

DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.7

УДК 656.08 | ББК 39.808

© Абдульзянов А.Р.

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА СОВРЕМЕННОГО ГОРОДСКОГО ПРОСТРАНСТВА (СОЦИОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ)



АБДУЛЬЗЯНОВ АРТУР РАШИДОВИЧ

Центр семьи и демографии Академии наук Республики Татарстан
Россия, 420111, г. Казань, ул. Лево-Булачная, д. 36а
E-mail: gailj_07@bk.ru

Повышение смертности на дорогах является одной из социально-демографических проблем. Поэтому стабильное состояние дорожно-транспортной системы выступает гарантом безопасности дорожного движения в городской среде. Таким образом, целью данной статьи является рассмотрение проблем дорожно-транспортной системы в социологическом ракурсе. Теоретико-методологический анализ показал, что отечественные и зарубежные ученые фокусируют свое внимание на анализе отдельных компонентов. При этом возникает необходимость комплексного исследования дорожно-транспортной системы, которая базируется на трех компонентах: автотранспортный парк, дорожно-транспортная инфраструктура, дорожно-транспортная среда. Эмпирической базой исследования выступили данные официальной статистики и социологического опроса «Безопасность дорожного движения», проведенного Центром семьи и демографии АН РТ. Опрос продемонстрировал следующие результаты: низкие оценки качества дорог и их освещенности определяют лидерство этих показателей в рейтинге неудовлетворительных дорожных условий. В каждом третьем случае респонденты указывают на плохое состояние дорог, тогда как технические аспекты (отсутствие подземных и наземных переходов и пр.) занимают последние места. Делается вывод о том, что рост числа дорожно-транспортных нарушений в первую очередь связан с человеческим фактором, а именно с нарушением правил дорожного

Для цитирования Абдульзянов А.Р. Дорожно-транспортная система современного городского пространства (социологический анализ) // Проблемы развития территории. 2019. № 2 (100). С. 116–126. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.7

For citation: Abdul'zyanov A.R. Road transport system in the modern urban space (sociological analysis). *Problems of Territory's Development*, 2019, no. 2 (100), pp. 116–126. DOI: 10.15838/ptd.2019.2.100.7

движения водителями. На основе проведенного исследования были выявлены следующие показатели состояния дорожно-транспортной системы: отсутствие взаимного уважения на дорогах между пешеходами и водителями, наличие взаимных обвинений в несоблюдении правил дорожного движения; превалирование отрицательных значений в оценке транспортной культуры и недостаточная функциональность деятельности образовательных учреждений в отношении трансляции ценностей и норм безопасного поведения в дорожном пространстве; неудовлетворенность населения деятельностью дорожно-патрульной службы и наличие в ее адрес обвинений в коррупции и недостатке профессионализма. В заключение сделан вывод о необходимости выработки стратегических направлений дальнейшего развития и повышения эффективности системы обеспечения безопасности дорожного движения как социального института.

Дорожно-транспортная система, социальные нормы, безопасность, дорожно-транспортная среда, социальное взаимодействие, риск, дорожно-транспортная культура, конфликтное поведение.

Дорожно-транспортная система является многофункциональным институциональным комплексом, призванным реализовывать целую совокупность потребностей общества, которые связаны с движением и взаимосвязью в социальном пространстве транспорта, водителей, пешеходов и пр. В современных условиях в развитии данной системы происходят существенные изменения, которые все чаще становятся источником увеличения количества и многообразия рисков. Автомобиль приобретает значение символической статусной вещи, происходит интенсификация использования индивидуального транспорта, увеличивается диспропорция между уровнем автомобилизации и темпами дорожного строительства, а мощность современных транспортных средств и их скоростные возможности создают эффект максимизации существующих рисков на дороге.

