социального контроля, где процесс отчуждения части естественных прав человека лежит в основе этого контроля. А вот Дж. Локк полагал, что отчуждение части прав человека в пользу общества «переносит людей из естественного состояния в государство»<sup>34</sup> и запускает в

---

<sup>32</sup> Болтански Л., Тевено Л. Там же. – С. 68.

<sup>33</sup> Park R. E. Ibid. – P. 185-198

<sup>34</sup> Локк Дж. Сочинения: В 3 т. Т. 3. – М.: «Мысль», 1985-1988. – С. 312.

действие механизм социального контроля. Ж. Руссо в своей концепции предусматривает существование общественного института, призванного обеспечить контроль над деятельностью исполнительной власти, который и будет осуществлять социальный контроль. По мнению Тарда действие механизма социального контроля направлено на подчинение индивида группе. Это достигается за счет функционирования его как «духовно-психологической системы». Ф.А. Хайек считает, что говорить об организационном социальном контроле можно лишь тогда, когда объекты социального контроля не имеют и не видят более привлекательных альтернативных способов социального поведения. А Т. Шибутани полагал, что отрицание социального контроля приведет не к свободе, а к анархии.

## **1.2. Социальный контроль в процессе обеспечения безопасности дорожного движения**

Процесс осуществления социального контроля неотвратимо связан с проблемами, определенными изолированностью участников социальных отношений и присутствием у них собственных потребностей. Естественный порыв к удовлетворению личных потребностей приводит к практически непредотвратимому конфликту интересов объектов и субъектов социального контроля. Варианты разрешения прорастающих социальных конфликтов находятся в направлении либо их игнорирования, либо согласования интересов, либо с помощью подавления одних интересов другими<sup>35</sup>.

Если рассматривать советскую литературу, то в ней тема социального контроля изначально в основном своем выражалась и проявлялась в рамках теории криминологии<sup>36</sup>. Согласно этой теме рассматриваются проблемы конфликтов, собственно возможности осуществления социального контроля

---

<sup>35</sup> Бернацкий В.О. Философия: конспект лекций: учеб. пособие для студентов всех специальностей и форм обучения / В. О. Бернацкий [и др.] ; под ред. Н. П. Маховой, 2008. – С. 350.

<sup>36</sup> Игошев К.Е., Шмаров И.В. Социальные аспекты предупреждения правонарушений: (Проблемы социального контроля). – М.: «Юридическая литература», 1980. – С. 17.

и посткриминального контроля, с криминальными преступлениями, правонарушениями и их предупреждениями, одним из этих видов является контроль над преступностью. В таких работах, в основном, социальный контроль определяется как форма воздействия, которая «ставит барьер индивидуалистическим устремлениям личности, предупреждает возможные с ее стороны правонарушения и преступления»<sup>37</sup>. Основным средством социального контроля выступает наказание, общепредупредительное воздействие которого «есть реальная важность для борьбы с криминалами»<sup>38</sup>.

Также тема социального контроля затрагивалась П.А. Сорокиным. В своей работе «Преступление и кара, подвиг и награда» он рассматривал наказания и поощрения, влияющие на действия индивида, как эффективный способ социального контроля. Изучая вопрос колебания интенсивности поощрений и наказаний (санкций), исходящих от субъекта социального контроля, П.А. Сорокин сформулировал «общую теорему», проясняющую «колебания кривой санкций». В данной теореме существует обратная связь между уровнем развития общества и степенью интенсивности санкций. Другими словами, чем выше степень интенсивности санкций, тем ниже степень развития общества, и наоборот, «чем более культурно данное общество и чем более однородна психика и поведение его членов – тем менее жестки наказания и менее интенсивны награды»<sup>39</sup>.

Далее формировалась теория социального управления, обширно применяя термин «социальный контроль». Данный термин в данной теории принимается как ступень управленческого процесса, в основе которого проверка и наблюдение процесса деятельности объекта установленный управленческим решением. Задача подобного контроля – предоставление данных об объекте управления, вследствие чего социальный контроль

---

<sup>37</sup> Игошев К.Е., Шмаров И.В. Указ. соч. – С. 18

<sup>38</sup> Яковлев А.М. Теория криминологии и социальная практика. – М.: «Наука», 1985. – С. 151.

<sup>39</sup> Сорокин П.А. Преступление и кара, подвиг и награда: Социологический этюд об основных формах общественного поведения и морали. – СПб.: «РХГИ», 1999. – С. 337.

нередко характеризуется как часть обратной связи, а у экономистов и менеджеров он формулируется как система эффективного управления

Обзор любого явления с точки зрения обособленной дисциплины дает возможность более подробно изучать тот или другой аспект явления. Однако по этой же причине этот подход является узким. Изучение социального контроля под эгидой вышеперечисленных дисциплин определяет разные его стороны. С другой стороны, совокупное постижение социального контроля как процесс социальной реальности не производится никакой дисциплиной.

На сегодняшний день имеется большое количество формулировки понятия «социальный контроль».

Одним из самых популярных является определение социального контроля как «системы наблюдения и проверки процесса функционирования соответствующего объекта в целях предотвращения и устранения его отклонений от заданных параметров»<sup>40</sup>. Данное определение наиболее актуально для советского периода, когда производственная область общества определялась как доминирующая и отображала сущность контроля в области производственных взаимодействий (контроля управления), а не социального контроля. Область социального управления намного больше, чем экономические (производственные) взаимодействия, а понятие «социальный контроль» обширнее, чем просто «наблюдение и проверка».

Определение социального контроля в справочной литературе применяется как системы или средства «саморегуляции социальной системы, обеспечивающего упорядоченное взаимодействие составляющих ее элементов посредством нормативного (в т. ч. правового) регулирования»<sup>41</sup>. Ошибочность этого определения заключается в том, что при установлении социального контроля применяются не только способы нормативного регулирования, но и, к примеру, методы идеологического, политического или ресурсного контроля.

---

<sup>40</sup> Афанасьев В.Г. Человек в управлении обществом. – М.: «Политиздат», 1977. – С. 125.

<sup>41</sup> Яковлев А.М. Контроль социальный / Энциклопедический социологический словарь. – М.: «ИСПИ РАН», 1995. – С. 301.

Наиболее точно содержание социального контроля отражают определения, которые рассматривают социальный контроль как:

а) процесс мотивации или систему, противостоящую стремлению к отклонениям от предвиденных действий объекта;

б) совместность процессов в социальном механизме, с помощью которых обеспечивается следование определенным «образцам» деятельности, а также соблюдение сдерживаний в поведении, нарушение которых неудовлетворительно действует на работу системы;

в) прицельное влияние на поведение членов общества для достижения поставленных целей<sup>42</sup>.

Одной из последних отечественных работ в области исследования социального контроля является книга «Игры интеллигентов, или Социальный контроль масс» Э. Макаревича и О. Карпухина. Согласно теории авторов это книги «социальный контроль массы» – это процесс «ежедневный, постоянный» и «предусматривает привитие ей определенных жизненных ценностей, консолидации ее вокруг этих ценностей, а также вокруг лидера нации или вождя»<sup>43</sup>. В качестве рычагов системы социального контроля выражаются «общественные связи в форме религии, пропаганды, образования, массовой культуры, рекламы, вся система производства и потребления (спроса и предложения), а также политические партии»<sup>44</sup> (подход в общем в духе похож на подход Г. Маркузе).

Отсюда следует, что в развитии представлений о природе и сущности социального контроля довольно ясно отслеживается направленность эволюционирования взглядов на данное явление в социальной жизни общества. Изначально представления о социальном управлении и контроле ограничивались абстрактными рассуждениями о потребности обеспечения стабильности в существовании общества и о поиске методов ее достижения.

---

<sup>42</sup> Социальное управление: Словарь. – С. 74.

<sup>43</sup> Макаревич Э., Карпухин О. Игры интеллигентов, или Социальный контроль масс. – М.: «ЭКМО»: Алгоритм-Книга, 2003. – С. 28.

<sup>44</sup> Макаревич Э., Карпухин О. Там же. – С. 29.

Но после был осуществлен переход к пониманию существования в социальной реальности социального контроля как особой системы, которая создает условия для управляемости общества.

При этом, стоит отметить, что единства в определении термина «социальный контроль», целью которого является обеспечение управляемости общества, как самостоятельного объекта управления, до сих пор нет<sup>45</sup>. Данное преобразование является встречной реакцией социальной теории на трансформации в социальной практике – усовершенствование социальной организации в сторону ее усложнения, делающей необходимым поиск новых способов и механизмов обеспечения постоянства в новых условиях. Все это является признаками возрастающей роли социального контроля в процессе реализации социального управления, а, значит и необходимости исследования факторов, которые дают возможность его осуществления, условий, причин.

«Любое общество существует и развивается, – пишет А.М. Яковлев, – воспроизводя ... господствующие в нем социально обусловленные стандарты поведения, соответствующие требованиям права и господствующей морали, обеспечивая их выполнение разнообразными санкциями (морального, правового и другого характера). Цель такого контроля – свести к минимуму отклонения от господствующих норм»<sup>46</sup>.

Тем не менее, субъекты социального контроля изначально находятся в более выгодном положении относительно соответствующих им объектов, т.к. располагают несоизмеримо огромными ресурсными, организационными и информационными возможностями. В свой черед, объекты социальных отношений отделены от ресурсов, неорганизованны и информационно зависимы. Следовательно, говоря о балансе интересов участников социальных отношений, нельзя говорить об их равноценности.

---

<sup>45</sup> Афанасьев В.Г. Там же. – С. 77

<sup>46</sup> Яковлев А.М. Социальный контроль в изменяющемся мире (нормативно-психологический аспект) / В сб.: Социология и проблемы социального развития. – М.: «Наука». С. 357.

Исходя из принципа неравноценности полярно направленных интересов участников социальных отношений, возможно сказать только об их динамическом балансе, учитывая результаты реализации социального контроля над объектом социального управления. Данный баланс предполагает наличие некой средневзвешенной степени, соответствующей состоянию неизменности социальных отношений.

Разлад равновесия интересов, полученного путем реализации социального контроля над объектом этого контроля, ведет к перестраиванию потребностей участников социальных отношений и социальных возможностей. Трудности субъектов, которые возникают в результате нарушения равновесия интересов, решаются путем ужесточения социального контроля. Несмотря на это, решение этих трудностей лежит в русле устремленности субъектов социального контроля к сохранению статус-кво.

Для устранения возникающих трудностей субъектом социального контроля используются разнообразные способы социального контроля, представляющие собой способы социального управления и регулирования для достижения поставленных целей. Их содержание определено спецификой решаемых задач. Все способы социального контроля подразумевают под собой вторжение в деятельность объекта социального контроля извне с целью его поправки в нужном русле.

Существует прямая связь между сущностью применяемых способов и видами социального контроля. Данная связь объясняется применением субъектами социального контроля более доступных методов в процессе социального управления, что приводит к унификации применяемых способов. В конечном итоге просматривается логическая связь между видами, формами и способами социального контроля.

Ю.М. Воронин считает, что в основе ресурсного контроля лежит эксплуатация ресурсных средств и нужд участников социальных отношений в качестве способа социального контроля. Способы ресурсного контроля

классифицируются двумя методами удовлетворения основных потребностей объектов социального контроля:

1) ресурсы, которые используются напрямую (изъятие или предоставление ресурсов), а также как синтез нескольких способов социального контроля (например, распоряжения ресурсами или владения, отчуждение или предоставление прав пользования);

2) финансовые средства в виде денег, которые используются общей эквивалент при экономическом контроле (изъятие или предоставление денежных средств), и также в результате синтеза нескольких методов социального контроля (например, распоряжения или владения денежными средствами, отчуждение или предоставление прав пользования)<sup>47</sup>.

Способы ресурсного контроля в равной мере результативны во всех видах объектов социального контроля. Таким образом, к обществу пригодны способы присвоения и изъятия субъектами социального контроля общественных ресурсов с дальнейшим переназначением части изъятого в виде социальных выплат.

Повысить ресурсную самостоятельность общества и уровень социального контроля позволяет изъятие общественных ресурсов. Удовлетворение социальных нужд институциональных элит присваивается общественными ресурсами, создающими ресурсное основание деятельности социальных институтов. Для обеспечения зависимости от субъектов социального контроля и удовлетворения минимальных нужд происходит переназначение общественных ресурсов.

И. Мельничук считает, что четкое определение субъектом социального контроля круга ресурсных полномочий является основными методами контроля в отношении деятельности казначейского контроля и социальных институтов бюджетирования<sup>48</sup>.

---

<sup>47</sup> Воронин Ю.М. Государственный финансовый контроль: вопросы теории и практики. – М.: «Финансовый контроль», 2005. – С. 25-26.

<sup>48</sup> Мельничук И. Государственный финансовый контроль за государственными и муниципальными предприятиями. – М.: «ЮРКНИГА», 2005. – С. 78-83.

Направление на формирование граничных рамок деятельности социальных институтов является неким, формальным ресурсным контролем социальных институтов. Интересы административного аппарата и элит всегда стоят за деятельностью социальных институтов, независимо от того, к какой разновидности они принадлежат (глобальные, корпоративные, муниципальное или государственное управление и т. д.),

Одной из первых разновидностей социального контроля по Н.Л.Захарову, является управленческий контроль, в основе которого лежит использование имеющихся в распоряжении субъектов социального управления возможностей социального регулирования и контроля<sup>49</sup>. Методы управленческого контроля эффективны, в равной мере, к тем объектам социального контроля, на чью деятельность распространяются социальные полномочия субъектов социального контроля.

Методами регулирования социальных взаимоотношений со стороны субъекта социального контроля осуществляется контроль над социумом.

Правовой контроль, как один из видов социального контроля, в основном стоит на фундаменте общеобязательных норм и правил социального права, подкрепленных рычагами социального принуждения. Способы нормативных актов целесообразно использовать для всех субъектов социального управления, исключение составляют лишь элитарные сообщества, деятельность которых не регламентируется правовыми нормами.

Методами нормативных актов и методами социального принуждения (суды, пенитенциарная система и т. д.) осуществляется правовой контроль над обществом.

Регламентация порядка, присвоение социального статуса субъектом социального контроля являются основными методами контроля над обществом.

---

<sup>49</sup> Захаров Н.Л. Социокультурные и профессиональные регуляторы поведения российского чиновника // Социологические исследования. – 2004. – № 3. – С. 113-121.

При исполнении социальных функций управляющее воздействие на общество выполняется через формализацию привилегий и льгот, предоставляемых носителям соответствующего социального статуса (ветеран труда, инвалид, пенсионер и др.). Помимо прочего подобное социальное обеспечение оказывает потребность в объектах социального контроля и интерес к сбережению социального статуса и обеспечивающих его социальных отношений.

На сегодняшний день научная оценка социальных вопросов безопасности дорожного движения основывается на уже существующем дискурсивном аппарате. Наиболее общее понятие в рассматриваемой области – это «транспортная безопасность», которая подразумевает такое положение транспортных систем, которое гарантировано финансовыми, организационно-техническими, нормативно-правовыми мероприятиями и наиболее быстро предупреждает аварийность и незаконное вторжение в их практику<sup>50</sup>.

Под безопасностью на дорогах как одной из частей транспортной безопасности подразумевают обстановку неприкосновенности от различных факторов, которые могут причинить ущерб жизненно необходимым интересам индивидуума<sup>51</sup>. Конструкция этого определения выявляется его авторами с помощью следующих составляющих:

- неделимое понятие о дорожной безопасности;
- ответственное, бережное отношение к личной безопасности и безопасности посторонних людей;
- решимость к предупредительным решениям по устранению угроз и опасностей;
- мастерство предоставления безопасных действий на дорогах, анализируя свой потенциал.

---

<sup>50</sup> Лебедева М.Ю., Пиджаков А.Ю. Дефиниция «транспортная безопасность» // Научный вестник МГТУГА. – 2013. – № 196. – С. 69.

<sup>51</sup> Безопасность жизнедеятельности на дорогах как направление современных психолого-педагогических знаний / Науч. ред. Г.В. Мухаметзянова. Казань, 2010. – С. 110.

Интерес вызывает схожая область безопасности дорожного движения, которая понимается как система обеспечения движения, отвечающая за транспортировку пассажиров и различных грузов без вреда для здоровья и жизни пассажиров, окружающей среды, а также перевозимого багажа<sup>52</sup>. В данном понятии упор производится на то, что безопасность дорожного движения есть некое формирование его системных частей (участники и инфраструктуры дорожного движения) и взаимосвязей между этими частями (коммуникативными, физическими, социальными).

Система обеспечения безопасности дорожного движения содержит следующие элементы:

- уровень прогресса сетей для дорожно-транспортных средств и их соответствующее техническое состояние;
- объем и структура потоков транспортных средств;
- промышленное состояние парка транспортных средств;
- методика, используемая для дорожно-транспортной системы;
- сноровка и организованность персонала и водителей;
- нравственно-этические нормы членов дорожного движения;
- законодательная система исполнений правил и законодательств;
- согласование средств передвижения различных средств назначения и ведомственной принадлежности (грузовой, специальный автотранспорт, городской, аварийный, личный и т.д.);
- свойства координационных, информационных и промышленных систем.

Если рассматривать явление безопасного движения транспортных средств с точки зрения опасности, последний рассматривается как социальное явление в среде дорожного движения, как динамичность участника дорожного движения по осознанному осуществлению решения организации собственной инициативе на дороге и его осуществлению в неопределенном дорожном обстоятельстве или в обстоятельстве личного выбора. При этом

---

<sup>52</sup> Смольяков С.В. Безопасность дорожного движения как подсистема дорожного движения // Перспективы науки. – 2011. – № 18. – С. 142-144.

фундаментальным признаком, средой проявления опасности, выступает объективно существующая социальная картина нецелостности, которая вызвана неприводимостью действий разных членов, причастных к дорожному движению, неожиданностью принимаемых решений, недостаточностью ресурсов при их утверждении и исполнении<sup>53</sup>. Выделяют три вида риска, в рамках безопасности передвижения транспортных средств, это:

1) Риски техногенные – низкокачественное дорожное полотно, отрицательное состояние средств передвижения;

2) Риски ситуативные: делятся на личностно-ситуативные, объяснимые самочувствием водителя, и организационно-ситуативные, объяснимые индивидуальностями предприятия, регулировкой движения транспортных средств в данный период времени и определенном промежутке дорог;

3) коммуникативные риски – объясняются особенностями перемещения двух и более участников дорожного движения, например, нарушение установленных правил движения, которые регулируют взаимоотношения между водителями и пешеходами.

Если говорить о неформальных способах осуществления социального контроля, можно привести пример деятельности социального движения, активно работающего в России и других странах СНГ над регулированием движения транспортных средств, водители которых намеренно нарушают установленные правила. «СтопХам» – общественное движение, позиционирующее себя как федеральный проект и выступающее против агрессивного поведения и нарушений водителями установленных правил движения по дорожным полотнам. Основная цель этой активистской некоммерческой организации декларируется борьба с пренебрежительным отношением к окружающим со стороны его участников и явным и умышленным нарушениям правил ПДД: стоянка на городской земле не для

---

<sup>53</sup> Абдульязнов А.Р. Социальные детерминанты минимизации рисков в дорожном движении // Научные проблемы гуманитарных исследований. – 2010. – № 8. – С. 218-223.

парковок, использование в качестве дорог для передвижения тротуаров, парковка с нарушениями (от места до правила парковки) и другие правонарушения.

Таким образом, пропаганда культуры и безопасности дорожного движения, на наш взгляд, должна являться одним из наиболее важных направлений. Но это в свою очередь ставит необходимость создания информационного пространства, которое бы обеспечило высокий уровень психологического, педагогического и социального воздействий на всех участников движения. Здесь, на понимание людьми общей и личной заинтересованности в решении проблем и соблюдении правил, должен быть сделан основной акцент, акцент на необходимость ответственного, культурного, дисциплинированного, взаимоуважительного и разумного поведения на дорогах. Проявление особого внимания друг к другу участников дорожного движения.

## **Глава 2. Анализ системы безопасности дорожного движения в современном российском обществе**

### **2.1. Социальные представления об эффективности форм социального контроля по обеспечению безопасности дорожного движения**

Участники дорожного движения в связи с многочисленностью своего состава выступают в качестве социальных акторов, вступающих в каждодневные ситуации взаимодействия друг с другом. При этом немаловажным фактором в процессе осуществления регуляции эффективного и безопасного взаимодействия является не столько внешний контроль со стороны соответствующих органов, сколько контроль внутренний, то есть самоконтроль. С целью изучения мнений пользователей дорог относительно степени участия в процессе регулирования дорожного движения всех субъектов его организации мы обратились к анкетному опросу. Используется выборочный метод исследования в объеме 200 человек. По типу выборка – квотная.

Объектом исследования выступают участники дорожного движения, пешеходы и водители, г.о. Тольятти разных возрастных групп, дифференцированных по полу.

Обработка полученных данных производилась в компьютерных программах Microsoft Office Excel 2007 и IBM SPSS Statistics 21.0.

В рамках данного исследования изучался ряд вопросов, позволяющих получить представление об отношении пешеходов и водителей к нарушениям правил дорожного движения, а именно:

- информированность о правилах дорожного движения;
- отношение к соблюдению правил дорожного движения;
- отношение к нарушениям правил дорожного движения;
- действенные формы предупреждения нарушений;

- социально – демографические показатели.

Также были выдвинуты следующие гипотезы:

Гипотеза 1: Женщины преимущественно в отличие от мужчин склонны осуществлять поведение, направленное на самосохранение, что в свою очередь, проявляется на вербальном уровне;

Гипотеза 2: Водители-мужчины преимущественно склонны отмечать, что неукоснительно соблюдают правила дорожного движения;

Гипотеза 3: Участники дорожного движения женского пола в подавляющем большинстве отмечают необходимость в изучении правил дорожного движения в общеобразовательных организациях;

Гипотеза 4: Большинство участников дорожного движения склонны перекладывать ответственность за обеспечение его безопасности на государственные структуры, в целом на объективные обстоятельства.

Перейдем к описанию основных социально-демографических характеристик респондентов, принявших участие в данном исследовании.

Из всех опрашиваемых 54% составляли мужчины и соответственно 46% женщины.

В ходе исследования были опрошены жители города Тольятти: 1) в возрасте до 20 лет – 19 % (24,1% – мужчины, 13,0% – женщины); 2) от 20 лет до 30 лет – 48 % респондентов (35,2% – мужчины, 63,0% – женщины); 3) от 30 до 45 – 21% (27,8% – мужчины, 13,0% – женщины); 4) от 45 до 60 лет – 11% опрошенных (13,0% – мужчины, 8,7% – женщины) и 5) от 60 лет и старше 1 % (0,0% – мужчины, 1,0% – женщины).

По водительскому стажу респонденты разделились на следующие группы: 1) не имеющие водительского стажа – 45%, 2) 12% – стаж до одного года, 3) 15% – от одного года до трех лет, 4) 4% – от трех до пяти лет, 5) 7% – от пяти до десяти лет. Группа со стажем вождения более десяти лет – 17%.

По уровню образования респонденты разделились на 5 групп: 39% – высшее образование, 34% – незаконченное высшее образование, 7% – среднее специальное, 15% – среднее образование, 5% – неполное среднее.

Первый блок вопросов был направлен на выявление степени информированности о правилах дорожного движения (Приложение № 3, таблицы № 1-4).

В ходе исследования выяснилось, что более половины опрошенных (71%) получают информацию по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения из интернета. Для 32% респондентов источниками такой информации служат программы радио и телевидения. Кроме того, 30% узнают информацию от знакомых, коллег по работе, друзей, и т.д. Из газет – 14%, из докладов сотрудников Госавтоинспекции – 8%, из сообщений администрации по месту работы – 6%, а остальные 4% вообще не располагают данной информацией.

Далее мы выяснили мнение респондентов о том, интересуются ли они изменениями в законодательстве относительно обеспечения мер безопасности на дорогах. Итак, 57 % (50,0%– мужчины и 65,2%– женщины) респондентов отметили, что периодически проявляют интерес к законам в данной области, 22% постоянно обращают внимания на изменения в ПДД, остальные опрошенные и вовсе не интересуются данным вопросом – это 21 % (29,6%– мужчины и 10,9%– женщины).

В ходе анализа исследования выяснилось, что большая часть респондентов – 58% (51,9% – мужчины и 65,2% – женщины) хорошо информированы о правилах дорожного движения и мерах ответственности за их нарушение в качестве пешехода, 37% (38,9% – мужчины и 34,8% женщины) опрошенных недостаточно информированы, а остальные 5% (9,3% – мужчины и 0,0% женщины) затруднились ответить.

Итак, как уже было отмечено нами в первой главе данной работы, социальный контроль выступает одним из важнейших механизмов социализации. При этом немаловажно, чтобы контроль в большей степени, исходил от самой личности, то есть, необходимо осуществлять самоконтроль, в особенности, это применимо к сфере участия человека в дорожном движении. Первым пунктом данного процесса должно быть изучение правил

дорожного движения в раннем возрасте. На вопрос о необходимости изучения правил дорожного движения (ПДД) в детском саду, школе подавляющее число респондентов (83%) ответило утвердительно. Необязательным данное условие сочли 14% опрошенных, при этом безразличными оказались 3% респондентов. Позволим предположить, что к одной пятой опрошенных относятся индивиды, считающие, что изучение ПДД не должно носить принудительный и формальный характер, ограниченные стенами образовательных организаций. ПДД можно изучать с помощью родителей, которые обязаны рассказать и показать на собственном примере правила перехода улицы, возможно, приобрести соответствующую литературу по этой теме для ее совместного с ребенком изучения.

При этом, респонденты женского пола в подавляющем большинстве отмечают необходимость в изучении правил дорожного движения в общеобразовательных организациях (91 %), тогда как мужчины отмечают эту необходимость только в 75 % случаев. Данный факт частично подтверждает выдвинутую нами гипотезу № 3.

Немаловажным для нас было узнать, как интервьюируемые оценивают качество обучения основам безопасности дорожного движения в образовательных учреждениях. Итак, 39 % считают, что качество обучения низкое в связи с тем, что такие занятия практически не проводятся (44,4% - мужчины и 32,6% - женщины). Более трети (37 %) респондентов считают качество обучения основам безопасности дорожного движения удовлетворительным, но при этом отмечают, что нужно давать детям больше практических навыков. Всего лишь 13 % отметили, что качество преподавания высокое, т.е. детям дают достаточную подготовку. Остальные 11% опрошиваемых затруднились ответить.

В следующем блоке вопросов мы выясняли о том, какое отношение к соблюдению правил дорожного движения у его участников.

Итак, мы спросили респондентов о соблюдении ими ПДД в качестве пешеходов. Респонденты разделились на такие категории как: соблюдают

всегда (36,0%), чаще «да», чем «нет» (31%), соблюдают при наличии пешеходных переходов и светофоров (17%), соблюдают, при сопровождении детей (11%), чаще «нет», чем «да». (2%), остальные (1%) честно признались в полном несоблюдении ПДД. Что касается разделения по половому признаку, то респонденты мужчины более рассудительно относятся к соблюдению правил дорожного движения, чем участники дорожного движения женского пола. Это проявляется и в том факте, что мужчинами отмечается в большинстве случаев абсолютное соблюдение ПДД, тогда как женщинами отмечается факт возможного ситуативного и периодического несоблюдения этих правил в тот момент, когда они являются пешеходами, что подтверждает наше предположение о том, что водители-мужчины преимущественно склонны отмечать, что неукоснительно соблюдают правила дорожного движения (См. Приложение № 3, Таблица № 6).

Далее мы выяснили мнение респондентов о причинах, являющихся помехой для пешеходов к соблюдению правил дорожного движения. По результатам исследования самым главным фактором, несоблюдения ПДД, являются личные качества человека: так считают 70% опрошенных (64,8% – мужчины, 76,1% – женщины). Вторым немаловажным фактором являются недостатки в организации движения: так считают 35% опрошенных (29,6% – мужчины, 41,3% – женщины). Считают, что чувство безнаказанности не останавливает пешеходов нарушать правила – 26% опрошенных, из которых 24,1% являются респондентами мужского пола, а 28,3% – женского. 18% считают, что пешим участникам дорожного движения мешает несоблюдение правил дорожного движения водителями транспортных средств. Недостаточный уровень контроля со стороны ГИБДД – 14%. А остальные 2% респондентов затруднились ответить. Отметим, что большинство респондентов считают, что пешеходы не соблюдают правила дорожного движения из-за личных качеств, к которым относят легкомысленность, недисциплинированность, низкую культуру поведения и т.д.

Обратимся к анализу данных о степени осознания респондентами факта административной ответственности за нарушения правил дорожного движения пешеходами и пассажирами. Как показали результаты исследования, большинство респондентов знают о существовании подобной меры наказания (90%), при этом остальные 10% опрошенных не задумывались об этом.

Далее мы выяснили мнение респондентов о причинах несоблюдения водителями правил дорожного движения. По результатам исследования, одним из первых факторов несоблюдения ПДД водителями, является, по мнению половины опрошенных (46%) – уверенность в безнаказанности. Вторым немаловажным фактором является недостаточный опыт вождения: так отмечают 39% опрошенных (45,3% – мужчины, 33,3% – женщины). Считают, что частой причиной нарушения правил дорожного движения является плохое качество дорог и дорожной разметки: так ответили 33% опрошенных. 32% отметили, что водителям мешает склонность к риску, из которых 20,8% являются респондентами мужского пола, а 46,7% – женского. О том, что нарушителями чаще всего выступают лица, находящиеся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, сообщают нам 29% респондентов (30,2% – мужчины, 28,9% – женщины).

Следующий фактор, который мешает водителям соблюдать ПДД – негативные психологические состояния, стресс: так отметили 27% (35,8% – мужчины, 17,8% – женщины) опрошенных. Далее отметили такую причину как недостатки в организации движения – 23% (24,5% – мужчины, 22,2% – женщины). Факт частых нарушений со стороны других водителей транспортных средств является причиной правонарушений правил дорожного движения и остальными водителями транспортных средств. Данная точка зрения характерна для 22% (24,5% – мужчины, 20,0% – женщины) респондентов. Что касается низкого уровня подготовки на курсах вождения, 20% посчитали эту проблему важной, из них 26,4% мужского пола и 13,3% женского.

Недостаточный уровень контроля со стороны Госавтоинспекции является причиной, по которой происходят нарушения ПДД со стороны водителей, для 17% (20,8% – мужчины, 13,3% – женщины). Остальные 2% респондентов затруднились ответить. Подведем итог по данному вопросу, около половины опрошенных считают, что большинство водителей не соблюдают правила дорожного движения из-за уверенности в безнаказанности. Данная причина может вызвать множество нарушений правил дорожного движения, приведя к трагическим последствиям.

Следующий блок вопросов был направлен на изучение отношения респондентов к нарушениям правил дорожного движения.

Итак, мы спросили респондентов о том, приходилось ли им оплачивать штрафы за нарушение ПДД за последний год в качестве пешехода и водителя. Данные показывают, что большинству респондентов не приходилось оплачивать штрафы последний год: в качестве пешехода (80%), в качестве водителя (78%). Относительно различий респондентов по половому признаку, отметим, что мужчины и женщины в равной степени ответили на этот вопрос.

Далее мы выяснили у респондентов о наличии в их жизни и жизни близких людей случаев участия в дорожно-транспортных происшествиях за последние 5 лет. 31% опрошенных ответили, что являлись участниками ДТП без пострадавших, 12% участвовали в автокатастрофах с пострадавшими, тогда как большинство опрошенных (57%) обозначили, что не участвовали в дорожно-транспортных происшествиях. Исходя из полученных данных, можно говорить о реальном существовании проблем в сфере безопасности дорожного движения, так как половину респондентов подтвердили, что они были участниками ДТП.