На фоне ускоряющегося темпа технического развития, автомобилизации и внедрения высоких технологий на первый план начинает выходить человек как основной субъект дорожно-транспортной системы. Значительная доля рисков, их возникновение и развитие, а также сохранение безопасности в целом связаны с общей и профессиональной компетентностью участников дорожного движения. От их умений, навыков, усвоенных и поддерживаемых ими ценностно-нормативных образцов поведения на дороге, их отношения к другим

участникам дорожного движения зависит безопасность дорожно-транспортной системы в целом.

Однако в настоящее время можно констатировать массовость нарушений правил дорожного движения, низкий уровень дорожно-транспортной культуры, возрастание агрессии и конфликтного поведения на дорогах. При этом расширение масштабов подготовки водителей не сопровождается повышением ее качества, а зачастую, наоборот, приводит к снижению уровня обученности, отсутствию четкости и единства управления процессом подготовки. В настоящее время общество нуждается в адекватных изменениях структуры, форм и методов обучения и воспитания, в улучшении материально-технической базы и разработке новых подходов, которые в совокупности будут способствовать формированию социально ориентированных участников дорожного движения, основными характеристиками которых станут сохранение безопасности и минимизация рисков. Данные тенденции обуславливают значимость научного осмысления дорожно-транспортной системы с позиции именно социологической науки, парадигмы и методы которой дадут новое видение проблем сохранения ее безопасности и позволят найти адекватные решения по снижению рисков на дорогах [1].

Значительный вклад в раскрытие специфики дорожно-транспортной системы внесли работы по общей теории систем, которые

диктуют необходимость учета наличия взаимосвязи между всеми элементами системы (Л. Берталанфи) [2; 3]; необходимость сотрудничества между ее отдельными элементами и внешней средой, соответствия новым потребностям общества (А.А. Богданов) [4].

Опираясь на определение системы Л. Берталанфи и А.А. Богданова, мы можем сделать попытку дать определение понятия «дорожно-транспортная система», которая включает в себя комплекс трех взаимодействующих компонентов (транспортный парк, дорожно-транспортная инфраструктура и дорожно-транспортная среда), находящихся в определенных взаимоотношениях друг с другом, они организованы для достижения одной поставленной цели, а именно гарантии безопасности дорожного движения.

В контексте исследуемой проблемы актуальны идеи системного подхода, позволяющие рассмотреть дорожно-транспортную систему через призму ее взаимодействия с окружающей средой (Н. Луман) [5; 6]. Логика исследования потребовала обращения к идеям П. Бергера и Т. Лукмана [7] о «запасе знаний» и социальном порядке, которые демонстрируют значение следования стандартам исполнения тех или иных ролей участниками дорожного движения как результата механизма типизаций.

В целом можно говорить о присутствии некоторой фрагментарности, фокусировке на анализе отдельных компонентов, что подчеркивает необходимость комплексного исследования дорожно-транспортной системы. Имеет место общественная потребность в совершенствовании институциональной практики обеспечения и усиления безопасности дорожного движения, направленной на сохранение жизни и здоровья населения [8]. Научное знание нуждается в концептуализации безопасности дорожно-транспортной системы, которая не только обогатит социологическое знание, но и будет направлена на снижение рисков для всех участников дорожного движения. Необходим социологический анализ дорожно-транспортной системы, основанной на социально ориентированном участнике дорожного движения, ведущими

мотивами действий которого будут сохранение безопасности и минимизация рисков на дорогах.

Непосредственно перед изучением дорожно-транспортной системы с социологической точки зрения возникает необходимость обращения к понятию социально-транспортной среды города. В соответствии с идеями Н. Лумана социально-транспортная система в городском пространстве включает следующие компоненты (составные части): дорожно-транспортный комплекс, участники дорожного движения, окружающая среда [9].

Показателем, свидетельствующим как о степени развития улично-дорожной сети города, так и о системе организации движения транспорта и пешеходов, является уровень безопасности движения транспорта и пешеходов.