Перейдем к анализу мнений по вопросам, связанных со склонностью осуществлять самосохранительное поведение. Нами был задан вопрос: «Предположим, Вы стоите на перекрестке, на котором нет машин, и человек рядом с Вами переходит дорогу на красный свет. Ваши действия...». Итак, большинство респондентов (72%) ответили, что будут ожидать зеленый

сигнал светофора. 18% присоединятся к этому человеку, если будут очень спешить. Вызывает волнение тот факт, что не придают особенного значения этой проблеме 10% опрошенных, которые при любых обстоятельствах поступят также, как этот человек. Следовательно, можно сделать вывод по данному вопросу о том, что большей части опрошенных небезразличны правила дорожного движения, они будут их соблюдать, даже если нет рядом автомобилей.

Следующим вопросом мы выяснили, как бы отреагировали респонденты на ситуацию: «Предположим, Вам нужно перейти на другую сторону улицы, а пешеходный переход находится в ста метрах. Ваши действия...». Итак, значительное число респондентов (57%) отметили, что будет целесообразным дойти до ближайшего пешеходного перехода. 23% перейдут улицу там, где удобно, если очень спешат. Можно обратить внимание, что остальные 20% опрошенных перейдут улицу, где посчитают нужным. Подводя итог по данному вопросу отметим, что около половины респондентов перешли бы дорогу нарушая правила дорожного движения, подвергая себя и других участников дорожного движения значительному риску.

Далее мы выяснили у респондентов о том, что предпринял бы респондент, если бы к нему заехал в гости знакомый и выпив алкогольный напиток собирается сесть за руль. Итак, более половины опрошенных (63%) уговорила бы гостя не садиться за руль и вызвать такси. 28% респондентов ответили, что сказали бы знакомому, что он не прав и предоставить принять решение самому. Остальные 9% ответили, что не остановили бы гостя, так как он взрослый человек и сам отвечает за свои поступки.

Таким образом, предположение о том что, женщины преимущественно в отличие от мужчин склонны осуществлять поведение, направленное на самосохранение, что в свою очередь, проявляется на вербальном уровне полностью подтверждена (См. Приложение № 3, Таблица № 12, 13, 14).

Последняя часть вопросов были направлены на изучение действенных форм предупреждения нарушений.

О том, как влияет повышение штрафов за нарушение правил дорожного движения на безопасность на дорогах опрашиваемые высказались следующим образом: большинство отвечают на данный вопрос положительно (57%), считая, что участники движения становятся более дисциплинированными, нарушители несут ответственность за проступки. 23% интервьюируемых отметили, что данная мера не оказывает никакого влияния, так как людей, склонных к риску, штраф не остановит. Остальные 20% относятся к данной мере отрицательно, объясняя тем фактом, что штрафы создают представление, о том, что всегда можно откупиться, а также считают, что эта система не влияет на безопасность, но стимулирует коррупцию. Подводя итог, большинство опрошенных считают, что повышение штрафов поднимает ответственность участников дорожного движения, сама система штрафов работает удовлетворительно, а нарушители несут ответственность за свои проступки.

Важным для нашего исследования был вопрос о том, какие профилактические мероприятия проводятся с пешеходами в нашем городе. Большинство респондентов (75%) утверждают, что профилактические работы проводятся. Некоторые из них считают, что работа с пешеходами проводится очень редко (30%). Некоторая часть опрошенных (23%) отмечает, что часто встречаются со случаями регулярной работы с пешеходами в СМИ, 13% отметили, что сотрудники полиции активно следят за соблюдением правил дорожного движения пешеходами. Всего лишь 9% респондентов отметили, что проводятся по месту работы или учебы профилактические мероприятия по правилам дорожного движения. Остальные ответили негативно (25%), отмечая, что разъяснительные беседы не проводятся.

И последним вопросом мы рассмотрели, какие формы борьбы по предупреждениям нарушений наиболее действенные. Самым приоритетным для большего числа респондентов стало предложение усиления контроля над

нарушениями и наказаниями (54%). Далее одним из немаловажных факторов для респондентов (44%), оказалось, улучшение организации дорожного движения (светофоры, ограждения, разметка и т.д.). Третьей формой борьбы с предупреждениями нарушений правил дорожного движения обозначили борьбу с коррупцией в органах Госавтоинспекции (41%). Необходимость улучшения качества дорожного покрытия отметили 39% опрошенных, а 35% также полагают, что регулярным проведением разъяснительных работ с населением может уменьшить число нарушений. Социальная реклама с пропагандой правил дорожного движения на дорогах нашего города может принести пользу: так считают 30% респондентов. Если говорить о повышении качества подготовки водителей, то как считают 26% респондентов, этот фактор тоже играет роль в процессе предотвращения нарушений со стороны автомобилистов. Остальные отметили увеличение размера штрафов – 23%. Один из респондентов указал такой способ борьбы с нарушениями – «не допускать за руль несовершеннолетних».

Таким образом, большинство участников дорожного движения склонны перекладывать ответственность за обеспечение его безопасности на государственные структуры, в целом на объективные обстоятельства, вышеперечисленные нами, что в целом подтверждает выдвинутую нами гипотезу № 4.

Исходя из произведенного анализа, подведем итоги. Результаты, полученные в ходе исследования, свидетельствуют о том, что проблема эффективности форм социального контроля по обеспечению безопасности существует и на сегодняшний день является актуальной. Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия региональному развитию. На проблемы в обеспечении безопасности дорожного движения оказывает воздействие ряд факторов, в число которых входят информированность о правилах дорожного движения, о мерах

ответственности за их нарушение, соблюдение правил и др. Сравнивая точки зрения мужчин и женщин по тем или иным проблемам, связанным с безопасностью дорожного движения, мы сформировали полное представление об эффективности форм социального контроля по обеспечению безопасности дорожного движения.

## **2.2. Роль агентов социального контроля в обеспечении безопасности дорожного движения**

С целью анализа отношения сотрудников Госавтоинспекции (ГИБДД) к проблеме оптимизации уровня безопасности дорожного движения, нами было проведено экспертное интервью с инспекторами дорожно-патрульной службы (ДПС) г. Тольятти. В исследовании приняли участие десять мужчин со стажем работы от 9 до 33 лет; в интервью был использован заранее составленный список вопросов. Нами были выдвинуты следующие гипотезы исследования:

– Сотрудники ГИБДД чаще склонны осуществлять профилактику и применять предупреждения, а не санкции к нарушителям правил дорожного движения;

– Сотрудники ГИБДД в своем большинстве считают целесообразным применение санкции в виде пожизненного лишения прав за повторное управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения.

Интервьюирование в социологическом исследовании предполагает личное общение с опрашиваемым, при котором исследователь (или его полномочный представитель) сам задает вопросы и фиксирует ответы. Применение данного метода обусловлено возможностью выявления дополнительных, более глубинных сведений по изучаемой нами теме.

Первые несколько вопросов в интервью направлены на выявление факторов, негативно влияющих на рост числа дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Итак, большинство информантов отметили, что факторы эти можно разделить на субъективные и объективные. К субъективным факторам, по их мнению, относятся: нарушение правил дорожного движения, особенно нарушение скоростного режима, невнимательность и психо-эмоциональное состояние водителей, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Именно эти факторы являются главными причинами числа ДТП.

К объективным факторам, на их взгляд, относятся: низкое качество дорожного полотна, погодные условия, интенсивность движения. Приведем ряд высказываний наших информантов: *«Невнимательность водителей, самоуверенность пешеходов, некачественное дорожное полотно. Большой процент мужчин ездят уверенно, но частые аварии происходят из-за «лихачества», а женский пол наоборот, неуверенно, что тоже может привести к ДТП»* (Дмитрий Владимирович, стаж 12 лет); *«Дорожное полотно, освещение, времена года, намеренные нарушения правил дорожного движения водителями и пешеходами»* (Константин Анатольевич, стаж 9 лет). Некоторая часть информантов отмечают, что финансовая ситуация отдельных автолюбителей в России, самоуверенность и неуверенность за рулем автомобиля тоже являются негативными факторами: *«Автовладельцы начали экономить на своих «железных конях». Новую резину взамен изношенной покупают реже, меньше занимаются обслуживанием автомобилей, что отрицательно сказывается на их техническом состоянии и на общей безопасности окружающих участников дорожного движения»* (Владислав, стаж 17 лет). Исходя из ответов информантов, мы можем заметить, что существует множество различных факторов, которые негативно влияют на рост дорожно-транспортных происшествий.

По данным Федеральной службы государственной статистики РФ ежегодно численность погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в последние годы снижается (34,0 тыс.человек (2005); 29,9 тыс.человек (2008); 27,7 тыс.человек (2009); 26,6 тыс.человек (2010); 28,0 тыс.человек (2011); 28,0 тыс.человек (2012); 27,0 тыс.человек (2013); 27,0 тыс.человек (2014) 23,1 тыс.человек (2015)). При этом численность раненых в результате ДТП в России начиная с 2009 года ежегодно варьируется в пределах 250 тысяч человек<sup>54</sup>. Данные показатели достаточно высоки по сравнению с соответствующей статистикой ряда европейских стран.

Далее мы обратились к информантам с вопросом об их отношении к предложению ввести в качестве наказания за нетрезвую езду пожизненное лишение прав, принудительную медицинскую реабилитацию водителей. Итак, большинство информантов ответили, что принудительная медицинская реабилитация может привести к снижению смертности людей в результате ДТП, а пожизненное лишение прав за нетрезвую езду нужно ввести за повторное нарушение данного правила. Инспектора объяснили это тем, что нужно учитывать и степень состояния опьянения, и тем, что оступиться может каждый, вот некоторые высказывания: *«Пожизненно нужно лишать водителей, которые повторно сели за руль в наркотическом или алкогольном опьянении, например, лишили прав второй, третий раз и т.д. все равно будет нарушать, снова и снова, что может привести к трагическим последствиям, могут погибнуть невинные люди. Медицинскую реабилитацию проводить обязательно, водитель совершив такое нарушение должен показать и доказать, что он прошел профилактические мероприятия»* (Илья Сергеевич, стаж 19 лет); *«Положительно, только в случае, если водитель попался второй раз, оступиться может каждый, но вторичное нарушение это уже не случайность. Считаю, что нужно еще забирать автомобиль, помимо медицинской реабилитации»* (Алексей Анатольевич, стаж 33 года).

---

<sup>54</sup> Численность погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий // Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: [http://www.gks.ru/bgd/regl/b16\\_39/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b16_39/Main.htm) (дата обращения: 10.03.2017)

При этом, далеко не все эксперты положительно относятся к пожизненному лишению прав, в ответах информантов имеют место и противоречивые высказывания касательно этого. Приведем несколько примеров из интервью: *«Не изменит ситуацию, так как они будут продолжать ездить, будучи лишенными права управления транспортными средствами»* (Эдуард Андреевич, стаж 13 лет); *«Пожизненное лишение прав водителей за нетрезвую езду вряд ли кардинальным образом изменит ситуацию, так как после пожизненного лишения прав человек все равно может сесть за руль. Конечно, какой-то процент водителей, возможно, исправится, однако «прожженные пьяницы» будут продолжать ездить и без прав»* (Владислав, стаж 17 лет). Данные высказывания иллюстрируют характерные черты ментальности некоторой части россиян: склонность действовать традиционно, руководствуясь принципом «авось обойдется» и пренебрежительно относиться к законам. Также мы можем наблюдать, что все эксперты положительно относятся к принудительной медицинской реабилитации.

Исходя из полученных ответов, мы можем подтвердить выдвинутую нами гипотезу о том, что большинство проинтервьюированных нами инспекторов считают целесообразным применение санкции в виде пожизненного лишения прав за повторное управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, объясняя это тем, что, несмотря на то, что ситуации могут быть разные, повторное нарушение этого правила – далеко не случайность, а зарождающаяся социальная практика.

Немаловажным аспектом безопасности на дорогах является проблема перевозки детей в автомобилях. С введением закона о безопасной перевозке детей с помощью специальных детских удерживающих устройств (ДУУ) рынок заполнили как эффективные (качественные автомобильные кресла известных фирм-производителей), так и неэффективные устройства (ФЭСТ). Мы спросили у информантов о том, как они относятся к использованию

родителями малоэффективных ДУУ при перевозке детей. Большинство информантов констатировали, что устройства фирмы ФЭСТ не эффективны и не безопасны в эксплуатации. Так же интервьюируемые отмечают, что на водителей, которые используют некачественные и неэффективные автомобильные кресла для перевозки детей, не соответствующие нормам, нужно накладывать штрафные санкции. Некоторые опрошенные полагают, что многое зависит от отношения родителей к данной проблеме, а так же от уровня их материального благосостояния. Приведем один из развернутых ответов на данный вопрос: *«Это родительская безответственность. Необходимо применять только сертифицированную продукцию. Если родители сами этого не понимают, то за жизнь детей придется бороться нам!»* (Владислав, стаж 17 лет).

Следующий блок вопросов интервью мы посвятили изучению мнений экспертов об оптимальных стратегиях обеспечения безопасности дорожного движения. Проанализировав мнение инспекторов ДПС, мы сочли необходимым узнать, насколько повысилась ответственность участников дорожного движения после установки комплексов фотовидеофиксации нарушений, о том какие меры наказания более эффективны в целях предотвращения нарушений правил дорожного движения (ПДД). Ответы на эти косвенные вопросы помогут нам сделать необходимые выводы.

Итак, для начала мы поинтересовались насколько эффективны установленные комплексы фотовидеофиксации нарушений в процессе повышения ответственности участников дорожного движения. Практически все информанты положительно ответили на этот вопрос и подробно описали, почему этот метод эффективен. В основном, данные системы показали, что на участках, где они установлены, снизилось количество правонарушений. Приведем некоторые высказывания: *«Комплексы видеofиксации правонарушений зарекомендовали себя хорошо, положительно влияют на снижение количества правонарушений»* (Владислав, стаж 17 лет); *«Очень эффективно. Это показал опыт наших соседей из Татарстана. Сейчас там*

*очень хорошая статистика по нарушениям ПДД. Нужно устанавливать больше комплексов, освободит инспекторов от лишнего контроля и позволит заняться предотвращением других нарушений водителей» (Алексей Анатольевич, стаж 33 года); «Где они установлены, процент нарушителей ниже, чем в тех местах, где их нет» (Дмитрий Владимирович, стаж 12 лет). Но был и отрицательный ответ на этот вопрос: «Плохая эффективность данных комплексов, штраф не остановит водителя от постоянных нарушений скоростного режима». (Вадим Юрьевич, стаж 15 лет).*

Таким образом, можно отметить, что дорожная ситуация более благоприятна в тех местах города, где установлены камеры фиксации нарушений. Наличие данных систем дисциплинирует некоторую часть водителей, не желающих постоянно переводить немалую часть личного бюджета на штрафы. Отсюда следует, что в результате их применения значительно снизилось количество нарушений скоростного режима и уменьшились риски возникновения ДТП.

На вопрос об эффективных мерах, способствующих предотвращению нарушений правил дорожного движения пешеходами и водителями, большинство инспекторов отметили, что все методы борьбы с нарушителями «хороши», а именно: предупреждения, штрафы, аресты, социальная реклама, агитации в СМИ, профилактические беседы, лекции и показ видеоматериалов в образовательных учреждениях России (детских садах, школах и т.д.), направленных на закрепление правил дорожного движения. Вот некоторые высказывания: «... Главное, чтобы люди понимали неотвратимость наказания» (Владислав, стаж 17 лет); «Информированность. Нужно чтобы люди знали, что им грозит за нарушение. Устанавливать больше комплексов видеофиксации нарушений» (Алексей Анатольевич, стаж 33 года); «Пешеход должен думать о своей безопасности, учить правила дорожного движения и соблюдать их. Увеличить штрафы, например, за переход дороги в неположенном месте» (Андрей Валерьевич, стаж 21 год. Также один из

сотрудников ГИБДД выразил свое отдельное мнение, сказав, что: «С пешеходами бороться бесполезно» (Илья Сергеевич, стаж 19 лет). Позволим не согласиться с данным утверждением, поскольку самосохранительное поведение свойственно, на наш взгляд, преобладающему большинству населения, при этом необходимо и далее настойчиво повышать культуру поведения на дорогах России.