Транспортные системы городов должны рассматриваться как цельные образования, реализующие свою сущность через системообразующие подсистемы и элементы (структуру системы), принципы функционирования, инструменты регулирования, нормативы бюджетного обеспечения разных уровней и их соотношения, механизмы регулирования внутрисистемных отношений, разграничение полномочий и предметов ведения в отношении транспортных систем городов между различными уровнями власти.

Системообразующие факторы определяют принципы выделения подсистем и элементов, инструментарий, то есть механизмы планирования и функционирования транспортной системы городов. Один из важнейших из них – построения транспортных систем городов – целенаправленность, реализуемая через сбалансированность всех элементов в целях удовлетворения интересов городского сообщества.

Окружающие нас системы непрерывно усложняются – увеличивается количество элементов и связей, становится практически невозможным вручную эффективно управлять ими. Без применения научно обоснованных методов системного анализа и современных информационных технологий нельзя оценить качество функционирова-

ния сложных систем и тем более прогнозировать их будущее. В полной мере это относится и к дорожно-транспортным системам.

Дорожно-транспортная система включает в себя три компонента:¹ автотранспортный парк, инфраструктуру и дорожно-транспортную среду.

К первому компоненту в структуре дорожно-транспортной системы предлагается отнести автотранспортный парк, основу которого составляет транспорт как вид хозяйственной деятельности. Полученные результаты анализа позволяют констатировать тенденцию автомобилизации городских дорог и устаревания возрастной структуры автомобильного парка, что, безусловно, ведет к усложнению функционирования дорожно-транспортной системы и актуализации различных проблем.

В настоящее время формирование официальной статистической информации о состоянии дорожно-транспортной системы осуществляется не только Росстатом, но и другими субъектами официального статистического учета, которые ведут статистическое наблюдение за процессами и явлениями, происходящими в регулируемых ими сферах деятельности, а также создают и ведут реестры соответствующих административных данных.

Согласно данным статистики, в РФ с 2000 года вдвое увеличилось количество транспорта, особенно находящегося в собственности граждан (рис.): грузовых (с 1568 до 3789 машин) и легковых (с 19097 до 42317 машин) автомобилей, автобусов (с 186 до 434 машин).

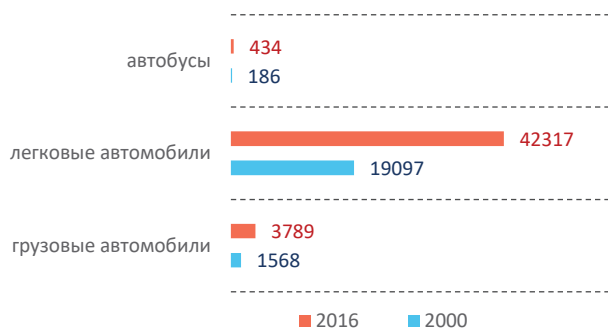


Рис. Динамика увеличения количества транспорта

Источник: Транспорт и связь в России: стат. сб. / Росстат. М., 2016. 112 с. [10].

Парк пассажирских автобусов, включая маршрутные таксомоторы, состоит из 253,1 тыс. единиц техники (11% от общего подвижного состава). Общая пассажироместность (мест для сидения) в них в 2015 году составила 5 млн 629 тыс. мест. Из парка пассажирских автобусов почти 14% оснащены системой ГЛОНАСС, 23% ГЛОНАСС/GPS [11].

В целом данные анализа позволяют утверждать о наличии тенденции автомобилизации российских городских дорог, что, безусловно, можно рассматривать как фактор усложнения функционирования дорожно-транспортной системы в целом [12]. Если рассмотреть возрастной состав автомобильного транспорта в городах РФ, его можно представить в виде фактора, усугубляющего состояние дорожно-транспортной системы. Несмотря на увеличение числа всех типов транспорта, находящихся в эксплуатации до 5 лет, по общей структуре каждый второй лег-