Проанализировав полученные ответы, мы можем лишь частично подтвердить выдвинутую нами гипотезу о том, что сотрудники чаще склонны проявлять предупредительное поведение, а не санкционированное. Сотрудниками Госавтоинспекции неоднократно приводились примеры о предупредительных мерах, используемых ими в процессе осуществления профессиональной деятельности для предотвращения нарушений ПДД пешеходами и водителями. Информанты выделяли такие методы как: предупреждения, профилактические мероприятия в детских садах и других образовательных учреждениях по изучению правил дорожного движения, агитации в СМИ, различные виды социальной рекламы. Самый важный вывод был сделан одним из экспертов, относительно осознания возможных трагических последствий для каждого участника дорожного движения в случае незнания и нарушения правил дорожного движения.

Переходим к следующему блоку вопросов экспертного интервью. В этом блоке мы обосновываем характеристику «дорожной обстановки» в городе Тольятти, в сравнении с прошлыми годами.

На вопрос об изменениях в дорожной ситуации в г.о. Тольятти по сравнению с началом 2000-х годов, мнения информантов разделились. Часть информантов ответила, что ситуация улучшилась, аргументируя это следующими высказываниями: «Улучшилось качество дорожного полотна, произведена установка оградительных заборов, новых качественных светофоров и знаков дорожного движения. Установки фотовидеофиксации значительно улучшили дорожную ситуацию во многих аварийных местах города» (Станислав, стаж 20 лет); «Дорожная ситуация улучшается. Число

погибших снижается. Это обусловлено и применением новых мер выявления правонарушений и прогрессом в области автомобилестроения» (Владислав, стаж 17 лет); «Ситуация стала намного лучше, в плане грамотности водителей и сотрудников, но все ещё есть к чему стремиться» (Алексей Анатольевич, стаж 33 года).

Другая часть опрошенных склоняется к мнению о том, что ситуация в городе ухудшилась. Представим несколько ответов: «Стало больше машин, увеличились нарушения» (Илья Сергеевич, стаж 19 лет); «Водителей с маленьким стажем стало больше. Выросла доступность автомобилей, поэтому чаще стали создаваться пробки» (Сергей Сергеевич, стаж 12 лет); «У нас в городе ситуация изменилась в худшую сторону, 15 лет назад машин было намного меньше, контингент за рулем был намного старше и ответственнее» (Андрей Валерьевич, стаж 21 год).

Итак, значительная часть информантов оценила дорожную ситуацию в городе Тольятти как улучшающуюся, пояснив это тем, что количество ДТП снизилось, тем самым и уменьшилась смертность на дорогах. Также ими отмечаются факты совершенствования организации дорожного движения.

Одной из самых острых проблем современности является проблема участия подрастающего поколения в дорожном движении. Факты невнимательного отношения к дорожной ситуации, в виду постоянного пребывания в наушниках или разговора по мобильному телефону, а также вовлечение подростков в виртуальные игры сомнительной направленности, заведомо ведущей к смерти и травматизму, приводят к неосторожному и опасному участию в дорожном движении.

Итак, мы спросили у сотрудников Госавтоинспекции о том, как они относятся к факту распространения среди подростков игры «Беги или умри» и случалось ли им фиксировать такие случаи, и какие меры борьбы с данными явлениями существуют. 9 из 10 опрошенных относятся к такому факту крайне негативно. «Негативно, жаль, что за подобные нарушения ребенок ответственности не несет, а водителю нужно доказать факт

*такой «игры». Данные случаи лично мне фиксировать не приходилось» (Станислав, стаж 20 лет); «Отрицательно, такие действия нужно пресекать и наказывать нарушителей. Этими действиями они подвергают опасности не только себя, но и остальных участников движения. Нет, таких случаев не фиксировал» (Алексей Анатольевич, стаж 33 года); «Негативно, нужно искать источники таких игр, наказывать. Нужно побольше проводить профилактических мероприятий детям-пешеходам, с трех сторон: сотрудниками Госавтоинспекции, родителями и педагогами» (Эдуард Андреевич, стаж 13 лет). Случаи подобных игр в городе Тольятти нашими информантами не регистрировались.*

Последние несколько вопросов в интервью были направлены на выявление типологии поведения сотрудников ГИБДД. Мы поинтересовались у инспекторов ДПС, как часто сотрудникам приходится применять физическую силу, спецсредства и оружие в процессе выполнения служебных обязанностей. Информанты констатировали: физическую силу, спецсредства, оружие приходится применять, но это единичные случаи, в основном участники дорожного движения ведут себя положительным образом. При этом эксперты отмечают, что сотрудники ГИБДД должны обладать и уметь применять психологические приемы для урегулирования конфликта в случае его возникновения. Приведем один из развернутых ответов на данный вопрос: *«Не часто, только в крайних ситуациях. Инспектору, как и любому обладателю спецсредств и особых физических навыков, не стоит применять эти предметы и свои способности без крайней необходимости. Да, в принципе на конфликт идти не стоит, нужно выстраивать с участниками дорожного движения диалог, применять знания психологии» (Владислав, стаж 17 лет).*

В СМИ, в блогах, социальных сетях нередко встречаются истории о том, как сотрудники Госавтоинспекции довели кого-то до больницы, спасли из горящего автомобиля, приняли роды или просто помогли завести заглохший автомобиль. Мы выяснили у информантов насколько меняется

отношение населения к имиджу сотрудника ГИБДД. Половина интервьюируемых отметила, что отношение к инспекторам меняется в положительную сторону, приведем один из ответов: *«Определенно меняется. Так как, в определенный временной промежуток, СМИ публиковали только такую информацию, в которой сотрудники применили силу, спецсредства и иные, порочащие сотрудников материалы. Однако, отрицательные ситуации зачастую публиковались «однобоко», не отражая реальной ситуации. А в данный момент, СМИ стали вести себя более справедливо, показывая инспекторов с положительных сторон»* (Владислав, стаж 17 лет). Другая часть высказывается противоположным образом, считая, что уровень доверия к сотрудникам ГИБДД остался прежним, что является наследием прошлых десятилетий. Представим некоторые ответы: *«Нет, не меняется, плохое отношение, оставшееся с 90-х годов осталось в умах наших граждан»* (Илья Сергеевич, стаж 19 лет); *«Не меняется, как сформировалось, так и остается»* (Сергей Сергеевич, стаж 12 лет); *«Нет, в России имидж сотрудников не изменится, пока не изменится система»* (Вадим Юрьевич, стаж 15 лет). Отметим, что информанты указывают на стереотипное отношение к сотрудникам ГИБДД со стороны населения, сформировавшееся со времен распада СССР и являющееся следствием падения престижа ряда социальнозначимых профессий в виду деформации системы ценностей населения.

В заключение интервью мы спросили мнение респондентов о мерах, которые необходимо предпринять, чтобы поднять престиж и уважение к сотрудникам Госавтоинспекции. Информанты предложили следующие меры, направленные на повышение профессионализма деятельности сотрудников ГИБДД: 1) необходимо наиболее объективно оценивать различные ситуации на дорогах, 2) быть менее дистанцированными от автолюбителей и водителей-профессионалов, 3) прививать сотрудникам такие качества как вежливость, внимательность, ответственность, корректность, профессионализм. Представим ряд высказываний: *«Необходимо поднять*

*профессионализм сотрудников, формирование через СМИ позитивного имиджа инспекторов, осуществление организационные изменения в системе ГИБДД, применять в обучении сотрудников психолого-правовые разработки, работать с психологами» (Станислав, стаж 20 лет); «В первую очередь обучать сотрудников знаниям основ психологии, чтобы инспектор мог найти подход к любому водителю. В таких случаях даже порочащие честь сотрудников материалы СМИ будут восприниматься водителями как информация неверная и абсурдная» (Владислав, стаж 17 лет). Некоторая часть информантов указывают и на такую проблему как повышение качества условий труда сотрудников ГИБДД, а также повсеместное информирование населения с помощью различных каналов СМК о сложностях и рисках в данной профессии для установления взаимопонимания между всеми участниками дорожного движения.*

Итак, анализ мнений информантов дает возможность сформулировать выводы. Среди основных факторов, провоцирующих сложную ситуацию на дорогах можно назвать – объективные: качество автомобильных дорог, погодные условия, интенсивность движения. К субъективным факторам относятся такие ключевые факторы риска для безопасности дорожного движения как скорость, управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии и использование мотоциклетных шлемов, пристяжных ремней и детских удерживающих устройств. Улучшению поведения пользователей дорог и уменьшению числа ДТП, травматизма и смертности способствуют законы в области безопасности дорожного движения, особенно в отношении данных факторов риска. Немаловажным фактором, на наш взгляд, является оптимизация уровня доверительного и уважительного отношения к сотрудникам ГИБДД со стороны населения и соответствующего отношения сотрудников ДПС к участникам дорожного движения с целью создания среды гарантирующей и справедливо регулирующей права и обязанности всех участников дорожного движения.

## Заключение

В соответствии с Федеральной целевой программой по формированию ключевых направлений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения значимым направлением «в деле обеспечения безопасности дорожного движения является четкое определение масштабов и характера этого социального явления, выработка стратегии, образование специальных органов и консолидация усилий в масштабах страны в целях решения проблемы дорожно-транспортного травматизма»<sup>55</sup>.

Каждое государство обязано сформировать политику безопасности дорожного движения. Государственная политика в этой области призвана назначать перед собой близкие к реальности цели на довольно протяженный временной этап и предугадывать итоги, которые поддаются измерению. Разработка подобной государственной политической деятельности должно быть основой для определения общенационального намерения об определенных поступках в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Безопасность дорожного движения считается неотъемлемой частью общественной безопасности и выступает в ряду особо важных государственных проблем, решение которых связано с сохранением жизни и здоровья людей.

С целью проанализировать мнение участников дорожного движения об эффективности форм социального контроля по обеспечению безопасности дорожного движения г.Тольятти и выяснить отношения сотрудников ГИБДД относительно оптимизации уровня безопасности дорожного движения, нами было проведено социологическое исследование.

---

<sup>55</sup> Основные подходы к формированию ключевых направлений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения за рубежом // Федеральная целевая программа [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <http://www.fcp-pbdd.ru/experience/212/23888/> (дата обращения: 10.03.2017).

Исходя из результатов анкетного опроса и интервью с инспекторами ДПС, можно сказать, что число дорожно-транспортных происшествий связано с дисциплиной самих пешеходов и водителей, ростом автомобилизации в мире, нарушением или незнанием ПДД, невнимательностью и качеством подготовки водителей, состоянием дорожных покрытий, погодными условиями. Хотелось бы отметить, что во многом, несмотря на то, что качество дорожного покрытия и техническое состояние средств регулирования дорожного движения в целом удовлетворительное, безопасность общественных отношений в области движения во многом зависит от эффективности реализации административного законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения.

При этом, на наш взгляд, немаловажным фактором остается способность индивидов как участников дорожного движения осуществлять саморефлексию собственного поведения, и не следовать за толпой, нарушающих правила дорожного движения. В целом, необходимо осознавать важность самоконтроля в процессе осуществления участия в дорожном движении, поскольку от действий каждого отдельного субъекта зависит не только собственная жизнь, но и здоровье других пользователей дорог.

На основании анализа научной литературы и результатов проведенного социологического исследования сформулируем следующие рекомендации по улучшению ситуации в области обеспечении безопасности дорожного движения:

1. Регулярно проводить профилактические мероприятия (в образовательных учреждениях, по месту работы) с пешеходами и водителями по оптимизации уровня знаний правил дорожного движения;

2. Активная трансляция СМИ актуальной информации по организации и обеспечению безопасности на дорогах, включая социальную рекламу на рекламных щитах вдоль трасс и дорог;

3. Эффективный контроль трезвости водителей транспортных средств и выработка стратегии принудительной медицинской реабилитации водителей.

4. Усиление контроля со стороны Госавтоинспекции за пешеходами и повышение штрафов за переход в неположенном месте или переход улицы на красный сигнал светофора;

5. Установка на дорогах большего количества комплексов фотовидеофиксации нарушений, фиксирующих не только превышение скоростного режима, но и другие нарушения (проезд на красный сигнал светофора, выезд за стоп-линию, непропуск пешехода на нерегулируемом пешеходном переходе, езда по встречной полосе), особенно на тех аварийных участках дорог, где происходит больше всего дорожно-транспортных происшествий.

Научно-практическая и теоретическая значимость квалификационной работы определяется высокой актуальностью и противоречивостью проблем, связанных с увеличением дорожно-транспортных происшествий. Теоретическая ценность полученных результатов определяется возможностью дальнейшего углубленного изучения данной проблематики и выработки мер по изменению дорожно-транспортной ситуации в стране в области обеспечения безопасности дорожного движения.

### Список используемой литературы и источников

1. Абдульязнов А.Р. Социальные детерминанты минимизации рисков в дорожном движении // Научные проблемы гуманитарных исследований. – 2010. – № 8. – С. 218-223.
2. Афанасьев В.Г. Человек в управлении обществом. – М.: «Политиздат», 1977. – С. 125.
3. Россинский Б.В. Комментарии к Федеральному закону «О безопасности дорожного движения». – М.: «Право и Закон», 1997. – 136 с.
4. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения. – М.: «Транспорт», 1992. – 256 с.
5. Безопасность жизнедеятельности на дорогах как направление современных психолого-педагогических знаний / Науч. ред. Г.В. Мухаметзянова. – Казань: «Город», 2010. – 110 с.
6. Бергер П., Бергер Б. Социология: биографический подход // Личностно-ориентированная социология. – М.: «Академический Проспект», 2004. – 207 с.
7. Бернацкий В.О. Философия: конспект лекций: учеб. пособие для студентов всех специальностей и форм обучения / В. О. Бернацкий [и др.] ; под ред. Н. П. Маховой, 2008. – 350 с.
8. Бодров В.А. Оказание медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях // Социально-гуманитарные знания. – 2007. – № 5. – С. 46.
9. Болтански Л., Тевено Л. Социология критической способности // Журнал социологии и социальной антропологии. – 2000. – № 3. – 18 с.
10. Будрин А.Г., Будрина Е.В. Экономика автомобильного транспорта. – М.: «Академия», 2006. – 134 с.
11. Быченков В.М. Конформизм / Новая философская энциклопедия. Т. 2. – М.: «Мысль», 2001. – 303 с.

12. Воронин Ю.М. Государственный финансовый контроль: вопросы теории и практики. – М.: «Финансовый контроль», 2005. – 432 с.
13. Гишинский Я.И. Криминология. Теория, история, эмпирическая база, социальный контроль. – М.: «Юридический центр», 2009. – 620 с.
14. Гоббс Т. Избранные произведения: в 2-х т. Т. 1. – М.: «Мысль», 1964. – 293 с.
15. Горев А.Э. Основы теории транспортных систем. – СПб.: «СПбГАСУ», 2010. – 214 с.
16. Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 // Всемирная организация здравоохранения, 2015. – 16 с.
17. Жулев В.И. Ответственность участников дорожного движения. – М.: «Юристъ», 1997. – 160 с.
18. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. – М., 2006. – 54 с.
19. Захаров Н.Л. Социокультурные и профессиональные регуляторы поведения российского чиновника // Социологические исследования. – 2004. – № 3. – С. 113-121.
20. Игошев К.Е., Шмаров И.В. Социальные аспекты предупреждения правонарушений: (Проблемы социального контроля). – М.: «Юридическая литература», 1980. – 17 с.
21. Иларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. – М.: «Транспорт», 1989. – 255 с.
22. История теоретической социологии. В 4-х т. Т. 3. – М.: «Канон», 1997. – 120 с.
23. Калужский М.Л. Система социальной глобализации. // ЭКО: Всероссийский экономический журнал. – 2003. – № 4. – С. 38-58.
24. Кирьянов В. Проблема детского травматизма на дорогах. Организация и безопасность дорожного движения. – 2007. – №6. – С. 7.
25. Клебельсберг Д. Транспортная психология / Д. Клебельсберг; под ред. В. Б. Мазуркевича. – М.: «Транспорт», 1989. – 366 с.

26. Коноплянко В.И. Основы управления автомобилем и безопасность дорожного движения: учеб. пособие / В. И. Коноплянко. – М.: «Высшая школа», 2005. – 271 с.
27. Коноплянко В.И. Основы безопасности дорожного движения. – М.: «ДОСААФ», 1978. – 326 с.
28. Кременец Ю.А. Технические средства организации дорожного движения. – М.: «Транспорт», 1990. – 298 с.
29. Кузнецова Е.М. Социальный контроль: сущность и методы реализации / Е.М. Кузнецова – М.: «Форум», 2012. – 247 с.
30. Куперман А.И., Миронов Ю.В. Безопасность дорожного движения. – М.: «Академия», 1999. – 327 с.
31. Лебедева М.Ю., Пиджаков А.Ю. Дефиниция «транспортная безопасность» // Научный вестник МГТУГА. 2013. № 196. 69 с.
32. Локк Дж. Сочинения: В 3 т. Т. 3. – М.: «Мысль», 1985-1988. – 312 с.
33. Майборода О.В. Основы управления автомобилем и безопасность движения. – М.: «Академия», 2004. – 158 с.
34. Макаревич Э., Карпухин О. Игры интеллигентов, или Социальный контроль масс. – М.: «ЭКСМО: Алгоритм-Книга», 2003. – 328 с.
35. Матанцева О.Ю. Правовые аспекты экономической устойчивости автотранспортной организации : монография. – М.: «Юстицинформ», 2016. – 314 с.
36. Мельничук И. Государственный финансовый контроль за государственными и муниципальными предприятиями. – М.: «ЮРКНИГА», 2005. – С. 78-83.
37. Панина Г.В. Социология: методическое пособие / Г.В. Панина – М.: «МГТУ им. Н.Э. Баумана», 2008. – 167 с.
38. Попова Е.П. Оценка экономической эффективности инвестиционных проектов в области повышения безопасности дорожного движения. – М.: «МАДИ», 2001. – 148 с.

39. Пугачёв И. Н. Организация и безопасность движения : Учеб. пособие. – Хабаровск: «Хабар. гос. техн. ун-та», 2004. – 371 с.
40. Родионова С.А. Социальный контроль / Новейший философский словарь. – Мн.: «В.М.Скакун», 1998. – 661 с.
41. Романов А. Н. Автотранспортная психология: учебное / А. Н. Романов. — М.: «Академия», 2002. – 224 с.
42. Руссо Ж.-Ж. Исповедь. Прогулки одинокого мечтателя. Рассуждение о науках и искусствах. Рассуждение о неравенстве. – М.: «Пушкинская библиотека», 2004. – 752 с.
43. Смольков В.Г. Социальный контроль. – 2000. – № 4. – С. 195.
44. Смольяков С.В. Безопасность дорожного движения как подсистема дорожного движения // Перспективы науки. 2011. № 18. С. 142–144.
45. Сорокин П.А. Преступление и кара, подвиг и награда: Социологический этюд об основных формах общественного поведения и морали. – СПб.: «РХГИ», 1999. – 337 с.
46. Состояние безопасности дорожного движения. Партнерский обзор по стране: Российская федерация. – 2006. – 171 с.
47. Социальное управление: Словарь. – 74 с.
48. Тадевосян Э.В. Словарь справочник по социологии и политологии. – М.: «Знание», 1996. – 273 с.
49. Тимакова В.В. Некоторые аспекты международного опыта в обеспечении безопасности дорожного движения / В.В. Тимакова – Воронеж: «Вестник Воронежского института ГПС МЧС России», 2012. – №2. – 39 с.
50. Флигстин Н. Поля, власть и социальные навыки // Экономическая социология: новые подходы к институциональному и сетевому анализу / Сост. и науч. ред. В.В. Радаев; пер. М.С. Добряковой и др. М.: «РОССПЭН», 2002. – 121 с.
51. Хайек Ф.А. Познание, конкуренция и свобода (Антология). – СПб.: «Пневма», 1999. – 32 с.

52. Хомов Б.Д. Концептуальное представление транспортного и дорожного обеспечения экономической безопасности / Б.Д Хомов. – 2006. – №3. – С. 5 – 12.
53. Хомяк Я.В. Организация дорожного движения. – Киев.: Высшая школа, 1981.
54. Шахриманьян И.К. Безопасность дорожного движения. / И.К. Шахриманьян – М., 2004. – 38 с.
55. Шибутани Т. Социальная психология. – Ростов-на-Дону: «Феникс», 1998.
56. Яковлев А.М. Контроль социальный / Энциклопедический социологический словарь. – М.: «ИСПИ РАН», 1995. – 301 с.
57. Яковлев А.М. Социальный контроль в изменяющемся мире (нормативно-психологический аспект) / В сб.: Социология и проблемы социального развития. – М.: «Наука», 1978. – 358 с.
58. Яковлев А.М. Теория криминологии и социальная практика. – М.: «Наука», 1985. – 151 с.

#### **Интернет-источники:**

59. Автомобилизация населения регионов России (авто/1000 чел.) в 1970 – 2014 годы [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <https://ru.wikipedia.org/Автомобилизация/> (Дата обращения: 14.09.2016)
60. Безопасность дорожного движения глазами его участников, сотрудников ГИБДД и общества: URL: <http://wciom.ru/index.php?id=236&uid=113800> (Дата обращения: 14.09.2016)
61. Всемирная организация здравоохранения [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <http://www.who.int/ru/> (Дата обращения: 13.01.2016)
62. Вступительное слово на заседании президиума Государственного совета «О состоянии безопасности дорожного движения и мерах по совершенствованию государственного управления в области обеспечения

безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <http://archive.kremlin.ru/text/appears/2005/11/97169.shtml> (Дата обращения: 14.01.2016).

63. Кравцов М.Ю. Функции социального контроля//научная статья. – 2011  
Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/funktsii-sotsialnogo-kontrolya/>  
(Дата обращения: 17.12.2016).

64. Основные подходы к формированию ключевых направлений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения за рубежом // Федеральная целевая программа [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <http://www.fcp-pbdd.ru/experience/212/23888/>  
(дата обращения: 10.03.2017)

65. Федеральная служба государственной статистики URL  
[http://www.gks.ru/bgd/regl/b16\\_39/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b16_39/Main.htm) (дата обращения: 10.03.2017).

66. Федеральная целевая программа. Повышение безопасности дорожного движения 2013 – 2020 годах [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL  
<http://www.fcp-pbdd.ru/> (Дата обращения: 14.09.2016).

67. Федеральный закон о безопасности дорожного движения (№ 196 – ФЗ от 10.12.1995, редакция от 28.11.2015) [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <http://www.gibdd.ru> (Дата обращения: 14.09.2016).

68. Численность погибших и раненых в результате дорожно-транспортных происшествий // Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL:  
[http://www.gks.ru/bgd/regl/b16\\_39/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b16_39/Main.htm) (дата обращения: 10.03.2017)

#### **Источники на иностранном языке:**

69. Park R. E. On Social Control and Social Behavior. – Chicago, 1969. – P. 185-198.

70. Ross E. A. Social Control. A Survey of the Foundations Order. – Cleveland-London, 1969. – P. 9-15.

## Приложение 1

### **Программа социологического исследования по теме: «Оценка тольяттинцами эффективности форм социального контроля по обеспечению безопасности дорожного движения»» (на примере г. Тольятти).**

**Обоснование проблемы исследования.** Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач страны. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут или становятся инвалидами дети.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия региональному развитию.

*Необходимые меры для повышения уровня безопасности дорожного движения:*

- развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения;
- обеспечение безопасного участия детей в дорожном движении;
- повышение уровня технического состояния эксплуатируемых транспортных средств, их активной и пассивной безопасности;
- развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий;
- развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

-совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

**Объектом** аналитического исследования являются участники дорожного движения разных полов (мужчины и женщины).

**Предмет исследования** – мнение участников дорожного движения об эффективности форм социального контроля по обеспечению безопасности дорожного движения г. Тольятти.

**Целью данного исследования** является получение социологической информации, которая отражает оценку эффективности форм социального контроля по обеспечению безопасности дорожного движения в г. Тольятти.

**Из данной цели вытекают следующие задачи:**

1. Выявить степень информированности респондентов о правилах дорожного движения;
2. Рассмотреть отношение респондентов к соблюдению правил дорожного движения;
3. Рассмотреть мнения респондентов к нарушению правил дорожного движения.
4. Сравнить мнения мужчин и женщин.
5. Выявить действенные формы предупреждения нарушений.
5. Сложить полученные данные воедино и сделать выводы.

**Системный анализ объекта исследования:**

Предлагается несколько смысловых блоков, которые помогут в наибольшей степени проанализировать отношение участников дорожного движения г. Тольятти к уровню эффективности форм социального контроля по обеспечению безопасности дорожного движения.

Номер смыслового блока	Характеристика
<b>Блок 1.</b> Информированность	- источники получения информации по

о правилах дорожного движения.	<p>вопросам безопасности дорожного движения</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- степень информированности об изменениях правил дорожного движения</li> <li>- степень информированности о мерах ответственности за нарушение правил</li> <li>- удовлетворенность качеством обучения основам безопасности дорожного движения детей.</li> </ul>
<p><b>Блок 2.</b> Отношение к соблюдению правил дорожного движения</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- соблюдение правил дорожного движения в качестве пешехода</li> <li>- причины несоблюдения правил дорожного движения водителями</li> <li>- причины несоблюдения правил дорожного движения пешеходами</li> </ul>
<p><b>Блок 3</b> Отношение к нарушениям правил дорожного движения</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- нарушение правил дорожного движения и оплата штрафов</li> <li>- участие в дорожно-транспортных происшествиях</li> <li>- отношение к нарушениям правил дорожного движения в качестве водителя и пешехода</li> <li>- отношение к вождению в нетрезвом состоянии</li> </ul>
<p><b>Блок 4.</b> Действенные формы предупреждения нарушений</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- отношение к повышению штрафов за нарушение правил дорожного движения</li> <li>- отношение к проводимым профилактическим работам</li> <li>- оценка эффективных форм борьбы с предупреждением нарушений правил</li> </ul>

	дорожного движения
<b>Блок 5.</b> Социально – демографические показатели	Пол (опрашиваются мужчины и женщины в любой пропорции); Возраст; Образование (неполное среднее, среднее, среднее специальное, незаконченное высшее, высшее); Водительский стаж (влияет на восприятие эффективности методов социального контроля).

#### **Гипотезы социологического исследования:**

**Гипотеза 1:** Женщины преимущественно в отличие от мужчин склонны осуществлять поведение, направленное на самосохранение, что в свою очередь, проявляется на вербальном уровне;

**Гипотеза 2:** Водители-мужчины преимущественно склонны отмечать, что неукоснительно соблюдают правила дорожного движения;

**Гипотеза 3:** Участники дорожного движения женского пола в подавляющем большинстве отмечают необходимость в изучении правил дорожного движения в общеобразовательных организациях;

**Гипотеза 4:** Большинство участников дорожного движения склонны перекладывать ответственность за обеспечение его безопасности на государственные структуры, в целом на объективные обстоятельства.

#### **Теоретическая интерпретация основных понятий:**

**Социальный контроль (1)** – совокупность средств и методов воздействия общества на нежелательные (негативно отклоняющиеся) формы поведения с целью их элиминирования или минимизации.

**Социальный контроль (2)** – способ саморегуляции любой социальной системы, регламентирующей и консолидирующей деятельность своих членов, стабилизирующей собственное функционирование и развитие посредством формирования личностных, групповых и институциональных стандартов деятельности (норм, ценностей, идеалов), оценки на их основе реальной деятельности людей и последующего приведения ее (этой деятельности) в соответствие со стандартами при помощи социальных санкций.

**Внешний (непосредственный) контроль** – это вид контроля, осуществляемый посредством принуждения извне правоохранительными органами, учреждениями пенитенциарной системы, юстиции, учреждениями образования, семьей, СМИ и конформными группами путем реальных или мнимых угроз наказания или применения санкций.

**Внутренний контроль** – это контроль, осуществляемый с помощью целенаправленного воспитания, приобщения к социальным нормам и ценностям, агентами социализации (друзьями, семьей, школой, СМИ).

**Информационный социальный контроль** – это совокупность способов массового коммуникативного воздействия на саморегуляцию и самоорганизацию социальной системы с целью поддержания общепринятых норм и ценностей, социального порядка и ограничения различных форм девиантности»

**Девиантное или отклоняющееся поведение** – это такое поведение, которое всегда связано с каким-либо несоответствием человеческих поступков, действий, видов деятельности – распространенным в обществе или его группах нормам, правилам поведения, идеям, стереотипам, ожиданиям, установкам, ценностям.

**Социальная норма** – это исторически сложившийся в конкретном обществе предел, мера, интервал допустимого (дозволенного или обязательного) поведения, деятельности людей, социальных групп, социальных организаций.

**Социальные санкции** – есть продукт деятельности группы, необходимый для руководства поведением своих членов, для стимулирования желательного поведения и пресечения нежелательного, для обеспечения внутренней сплоченности и непрерывности и общественной жизни.

**Привычка** – это установленный способ поведения в определенных ситуациях, который не встречает негативных реакций в группе.

**Обычай** – это установленный способ поведения, с которым группа связывает определенные моральные оценки, и нарушение которого вызывает негативные санкции.

### **Операционализация понятий**

**Узнать, как информированы респонденты о правилах дорожного движения, нам поможет шкала:**

1. Из газет;
2. Из программ радио и телевидения;
3. Из Интернета
4. Из выступлений сотрудников полиции (Госавтоинспекции) ;
5. Из сообщений администрации по месту работы и т.д;
6. От друзей, знакомых, коллег по работе и т.д.;
7. Информацию не получаю.

**Выяснить, интересуются ли респонденты изменениями в законодательстве относительно обеспечения мер безопасности на дорогах, нам поможет шкала:**

1. Да, постоянно;
2. Да, периодически;
3. Нет, не интересуюсь;

**Узнать насколько информированы респонденты о правилах дорожного движения и мерах ответственности за их нарушение в качестве пешехода, нам поможет шкала:**

1. Информирован хорошо;
2. Информирован недостаточно;
3. Затрудняюсь ответить;

**Узнать о необходимости изучения правил дорожного движения (ПДД) в детском саду, школе, нам поможет шкала:**

1. Да;
2. Не обязательно;
3. Мне это безразлично;

**Узнать о качестве обучения основам безопасности дорожного движения детей в образовательных учреждениях, нам поможет шкала:**

1. Качество обучения высокое. Детям дают достаточную подготовку;
2. Качество обучения удовлетворительное. Нужно давать детям больше практических навыков;
3. Качество обучения низкое. Такие занятия практически не проводятся;
4. Затрудняюсь ответить.