¹ Анализ результатов сделан на основе данных, полученных в ходе эмпирических исследований: авторский анкетный опрос «Безопасность дорожно-транспортной системы» (n=2500, 2016 год); проект «Мониторинг профилактики детского транспортного травматизма в образовательных учреждениях дополнительного образования детей» в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах с применением анкетного опроса (n=842 педагога, n=2563 учащихся, 2017 год); анкетный опрос, проведенный по рекомендации и методологии Министерства транспорта РФ «Транспортно-социологическое обследование функционирования транспортной инфраструктуры» (n=1500, 2018 год). Исследования проводились в городах: Казань, Набережные Челны, Нижнекамск, Альметьевск, Зеленодольск, Бугульма, Елабуга, Лениногорск, Чистополь, Азнакаево, Заинск, Нурлат, Бавлы, Менделеевск, Буинск, Агрыз, Арск, Кукмор.

Использовались информационно-справочные материалы Научно-исследовательского центра безопасности дорожного движения МВД РФ, ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности» и Республиканского государственного унитарного предприятия «Безопасность дорожного движения» в РТ. В работе был привлечен большой массив статистических данных, представленных на сайте ГИБДД «Показатели состояния безопасности дорожного движения» и в материалах ВОЗ «Доклад о безопасности дорожного движения в мире».

ковой автомобиль и автобус находится в эксплуатации более 10 лет (46,9 и 49,8 машин). При этом устаревание автобусов и грузовых автомобилей идет достаточно интенсивными темпами (с 43,2% в 2000 году до 49,8% автобусов в 2015 году; с 50,8 до 61,3% грузовых в 2015 году)².

Изучение структуры использования городским населением различных видов транспорта показало, что каждый второй опрошенный использует личный автомобиль, каждый третий – маршрутное такси и автобус. Чем крупнее по количеству жителей город, тем чаще используются такие виды транспорта, как такси, троллейбус и трамвай. При этом по всей выборке снижается число пользующихся личным автомобилем в населенных пунктах с населением менее 10 тыс. и более 1 млн человек. Основными причинами мотивированного отказа от общественного транспорта в пользу личного названы большая длительность поездки в сравнении с личным транспортом, а также удаленность остановок от пунктов отправления/назначения. На низкий уровень комфорта поездки и высокое наполнение общественного транспорта жалуется четверть населения. На низкий уровень комфорта и качества транспортных средств (отсутствие низкопольных транспортных средств и кондиционера в них) обращают внимание лишь 14% респондентов [13]. С уменьшением числа городских жителей увеличивается частота пользования велосипедом, тогда как с увеличением числа жителей возрастает количество перемещений на электричке, мотоцикле и служебном авто³. В ходе анализа возникла необходимость сравнения данных, полученных от городского и сельского населения. По результатам авторского исследования, жители городской местности выше оценивают работу общественного транспорта, тогда как сельчане

чаще называют ее плохой. В частности, работа общественного транспорта была выше оценена в столице Республики Татарстан (21,2% к 15,2% в других городах и к 8,4% – в сельской местности). При этом каждый третий сельчанин и каждый пятый житель других городов республики очень низко оценивает работу данного вида транспорта, тогда как в столице придерживается такого же мнения только каждый десятый горожанин. В работе общественного транспорта городские жители отметили следующие недостатки: частое нарушение водителями скоростного режима (44,4%), резкое торможение (42,5%), вследствие высокой конкуренции частые случаи так называемого «подрезания» других участников дорожного движения (38,6%). Не осталась без внимания и такая проблема, как техническая изношенность парка общественного транспорта. Для решения выявленных недостатков население предлагает повысить требования к водителям при приеме на работу и усилить контроль за техническим состоянием транспорта.

В основу второго блока включена дорожно-транспортная инфраструктура, основным компонентом которой выступают дороги как основное место дорожно-транспортных происшествий. Согласно авторскому подходу, здесь необходимо применить анализ статистических данных по протяженности и плотности дорог, а также массовый опрос населения с целью получения данных о качестве дорог и безопасности дорожных условий.