**Узнать, соблюдают ли респонденты правила дорожного движения, когда являются участником дорожного движения в качестве пешехода, нам поможет шкала:**

1. Да, соблюдаю всегда;
2. Да, соблюдаю, когда со мной идут дети.;
3. Да, соблюдаю в присутствии поблизости сотрудника Госавтоинспекции;
4. Да, соблюдаю при наличии светофоров и пешеходных переходов
5. Чаще «да», чем «нет».
6. Чаще «нет», чем «да».
7. Нет, не соблюдаю

**Узнать, что мешает пешеходам соблюдать правила дорожного движения, нам поможет шкала:**

1. Личные качества человека (легкомысленность, недисциплинированность, низкая культура поведения и т.д.);
2. Незнание правил дорожного движения
3. Чувство безнаказанности;
4. Недостатки в организации движения (отсутствие пешеходных переходов, светофоров или их неудобное расположение и др.)
5. Невыполнение правил дорожного движения водителями транспортных средств
6. Недостаточный уровень контроля со стороны госавтоинспекции
7. Затрудняюсь ответить

**Выяснить, знают ли респонденты, что за нарушения правил дорожного движения пешеходами и пассажирами предусмотрена административная ответственность, нам поможет шкала:**

1. Да
2. Нет.

**Узнать, почему некоторые водители не соблюдают правила дорожного движения нам поможет шкала:**

1. Недостаточный опыт вождения
2. Склонность к риску
3. Негативные психологические состояния, стресс;
4. Низкий уровень подготовки на курсах вождения
5. Уверенность в безнаказанности
6. Состояние алкогольного (наркотического) опьянения
7. Плохое качество дорог, дорожной разметки
8. Недостатки в организации движения (отсутствие светофоров или их неудобное расположение и др.).

9. Невыполнение правил дорожного движения водителями транспортных средств

10. Недостаточный уровень контроля со стороны госавтоинспекции

11. Затрудняюсь ответить.

**Узнать, приходилось ли респондентам оплачивать штрафы за нарушение правил дорожного движения за последний год, нам поможет таблица:**

в качестве пешехода	1.да	2.нет
водителя	1.да	2.нет

**Чтобы выяснить, являлись ли респонденты или его близкие участниками дорожно-транспортных происшествий за последние 5 лет, нам поможет шкала:**

1. Да, участниками дорожно-транспортных происшествий без пострадавших.

2. Да, участниками дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими.

3. Не были.

**Чтобы выяснить действия респондентов в ситуации, когда он стоит на перекрестке, на котором нет машин, и человек рядом с ним переходит дорогу на красный свет, нам поможет шкала:**

1. Присоединитесь к этому человеку.

2. Присоединитесь к этому человеку, если очень спешите.

3. Будете ожидать зеленого сигнала светофора.

**Чтобы выяснить действия респондентов в ситуации, когда ему нужно перейти на другую сторону улицы, а пешеходный переход находится в ста метрах, нам поможет шкала:**

1. Дойдете до ближайшего перехода.
2. Перейдете улицу там, где Вам удобно.
3. Перейдете улицу там, где Вам удобно, если очень спешите.

**Чтобы выяснить действия респондентов в ситуации, когда его знакомый, заехал в гости и выпил алкогольный напиток, при этом он собирается сесть за руль, нам поможет шкала:**

1. Не будете ему мешать, он взрослый человек и отвечает за свои поступки.
2. Скажете ему, что он не прав и предоставите принять решение самому.
3. Уговорите его не садиться за руль и вызвать такси.

**Узнать, как, по мнению респондентов, повышение штрафов за нарушение правил дорожного движения влияет на безопасность на дорогах, нам поможет шкала:**

1. Положительно. Участники движения становятся более дисциплинированными.
2. Скорее, положительно. Нарушители несут ответственность за проступки.
3. Не оказывает никакого влияния. Людей, склонных к риску, штрафы не остановят;
4. Скорее, отрицательно. Штрафы создают представление, о том, что всегда можно откупиться.
5. Отрицательно. Эта система не влияет на безопасность, но стимулирует коррупцию.

**Узнать, проводится ли какая-либо профилактическая работа с пешеходами в нашем городе, нам поможет шкала:**

1. Да. Сотрудники Госавтоинспекции регулярно следят за соблюдением пешеходами правил дорожного движения.

2. Да. Средства массовой информации регулярно проводят разъяснительную работу.

3. Да. По месту работы (учебы) регулярно проводятся занятия по правилам дорожного движения;

4. Да, проводится, но очень редко.

5. Нет, не проводится.

**Узнать, какие формы борьбы с предупреждением нарушений правил дорожного движения респонденты считают наиболее действенными, нам поможет шкала:**

1. Усиление контроля над нарушениями и наказаний
2. Увеличение размера штрафов
3. Проведение разъяснительной работы с населением
4. Улучшение качества дорожного покрытия
5. Улучшение организации дорожного движения (светофоры, ограждения, разметка)
6. Социальная реклама с пропагандой правил дорожного движения
7. Повышение контроля над качеством обучения водителей
8. Борьба с коррупцией в органах Госавтоинспекции
9. Другое (укажите, что именно) \_\_\_\_\_
10. Затрудняюсь ответить

**Выяснить пол респондентов, нам поможет шкала:**

1. Мужской
2. Женский

**Выяснить возраст респондентов, нам поможет шкала:**

1. До 20.
2. От 20 до 30.
3. От 30 до 45.

4. От 45 до 60.

5. Старше 60.

**Выяснить образование респондентов, нам поможет шкала:**

1. Неполное среднее.

2. Среднее.

3. Среднее специальное.

4. Незаконченное высшее.

5. Высшее.

**Выяснить водительский стаж респондентов, нам поможет шкала:**

1. Не имею

2. до 1 года.

3. от 1 года до 3 лет.

4. от 3 до 5 лет.

5. от 5 до 10 лет.

6. Более 10 лет.

**Методологический раздел**

**Обоснование выборки.** При исследовании оценки тольяттинцами эффективности форм социального контроля по обеспечению безопасности дорожного движения используется выборочный метод исследования в объеме 200 респондентов. Данное социологическое исследование носит пилотажный характер, поэтому выборочную совокупность в размере 100 респондентов можно считать достаточной. По типу выборка квотная, пропорциональная выборка, где единицами отбора выступают индивиды 2 групп: 1 группа – водители, 2 группа – пешеходы.

**Метод исследования** – для получения необходимых данных используется анкетный опрос.

**План-график исследования:** Первый этап составляет подготовка к социологическому исследованию: разработка программы, составление инструментария.

На втором этапе проводится конкретно сам анкетный опрос. Затем – сбор полученных результатов, обработка, первичный анализ.

На третьем этапе на основе полученных данных пишется научный отчет, подтверждаются или опровергаются гипотезы, составляются рекомендации.

**Анкета**

*Уважаемые респонденты!*

*Кафедра социологии Тольяттинского государственного университета проводит социологическое исследование на тему: «Оценка тольяттинцами эффективности форм социального контроля по обеспечению безопасности дорожного движения».*

*Просим Вас по возможности ответить на все вопросы анкеты, выбрав вариант ответа, более точно отражающий Ваше мнение. Некоторые вопросы предполагают несколько вариантов ответа. Если Вы не согласны ни с одним из предложенных вариантов, допишите, пожалуйста, свой ответ на свободной строчке. Ваши ответы будут использоваться только в обобщенном виде.*

*Заранее благодарим Вас за участие в социологическом исследовании!*

**1. Из каких источников Вы наиболее часто получаете информацию по вопросам безопасности дорожного движения? (возможны несколько вариантов ответа)**

1. Из газет.
2. Из программ радио и телевидения.
3. Из Интернета.
4. Из выступлений сотрудников полиции (Госавтоинспекции).
5. Из сообщений администрации по месту работы и т.д.
6. От друзей, знакомых, коллег по работе и т.д.
7. Информацию не получаю.

**2. Интересуетесь ли Вы изменениями в законодательстве относительно обеспечения мер безопасности на дорогах? (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)**

1. Да, постоянно
2. Да, периодически
3. Нет, не интересуюсь

**3. Насколько Вы информированы о правилах дорожного движения и мерах ответственности за их нарушение в качестве пешехода? (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)**

1. Информирован хорошо
2. Информирован недостаточно
3. Затрудняюсь ответить

**4. Как Вы считаете, нужно ли изучать правила дорожного движения (ПДД) в детском саду, школе? (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)**

1. Да
2. Не обязательно
3. Мне это безразлично

**5. Как Вы оцениваете качество обучения основам безопасности дорожного движения детей в образовательных учреждениях? (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)**

1. Качество обучения высокое. Детям дают достаточную подготовку.
  2. Качество обучения удовлетворительное. Нужно давать детям больше практических навыков.
  3. Качество обучения низкое. Такие занятия практически не проводятся.
- Затрудняюсь ответить.

**6. Соблюдаете ли вы правила дорожного движения, когда являетесь участником дорожного движения в качестве пешехода? (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)**

1. Да, соблюдаю всегда.
2. Да, соблюдаю, когда со мной идут дети.
3. Да, соблюдаю в присутствии поблизости сотрудника Госавтоинспекции.
4. Да, соблюдаю при наличии светофоров и пешеходных переходов.
5. Чаще «да», чем «нет».
6. Чаще «нет», чем «да».
7. Нет, не соблюдаю.

**7. Что мешает пешеходам соблюдать правила дорожного движения? (возможны несколько вариантов ответа)**

1. Личные качества человека (легкомысленность, недисциплинированность, низкая культура поведения и т.д.).
2. Незнание правил дорожного движения.
3. Чувство безнаказанности.
4. Недостатки в организации движения (отсутствие пешеходных переходов, светофоров или их неудобное расположение и др.).
5. Невыполнение правил дорожного движения водителями транспортных средств.
6. Недостаточный уровень контроля со стороны Госавтоинспекции
7. Затрудняюсь ответить.

**8. Знаете ли Вы, что за нарушения правил дорожного движения пешеходами и пассажирами предусмотрена административная ответственность? (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)**

1. Да.
2. Нет

**9. Почему, по Вашему мнению, некоторые водители не соблюдают правила дорожного движения? (возможны несколько вариантов ответа)**

1. Недостаточный опыт вождения
2. Склонность к риску
3. Негативные психологические состояния, стресс
4. Низкий уровень подготовки на курсах вождения

5. Уверенность в безнаказанности
6. Состояние алкогольного (наркотического) опьянения
7. Плохое качество дорог, дорожной разметки
8. Недостатки в организации движения (отсутствие светофоров или их неудобное расположение и др.).
9. Невыполнение правил дорожного движения водителями транспортных средств.
10. Недостаточный уровень контроля со стороны госавтоинспекции
11. Затрудняюсь ответить.

**10. Приходилось ли Вам оплачивать штрафы за нарушение правил дорожного движения за последний год...**

в качестве пешехода	1. да	2. нет
водителя	1. да	2. нет

**11. Являлись ли Вы или Ваши близкие участниками дорожно-транспортных происшествий за последние 5 лет? (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)**

1. Да, участниками дорожно-транспортных происшествий без пострадавших.
2. Да, участниками дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими.
3. Не были.

**12. Предположим, Вы стоите на перекрестке, на котором нет машин, и человек рядом с Вами переходит дорогу на красный свет. Ваши действия... (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)**

1. Присоединитесь к этому человеку.
2. Присоединитесь к этому человеку, если очень спешите.
3. Будете ожидать зеленого сигнала светофора.

**13. Предположим, Вам нужно перейти на другую сторону улицы, а пешеходный переход находится в ста метрах. Ваши действия... (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)**

1. Дойдете до ближайшего перехода.
2. Перейдете улицу там, где Вам удобно.
3. Перейдете улицу там, где Вам удобно, если очень спешите.

**14. Предположим, Ваш знакомый, заехал к Вам в гости и выпил алкогольный напиток, при этом он собирается сесть за руль. Ваши действия... (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)**

1. Не будете ему мешать, он взрослый человек и отвечает за свои поступки.
2. Скажете ему, что он не прав и предоставите принять решение самому.
3. Уговорите его не садиться за руль и вызвать такси.

**15. Как, по Вашему мнению, повышение штрафов за нарушение правил дорожного движения влияет на безопасность на дорогах? (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)**

1. Положительно. Участники движения становятся более дисциплинированными.
2. Скорее, положительно. Нарушители несут ответственность за проступки.
3. Не оказывает никакого влияния. Людей, склонных к риску, штрафы не останавливают.
4. Скорее, отрицательно. Штрафы создают представление, о том, что всегда можно откупиться.
5. Отрицательно. Эта система не влияет на безопасность, но стимулирует коррупцию.

**16. Аварийность по вине пешеходов составляет около 25% от общего количества дорожно-транспортных происшествий. Проводится ли какая-либо профилактическая работа с пешеходами в Вашем городе? (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)**

1. Да. Сотрудники Госавтоинспекции регулярно следят за соблюдением пешеходами правил дорожного движения.
2. Да. Средства массовой информации регулярно проводят разъяснительную работу.
3. Да. По месту работы (учебы) регулярно проводятся занятия по правилам дорожного движения.
4. Да, проводится, но очень редко.
5. Нет, не проводится.

**17. Какие формы борьбы с предупреждением нарушений правил дорожного движения Вы считаете наиболее действенными? (возможны несколько вариантов ответа)**

1. Усиление контроля над нарушениями и наказаний
2. Увеличение размера штрафов
3. Проведение разъяснительной работы с населением
4. Улучшение качества дорожного покрытия
5. Улучшение организации дорожного движения (светофоры, ограждения, разметка)
6. Социальная реклама с пропагандой правил дорожного движения
7. Повышение контроля над качеством обучения водителей
8. Борьба с коррупцией в органах Госавтоинспекции
9. Другое (укажите, что именно) \_\_\_\_\_
10. Затрудняюсь ответить

**18. Укажите Ваш пол: (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)**

1. мужской
2. женский

**19. Укажите Ваш возраст (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)**

1. До 20.
2. От 20 до 30.
3. От 30 до 45.
4. От 45 до 60.
5. Старше 60.

**20. Ваше образование (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)**

1. Неполное среднее.
2. Среднее.
3. Среднее специальное.
4. Незаконченное высшее.
5. Высшее.

**21. Водительский стаж (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)**

1. Не имею.
2. до 1 года.
3. от 1 года до 3 лет.
4. от 3 до 5 лет.
5. от 5 до 10 лет.
6. Более 10 лет.

*Благодарим за участие!*

## Таблица результатов

Таблицы 1-4: «Информированность о правилах дорожного»

Таблица 1

<b>1.Из каких источников Вы наиболее часто получаете информацию по вопросам безопасности дорожного движения? (возможны несколько вариантов ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. Из газет.	13,0%	15,2%	14,0%
2. Из программ радио и телевидения.	25,9%	39,1%	32,0%
3. Из Интернета.	68,5%	73,9%	71,0%
4. Из выступлений сотрудников полиции (Госавтоинспекции).	7,4%	8,7%	8,0%
5. Из сообщений администрации по месту работы и т.д.	5,6%	6,5%	6,0%
6. От друзей, знакомых, коллег по работе и т.д.	27,8%	32,6%	30,0%
7. Информацию не получаю.	5,6%	2,2%	4,0%

Таблица 2

<b>2. Интересуетесь ли Вы изменениями в законодательстве относительно обеспечения мер безопасности на дорогах? (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. Да, постоянно	20,4%	23,9%	22,0%
2. Да, периодически	50,0%	65,2%	57,0%
3. Нет, не интересуюсь	29,6%	10,9%	21,0%

Таблица 3

<b>3.Насколько Вы информированы о правилах дорожного движения и мерах ответственности за их нарушение в качестве пешехода? (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. Информирован хорошо	51,9%	65,2%	58,0%
2. Информирован недостаточно	38,9%	34,8%	37,0%

3. Затрудняюсь ответить	9,3%	0,0%	5,0%
-------------------------	------	------	------

Таблица 4

<b>4.Как Вы считаете, нужно ли изучать правила дорожного движения (ПДД) в детском саду, школе? (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. Да	75,9%	91,3%	83,0%
2. Не обязательно	20,4%	6,5%	14,0%
3. Мне это безразлично	3,7%	2,2%	3,0%

Таблица 5

<b>5.Как Вы оцениваете качество обучения основам безопасности дорожного движения детей в образовательных учреждениях? (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. Качество обучения высокое. Детям дают достаточную подготовку.	13,0%	13,0%	13,0%
2. Качество обучения удовлетворительное. Нужно давать детям больше практических навыков.	27,8%	47,8%	37,0%
3. Качество обучения низкое. Такие занятия практически не проводятся.	44,4%	32,6%	39,0%
4. Затрудняюсь ответить.	14,8%	6,5%	11,0%

## Таблицы 6-9: «Отношение к соблюдению правил дорожного движения»

Таблица 6

<b>6.Соблюдаете ли Вы правила дорожного движения, когда являетесь участником дорожного движения в качестве пешехода? (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. Да, соблюдаю всегда.	40,7%	30,4%	36,0%
2. Да, соблюдаю, когда со мной идут дети.	11,1%	10,9%	11,0%
3. Да, соблюдаю в присутствии поблизости сотрудника	1,9%	2,2%	2,0%

Госавтоинспекции.			
4. Да, соблюдаю при наличии светофоров и пешеходных переходов.	20,4%	13,0%	17,0%
5. Чаще «да», чем «нет».	22,2%	41,3%	31,0%
6. Чаще «нет», чем «да».	3,7%	0,0%	2,0%
7. Нет, не соблюдаю.	0,0%	2,2%	1,0%

Таблица 7

<b>7.Что мешает пешеходам соблюдать правила дорожного движения? (возможны несколько вариантов ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. Личные качества человека (легкомысленность, недисциплинированность, . низкая культура поведения и т.д.).	64,8%	76,1%	70,0%
2. Незнание правил дорожного движения.	24,1%	28,3%	26,0%
3. Чувство безнаказанности.	35,2%	21,7%	29,0%
4. Недостатки в организации движения (отсутствие пешеходных переходов, светофоров или их неудобное расположение и др.).	29,6%	41,3%	35,0%
5. Невыполнение правил дорожного движения водителями транспортных средств.	16,7%	19,6%	18,0%
6. Недостаточный уровень контроля со стороны Госавтоинспекции	14,8%	13,0%	14,0%
7. Затрудняюсь ответить.	1,9%	2,2%	2,0%

Таблица 8

<b>8.Знаете ли Вы, что за нарушения правил дорожного движения пешеходами и пассажирами предусмотрена административная ответственность? (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. Да.	88,9%	91,3%	90,0%
2. Нет	11,1%	8,7%	10,0%

Таблица 9

<b>9.Почему, по Вашему мнению, некоторые водители не соблюдают правила дорожного движения? (возможны несколько вариантов ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. Недостаточный опыт вождения	45,3%	33,3%	39,0%
2. Склонность к риску	20,8%	46,7%	32,0%
3. Негативные психологические состояния, стресс	35,8%	17,8%	27,0%
4. Низкий уровень подготовки на курсах вождения	29,6%	13,3%	20,0%
5. Уверенность в безнаказанности	43,4%	51,1%	46,0%
6. Состояние алкогольного (наркотического) опьянения	30,2%	28,9%	29,0%
7. Плохое качество дорог, дорожной разметки	32,1%	35,6%	33,0%
8. Недостатки в организации движения (отсутствие светофоров или их неудобное расположение и др.).	24,5%	22,2%	23,0%
9. Невыполнение правил дорожного движения водителями транспортных средств.	24,5%	20,0%	22,0%
10. Недостаточный уровень контроля со стороны Госавтоинспекции	20,8%	13,3%	17,0%
11. Затрудняюсь ответить.	1,9%	2,2%	2,0%

Таблицы 10-4: «Отношение к нарушениям правил дорожного движения»

Таблица 10

<b>10.Приходилось ли Вам оплачивать штрафы за нарушение правил дорожного движения за последний год</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
<b>да</b>			
в качестве пешехода	22,2%	17,4%	20,0%
в качестве водителя	22,2%	21,7%	22,0%
<b>нет</b>			
в качестве пешехода	77,8%	82,6%	80,0%
в качестве водителя	77,8%	78,3%	78,0%

Таблица 11

<b>11.Являлись ли Вы или Ваши близкие участниками дорожно-транспортных происшествий за последние 5 лет? (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. Да, участниками дорожно-транспортных происшествий без пострадавших.	24,1%	39,1%	31,0%
2. Да, участниками дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими.	16,7%	6,5%	12,0%
3. Не были.	59,3%	54,3%	57,0%

Таблица 12

<b>12.Предположим, Вы стоите на перекрестке, на котором нет машин, и человек рядом с Вами переходит дорогу на красный свет. Ваши действия...(отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. Присоединитесь к этому человеку.	16,7%	2,2%	10,0%
2. Присоединитесь к этому человеку, если очень спешите.	18,5%	17,4%	18,0%
3. Будете ожидать зеленого сигнала светофора.	64,8%	80,4%	72,0%

Таблица 13

<b>13.Предположим, Вам нужно перейти на другую сторону улицы, а пешеходный переход находится в ста метрах. Ваши действия...(отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. Дойдете до ближайшего перехода.	48,1%	67,4%	57,0%
2. Перейдете улицу там, где Вам удобно.	27,8%	10,9%	20,0%
3. Перейдете улицу там, где Вам удобно, если очень спешите.	24,1%	21,7%	23,0%

Таблица 14

<b>14.Предположим, Ваш знакомый, заехал к Вам в гости и выпил алкогольный напиток, при этом он собирается сесть за руль. Ваши действия...(отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. Не будете ему мешать, он взрослый человек и отвечает за свои поступки.	11,1%	6,5%	9,0%
2. Скажете ему, что он не прав и предоставите принять решение самому.	33,3%	21,7%	28,0%
3. Уговорите его не садиться за руль и вызвать такси.	55,6%	71,7%	63,0%

Таблицы 15-17: «Действенные формы предупреждения нарушений»

Таблица 15

<b>15.Как, по Вашему мнению, повышение штрафов за нарушение правил дорожного движения влияет на безопасность на дорогах? (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. Положительно. Участники движения становятся более дисциплинированными.	24,1%	21,7%	23,0%
2. Скорее, положительно. Нарушители несут ответственность за проступки.	31,5%	37,0%	34,0%
3. Не оказывает никакого влияния. Людей, склонных к риску, штрафы не остановят.	22,2%	23,9%	23,0%
4. Скорее, отрицательно. Штрафы создают представление, о том, что всегда можно откупиться.	9,3%	8,7%	9,0%
5. Отрицательно. Эта система не влияет на безопасность, но стимулирует коррупцию.	13,0%	8,7%	11,0%

Таблица 16

<b>16. Аварийность по вине пешеходов составляет около 25% от общего количества дорожно-транспортных происшествий. Проводится ли какая-либо профилактическая работа с пешеходами в Вашем городе? (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. Да. Сотрудники Госавтоинспекции регулярно следят за соблюдением пешеходами правил дорожного движения.	14,8%	10,9%	13,0%
2. Да. Средства массовой информации регулярно проводят разъяснительную работу.	25,9%	19,6%	23,0%
3. Да. По месту работы (учебы) регулярно проводятся занятия по правилам дорожного движения.	5,6%	13,0%	9,0%
4. Да, проводится, но очень редко.	35,2%	23,9%	30,0%
5. Нет, не проводится.	18,5%	32,6%	25,0%

Таблица 17

<b>17. Какие формы борьбы с предупреждением нарушений правил дорожного движения Вы считаете наиболее действенными? (возможны несколько вариантов ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. Усиление контроля над нарушениями и наказаний	55,6%	52,2%	54,0%
2. Увеличение размера штрафов	22,2%	23,9%	23,0%
3. Проведение разъяснительной работы с населением	40,7%	28,3%	35,0%
4. Улучшение качества дорожного покрытия	37,0%	41,3%	39,0%
5. Улучшение организации дорожного движения (светофоры, ограждения, разметка)	40,7%	47,8%	44,0%
6. Социальная реклама с пропагандой правил дорожного движения	33,3%	26,1%	30,0%
7. Повышение контроля над качеством обучения водителей	22,2%	30,4%	26,0%
8. Борьба с коррупцией в органах Госавтоинспекции	40,7%	41,3%	41,0%

9. Другое ( укажите, что именно) _____			
10. Затрудняюсь ответить	7,4%	2,2%	5,0%

## Таблицы 18-21: «Социально – демографические показатели»

Таблица 18

<b>18.Укажите Ваш пол (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)</b>	%	Данные по массиву
1. мужской	54,0%	100,0%
2. женский	46,0%	100,0%

Таблица 19

<b>19.Укажите Ваш возраст (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. До 20.	24,1%	13,0%	19,0%
2. От 20 до 30.	35,2%	63,0%	48,0%
3. От 30 до 45.	27,8%	13,0%	21,0%
4. От 45 до 60.	13,0%	8,7%	11,0%
5. Старше 60.	0,0%	1,0%	1,0%

Таблица 20

<b>20.Ваше образование (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. Неполное среднее.	3,7%	6,5%	5,0%
2. Среднее.	24,1%	4,3%	15,0%
3. Среднее специальное.	13,0%	0,0%	7,0%
4. Незаконченное высшее.	24,1%	45,7%	34,0%
5. Высшее.	35,2%	43,5%	39,0%

Таблица 21

<b>21. Водительский стаж (отметьте, пожалуйста, один вариант ответа)</b>	Мужчины	Женщины	Данные по массиву
1. Не имею.	42,6%	47,8%	45,0%
2. до 1 года.	14,8%	8,7%	12,0%
3. от 1 года до 3 лет.	11,1%	19,6%	15,0%
4. от 3 до 5 лет.	3,7%	4,3%	4,0%
5. от 5 до 10 лет.	7,4%	6,5%	7,0%
6. Более 10 лет.	20,4%	13,0%	17,0%

**Приложение 4****Программа социологического исследования на тему: «Агенты социального контроля в процессе обеспечения безопасности дорожного движения»**

**Предмет исследования** – формы и способы контроля обеспечения безопасности дорожного движения.

**Объект исследования** – сотрудники Госавтоинспекции гор. Тольятти.

**Целью** данного исследования является выявление отношения сотрудников ГИБДД относительно оптимизации уровня безопасности дорожного движения.

**Задачи исследования:**

1. Выявить факторы, негативно влияющие на рост числа ДТП.
2. Проанализировать мнения экспертов об оптимальных стратегиях обеспечения безопасности дорожного движения
3. Обосновать характеристику «дорожной обстановки» г. Тольятти.

**Обоснования выборки:** N=10 (сотрудники Госавтоинспекции г. Тольятти).

**Метод исследования:** экспертное интервью.

**Этапы:**

1. Подготовительный этап: изучение темы, разработка инструментария.
2. Сбор социологической информации.
3. Анализ собранной информации.

**Бланк экспертного интервью по теме: «Роль сотрудников ГИБДД в обеспечении безопасности дорожного движения»**

1) Перечислите, пожалуйста, факторы негативно влияющие на рост ДТП (со стороны пешеходов и водителей, а также факторы от них не зависимые).

2) Как вы относитесь к предложениям ввести в качестве наказания за нетрезвую езду пожизненное лишение прав, принудительную медицинскую реабилитацию водителей?

3) С введением закона о безопасной перевозке детей с помощью специальных детских удерживающих устройств (ДУУ) рынок заполнили как эффективные (качественные автокресла солидных фирм-производителей), так и неэффективные устройства (ФЭСТ). Как Вы относитесь к использованию родителями малоэффективных ДУУ при перевозке детей?

4) На российских дорогах установлены комплексы фотовидеофиксации нарушений. Насколько эффективны данные системы в процессе повышения ответственности участников дорожного движения?

5) Какие меры наиболее эффективны в целях предотвращения нарушений правил дорожного движения пешеходами и водителями: предупреждения, штрафы и т.д.

6) Оцените, пожалуйста, дорожную ситуацию в г. о. Тольятти. Насколько изменилась ситуация в городе по сравнению с прошлыми годами?

7) Дети и подрастающее поколение являются особыми участниками дорожного движения. Как Вы относитесь к факту распространению среди подростков игры «Беги или умри» (перебежать как можно ближе перед движущимся автомобилем)? Случалось ли Вам фиксировать данные случаи, и какие меры борьбы с данным явлением существуют?

8) Часто ли Вам приходится применять физическую силу, спецсредства и даже оружие в процессе выполнения служебных обязанностей?

9) В СМИ, в блогах, социальных сетях сегодня нередко встречаются истории, как сотрудники Госавтоинспекции довезли кого-то до больницы, спасли из горящего автомобиля, приняли роды или просто помогли завести заглохший автомобиль. Меняется ли, на ваш взгляд, в глазах населения имидж сотрудника ГИБДД?

10) Как Вы думаете, какие меры необходимо предпринять для того, чтобы поднять престиж и уважение к сотрудникам ГИБДД?

## Приложение 5

## Стенограмма интервью

<b>1. Перечислите, пожалуйста, факторы негативно влияющие на рост ДТП</b>	
Илья Сергеевич, стаж 9 лет	Уровень знаний правил дорожного движения, личная безответственность как водителей, так и пешеходов.
Дмитрий Владимирович, стаж 12 лет	Невнимательность водителей, уверенность пешеходов, некачественное дорожное полотно, самоуверенность и неуверенность. Большой процент мужчин ездят уверенно, но частые аварии происходят из-за «лихачества», а женский пол наоборот, неуверенно, что тоже может привести к ДТП.
Эдуард Андреевич, стаж 13 лет	Нетрезвое состояние участников дорожного движения, безнаказанность, нехватка контроля нарушителей.
Константин Анатольевич, стаж 9 лет	Дорожное полотно, освещение, времена года, намеренные нарушения правил дорожного движения водителями и пешеходами.
Сергей Сергеевич, стаж 12 лет	Незнание ПДД РФ участниками дорожного движения, невнимательность.
Станислав, стаж 20 лет	Нарушение скоростного режима, плохое качество дорожных покрытий, езда в нетрезвом виде или наркотическом состоянии, усталость и невнимательность, использование телефона, как и для разговоров, так и для социальных сетей, СМС. Большинство этих факторов, к тому же, несоблюдение ПДД, что ведет к трагическим последствиям.
Владислав, стаж 17 лет	Ухудшающаяся экономическая обстановка в стране, так как автовладельцы начали экономить на своих "железных конях". Новую резину взамен изношенной покупают реже, меньше занимаются обслуживанием автомобилей, что отрицательно сказывается на их техническое состояние и на общую безопасность окружающих участников дорожного движения.
Алексей Анатольевич, стаж 33 года	Недостаточно большие штрафы, меньшая ответственность пешеходов чем водителей, неуважение, нетерпимость, агрессия
Андрей Валерьевич, стаж 21 год	Невнимательность, эмоциональное состояние водителя, неопытность, халатное отношение к имуществу и к самой жизни.

Вадим Юрьевич, стаж 15 лет	Превышение скоростного режима, природные явления и негодное состояние транспортной линии.
<b>2. Как вы относитесь к предложениям ввести в качестве наказания за нетрезвую езду пожизненное лишение прав, принудительную медицинскую реабилитацию водителей?</b>	
Илья Сергеевич, стаж 19 лет	Пожизненно нужно лишать водителей, которые повторно сели за руль в наркотическом или алкогольном опьянении, например, лишили прав второй, третий раз и т.д. все равно будет нарушать, снова и снова, что может привести к трагическим последствиям, могут погибнуть невинные люди. Медицинскую реабилитацию проводить обязательно, водитель совершив такое нарушение должен показать и доказать, что он прошел профилактические мероприятия.
Дмитрий Владимирович, стаж 12 лет	За один раз пожизненное лишение прав – отрицательно, за повторное – положительно. Принудительно лечение – да, играет большую роль в повторном нарушении.
Эдуард Андреевич, стаж 13 лет	Не изменит ситуацию, так как они будут ездить, будучи лишенным права управления транспортными средствами. Принудительная медицинская реабилитация водителей нужна, для неоднократно пойманных пьяными за рулем, изъятие у них автомобилей, пока не будет выплачен залог, и ряд других ужесточающих мер, все это может снизить смертность на дорогах.
Константин Анатольевич, стаж 9 лет	Положительно, водители будут понимать тяжесть последствий, что могут остаться навсегда без работы. Принудительная реабилитация водителей – положительно.
Сергей Сергеевич, стаж 12 лет	Нужно вводить за повторное нарушение этого правила. Так за ДТП в пьяном виде, можно лишиться прав, страховки, лишения свободы и возможно, жизни. Чтобы это предотвратить, нужно отсеивать таких людей.
Станислав, стаж 20 лет	Если рассматривать пожизненное лишение прав, то нужно учитывать степень состояния опьянения, частота употребления и вождения одновременно. Каждый случай рассматривать отдельно и принудительную реабилитацию тоже.
Владислав, стаж 17 лет	Пожизненное лишение прав водителей за нетрезвую езду вряд ли кардинальным образом изменят ситуацию, так как после

	<p>пожизненного лишения прав человек все равно может сесть за руль. Конечно, какой-то процент водителей, возможно, исправиться, однако "прожженные пьяницы" будут продолжать ездить и без прав. А вот принудительная медицинская реабилитация водителей может быть эффективна, так как действует "на корень" проблемы, а именно на пагубную привычку водителей, которые позволяют себе сесть за руль "под шафе".</p>
Алексей Анатольевич, стаж 33 года	<p>Положительно, только в случае, если водитель попался второй раз, оступиться может каждый, но вторичное нарушение это уже не случайность. Считаю, что нужно еще забирать автомобиль, помимо медицинской реабилитации.</p>
Андрей Валерьевич, стаж 21 год	<p>Ситуации могут быть разные, либо когда человек зависит от того, осознанная езда в пьяном виде или это незначительный остаток в крови. За первый случай нужно наказывать очень жестко и строго. Принудительная реабилитация в какой-то степени может помочь.</p>
Вадим Юрьевич, стаж 15 лет	<p>Отрицательно, это не "убьет" проблему. Решением может стать, например, проверка на трезвость перед вождением, встроенное и связанное с работой двигателя устройство.</p>
<p><b>3. С введением закона о безопасной перевозке детей с помощью специальных детских удерживающих устройств (ДУУ) рынок заполнили как эффективные (качественные автокресла солидных фирм-производителей), так и неэффективные устройства (ФЭСТ). Как Вы относитесь к использованию родителями малоэффективных ДУУ при перевозке детей?</b></p>	
Илья Сергеевич, стаж 19 лет	<p>Отрицательно, детские удерживающие устройства должны соответствовать требованиям правил.</p>
Дмитрий Владимирович, стаж 12 лет	<p>Отрицательно. Качественные не принесут столько тяжести здоровью при ДТП.</p>
Эдуард Андреевич, стаж 13 лет	<p>Единственное, что мы можем сделать, это составить административный материал по статье.</p>
Константин Анатольевич,	<p>Навлечь штраф, так как неэффективные устройства ФЭСТ не соответствует нормам.</p>

стаж 9 лет	
Сергей Сергеевич, стаж 12 лет	Негативно, оно не является ни эффективным, ни безопасным.
Станислав, стаж 20 лет	Отрицательно, но здесь может несколько причин, не каждый в нашем городе может позволить себе качественное детское удерживающее устройство, и не каждый так глубоко проинформирован по данному вопросу.
Владислав, стаж 17 лет	Это родительская безответственность. Необходимо применять только сертифицированную продукцию. Если родители сами этого не понимают, то за жизнь детей придется бороться нам.
Алексей Анатольевич, стаж 33 года	Я, думаю, проверкой этих устройств должны заниматься соответствующие специалисты контроля качества и если устройства не безопасны то запрещать их к эксплуатации по ГОСТу.
Андрей Валерьевич, стаж 21 год	Нужно, конечно, эффективные, но все зависит от бюджета семьи, если есть деньги, то конечно лучше приобрести эффективные транспортные удерживающие кресла.
Вадим Юрьевич, стаж 15 лет	Вполне приемлемо. Все зависит от родителей.
<b>4. На российских дорогах установлены комплексы фотовидеофиксации нарушений. Насколько эффективны данные системы в процессе повышения ответственности участников дорожного движения?</b>	
Илья Сергеевич, стаж 19 лет	Данные комплексы эффективны только на тех участках, на которых они установлены, большинство водителей выполняют требования ПДД лишь на этих участках.
Дмитрий Владимирович, стаж 12 лет	Где они установлены, процент нарушителей ниже, чем в тех местах, где их нет.
Эдуард Андреевич, стаж 13 лет	Эффективны. С прошлого года было установлено множество комплексов по Самарской области, нарушений стало меньше.
Константин Анатольевич,	Эффективны для водителей, у которых транспортное средство зарегистрировано в установленном порядке и имеют

стаж 9 лет	зарегистрированные номерные знаки.
Сергей Сергеевич, стаж 12 лет	Есть, но маленькая. По сравнению с другими странами, штрафы намного меньше, еще у нас принят закон, который даёт скидку 50%. Для большей части населения – незначительные расходы.
Станислав, стаж 20 лет	Эффективны на отдельно взятых участках дорог, но есть категории граждан, которые вообще не обращают никакого внимания, либо избегают нарушений, «заклеивая» автомобильные номера.
Владислав, стаж 17 лет	Комплексы видеофиксации правонарушений зарекомендовали себя хорошо, положительно влияют на снижение количества правонарушений.
Алексей Анатольевич, стаж 33 года	Очень эффективно. Это показал опыт наших соседей из Татарстана. Сейчас там очень хорошая статистика по нарушениям ПДД. Нужно устанавливать больше комплексов, освободит инспекторов от лишнего контроля и позволит заняться предотвращением других нарушений водителей.
Андрей Валерьевич, стаж 21 год	Эти комплексы эффективны, во-первых, чем больше камер, тем больше риск получить штраф, то есть места, где стоят стационарные комплексы видеофиксации нарушений правил дорожного движения водители перестали превышать скорость или нарушать другие правила дорожного движения. Во-вторых, камеры на дорогах города приносят прибыль в бюджет региона.
Вадим Юрьевич, стаж 15 лет	Плохая эффективность данных комплексов, штраф не остановит водителя от постоянных нарушений скоростного режима.
<b>5. Какие меры наиболее эффективны в целях предотвращения нарушений правил дорожного движения пешеходами и водителями: предупреждения, штрафы и т.д.</b>	
Илья Сергеевич, стаж 19 лет	С пешеходами бороться бесполезно.
Дмитрий Владимирович, стаж 12 лет	Аресты, предписания, камеры
Эдуард Андреевич, стаж 13 лет	Штрафы, аресты, социальная реклама

Константин Анатольевич, стаж 9 лет	Предупреждения, штрафы, аресты. Побольше контроля над пешеходами.
Сергей Сергеевич, стаж 12 лет	Профилактика в школах и дошкольных учреждениях.
Станислав, стаж 20 лет	Предупреждения, штрафы, агитации в СМИ, обучение в детских садах и школах правилам дорожного движения. А также установка подземных пешеходных переходов на автомагистралях.
Владислав, стаж 17 лет	Все методы хороши. Главное, чтобы люди понимали неотвратимость наказания.
Алексей Анатольевич, стаж 33 года	Информированность. Нужно чтобы люди знали, что им грозит за нарушение. Устанавливать больше комплексов видеофиксации нарушений.
Андрей Валерьевич, стаж 21 год	Пешеход должен думать о своей безопасности, учить правила дорожного движения и соблюдать их. Увеличить штрафы, например, за переход дороги в неполюженном месте.
Вадим Юрьевич, стаж 15 лет	Более жёсткие меры наказания.
<b>6. Оцените, пожалуйста, дорожную ситуацию в г. о. Тольятти. Насколько изменилась ситуация в городе по сравнению с прошлыми годами: 15 лет назад?</b>	
Илья Сергеевич, стаж 19 лет	Стало больше машин, увеличились нарушения.
Дмитрий Владимирович, стаж 12 лет	Затрудняюсь ответить.
Эдуард Андреевич, стаж 13 лет	На 50% улучшилась.
Константин Анатольевич, стаж 9 лет	Дорожная ситуация улучшилась. Количество ДТП уменьшилось.

Сергей Сергеевич, стаж 12 лет	Водителей с маленьким стажем стало больше. Выросла доступность автомобилей, поэтому чаще стали создаваться пробки.
Станислав, стаж 20 лет	Улучшилось качество дорожного полотна, установка оградительных заборов, новых качественных светофоров и знаков дорожного движения. Установки фотовидеофиксации значительно улучшили дорожную ситуацию во многих аварийных местах города.
Владислав, стаж 17 лет	Дорожная ситуация улучшается. Число погибших снижается. Это обусловлено и применением новых мер выявления правонарушений и прогрессом в области автомобилестроения.
Алексей Анатольевич, стаж 33 года	Ситуация стала намного лучше, в плане грамотности водителей и сотрудников, но все ещё есть к чему стремиться.
Андрей Валерьевич, стаж 21 год	У нас в городе ситуация изменилась в худшую сторону, 15 лет назад машин было намного меньше, контингент за рулем был намного старше и ответственнее.
Вадим Юрьевич, стаж 15 лет	Затрудняюсь ответить.
<b>7. Дети и подрастающее поколение являются особыми участниками дорожного движения. Как Вы относитесь к факту распространению среди подростков игры «Беги или умри» (перебежать как можно ближе перед движущимся автомобилем)? Случалось ли Вам фиксировать данные случаи, и какие меры борьбы с данным явлением существуют?</b>	
Илья Сергеевич, стаж 19 лет	Не слышал про такие игры.
Дмитрий Владимирович, стаж 12 лет	Отношусь отрицательно, не сталкивался.
Эдуард Андреевич, стаж 13 лет	Негативно, нужно искать источники таких игр, наказывать. Нужно побольше проводить профилактических мероприятий детям-пешеходам, с трех сторон: сотрудниками Госавтоинспекции, родителями и педагогами.
Константин Анатольевич,	Отрицательно. Не фиксировал.

стаж 9 лет	
Сергей Сергеевич, стаж 12 лет	Очень негативно. Дети часто перебегают дорогу в неполюженном месте, и даже с родителями.
Станислав, стаж 20 лет	Негативно, жаль, что за подобные нарушения ребенок ответственности не несет, а водителю нужно доказать факт такой «игры». Данные случая лично мне фиксировать не приходилось.
Владислав, стаж 17 лет	Крайне отрицательно. Чтобы избежать таких ситуаций необходимо развивать технические виды спорта (детский картинг, юношеское автомногоборье и т.п.), в которых дети понимают, что на самом деле это не шутки.
Алексей Анатольевич, стаж 33 года	Отрицательно, такие действия нужно пресекать и наказывать нарушителей. Этими действиями они подвергают опасности не только себя, но и остальных участников движения. Нет, таких случаев не фиксировал.
Андрей Валерьевич, стаж 21 год	Отношусь негативно. Сейчас есть предложения в думе, чтобы это приравнивалось как наказание, так как детская психика очень расшатана, а таких создателей игры, которые играют на детской психике, надо сажать в тюрьмы. Были случаи, когда перебежали, но я не смог понять специально это или случайно.
Вадим Юрьевич, стаж 15 лет	Негативно. Не случалось. Меры должны создаваться в семье, а в пространстве информации должно работать информационное уничтожение распространителей данных занятий.
<b>8. Часто ли Вам приходится применять физическую силу, спецсредства и даже оружие в процессе выполнения служебных обязанностей?</b>	
Илья Сергеевич, стаж 19 лет	Достаточно.
Дмитрий Владимирович, стаж 12 лет	Не часто, но приходилось.
Эдуард Андреевич, стаж	Постоянно.

13 лет	
Константин Анатольевич, стаж 9 лет	Не часто.
Сергей Сергеевич, стаж 12 лет	Очень редко, в этом плане стараемся грамотно регулировать конфликты.
Станислав, стаж 20 лет	Физическую силу часто, спецсредства иногда приходится, оружие применял один раз.
Владислав, стаж 17 лет	Не часто, только в крайних ситуациях. Инспектору, как и любому обладателю спецсредств и особых физических навыков, не стоит применять предметы и способности без крайней необходимости. Да, в принципе на конфликт идти не стоит, нужно выстраивать с участниками дорожного движения диалог, применять знания психологии.
Алексей Анатольевич, стаж 33 года	Нет, в основном водители адекватны. Мы стараемся избегать конфликтных ситуаций и не применять спецсредства. Исключения бывают, но это единичные случаи.
Андрей Валерьевич, стаж 21 год	Не так часто, применял целесообразно и по обстоятельствам.
Вадим Юрьевич, стаж 15 лет	Нет, очень редко.
<b>9. В СМИ, в блогах, социальных сетях сегодня нередко встречаются истории, как сотрудники Госавтоинспекции довезли кого-то до больницы, спасли из горящего автомобиля, приняли роды или просто помогли завести заглохший автомобиль. Меняется ли, на ваш взгляд, в глазах населения имидж сотрудника ГИБДД?</b>	
Илья Сергеевич, стаж 19 лет	Нет, не меняется, плохое отношение, оставшееся с 90-х годов осталось в умах наших граждан.
Дмитрий Владимирович, стаж 12 лет	Думаю да, и в лучшую сторону, но у всех свое мнение и каждый смотрит со своей стороны на действия сотрудников.
Эдуард	Меняется в положительную сторону.

Андреевич, стаж 13 лет	
Константин Анатольевич, стаж 9 лет	Да, такие происшествия случаются часто, иногда благодарят в социальных сетях или СМИ, что очень приятно
Сергей Сергеевич, стаж 12 лет	Не меняется, как сформировалось, так и остается.
Станислав, стаж 20 лет	Если каждый сотрудник Госавтоинспекции понимал, что это его долг, то население поменяло бы свой взгляд, тем самым поднялся бы имидж сотрудников ГИБДД.
Владислав, стаж 17 лет	Определенно меняется. Так как, в определенный временной промежуток, СМИ публиковали только такую информацию, в которой сотрудники применили силу, спецсредства и иные, порочащие сотрудников материалы. Однако, отрицательные ситуации зачастую публиковались "однобоко", не отражая реальной ситуации. А в данный момент, СМИ стали вести себя более справедливо, показывая инспекторов с положительных сторон.
Алексей Анатольевич, стаж 33 года	Конечно, да, я горд нашими сотрудниками. Это должно быть в порядке вещей.
Андрей Валерьевич, стаж 21 год	Изменится в лучшую сторону, нужно избавляться от негативных образов в голове.
Вадим Юрьевич, стаж 15 лет	Нет, в России имидж сотрудников не изменится, пока не изменится система.
<b>10. Как Вы думаете, какие меры необходимо предпринять для того, чтобы поднять престиж и уважение к сотрудникам ГИБДД?</b>	
Илья Сергеевич, стаж 19 лет	Быть более грамотным и вежливым к участникам дорожного движения.
Дмитрий Владимирович, стаж 12 лет	Затрудняюсь ответить.

Эдуард Андреевич, стаж 13 лет	Обеспечить профессиональным психологическим развитием.
Константин Анатольевич, стаж 9 лет	Создать материальное и социальное обеспечение. Улучшить качество работы.
Сергей Сергеевич, стаж 12 лет	Нужно постараться повысить доверие населения к сотрудникам ГИБДД повышением внимательности и вежливости.
Станислав, стаж 20 лет	Необходимо поднять профессионализм сотрудников, формирование через СМИ позитивного имиджа инспекторов, организационные изменения в системе ГИБДД, психолого-правовые разработки, работа с психологами.
Владислав, стаж 17 лет	В первую очередь обучать сотрудников знаниям основ психологии, чтобы инспектор мог найти подход к любому водителю. В таких случаях даже порочащие честь сотрудников материалы будут восприниматься водителями как информация неверная и абсурдная.
Алексей Анатольевич, стаж 33 года	Нужно повышать юридическую грамотность сотрудников.
Андрей Валерьевич, стаж 21 год	Довести до людей сложность работы наших инспекторов.
Вадим Юрьевич, стаж 15 лет	Изменить цель работы.