Проведенный анализ данных параметров позволил получить следующую картину. За последние 15 лет в РФ произошло увеличение количества дорог и возросла их плотность. Согласно статистическим данным, с 2000 года в РФ количество дорог увеличилось вдвое (с 898 до 1643), в том числе и с твердым покрытием (с 752 до 1154). За аналогичный период времени возросла и плотность автомобильных дорог (с 44,1 до 67,4%)⁴. Однако по качеству дорог в мировом рейтинге Россия находится на 123 месте из 140 возможных [14; 15].

² Транспортные средства и пути сообщения в Республике Татарстан. URL: http://tatstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/tatstat/ru/statistics/enterprises/transport (дата обращения 13.02.2017).

³ Российский статистический ежегодник – 2017. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/B16_5563/Main.htm (дата обращения 23.01.2018).

⁴ Транспорт и связь в России – 2016: стат. сб. / Росстат. М., 2016. 112 с. URL: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/transp-sv16.pdf (дата обращения 13.01.2016).

Анализ ситуации в городах Республики Татарстан показал, что интенсивность дорожного движения и объем грузов на автомобильные дороги постоянно возрастают. В целом по региону протяженность дорог общего пользования в пределах Республики Татарстан на 1 января 2017 года составила 39140,4 км (из них асфальтобетонных – 29531,5 км) [16].

В целях реализации государственной политики в области транспортной системы Республики Татарстан Кабинет министров РТ утвердил Государственную программу «Развитие транспортной системы Республики Татарстан на 2014–2022 годы»⁵. Цель программы заключается в обеспечении дальнейшего развития транспортного комплекса и создании современной коммуникационной транспортной инфраструктуры, направленной на удовлетворение потребностей экономики и опережающее развитие инфраструктуры в Республике Татарстан.

Основные задачи данной программы сводятся к созданию устойчиво функционирующей и доступной для всех слоев населения единой системы общественного транспорта на основе формирования рынка услуг, регулируемого в интересах общества и хозяйствующих субъектов; развитию сети логистических, терминально-складских услуг и автомобильных дорог для удовлетворения потребности населения в качественных и безопасных перевозках; росту эффективности и конкурентоспособности экономики с обеспечением требуемого технического состояния, пропускной способности, безопасности и надежности конфигурации дорожной сети; повышению безопасности транспортной системы и совершенствованию государственной политики в транспортном комплексе Республики Татарстан.

В настоящее время анализ современного состояния городских и сельских дорог в Республике Татарстан выявил ряд проблем. Во-первых, происходит постоянная интенсифи-

кация дорожного движения, а также повышение нагрузок на автомобильные дороги, особенно городские. Во-вторых, присутствует несоответствие технического состояния сети автомобильных дорог общего пользования нормативным требованиям («неотремонт»). В-третьих, имеется недостаточная плотность дорог из-за наличия населенных пунктов, которые не имеют подъездов с твердым покрытием [9]. Также имеют место несоответствие технического состояния сети автомобильных дорог нормативным требованиям и недостаточная плотность дорог. В целом по республике каждый третий житель считает состояние дорог в месте своего проживания плохим. Отрицательные оценки существенно преобладают у сельчан (42,3% к 28,7% в других городах и к 21,2% в столице), что в итоге предопределило лидерство такой меры, как увеличение количества дорог с твердым покрытием в сельской местности [17]. Низкое качество дорог и их недостаточное освещение являются лидерами в рейтинге неудовлетворительных дорожных условий. При этом именно они достаточно часто выступают основной причиной дорожно-транспортных происшествий.

Завершающим блоком социологического анализа дорожно-транспортной системы выступает дорожно-транспортная среда. Согласно авторской точке зрения, она неоднородна и в ее структуре следует четко разграничить компоненты [18]. В первый компонент предлагается включить особенности социального взаимодействия участников дорожного движения (водитель и пешеход), в котором присутствуют как точки соприкосновения, так и разногласия. В частности, они единодушны в том, что рост числа ДТП происходит вследствие нарушений правил дорожного движения в первую очередь водителями, а во вторую – пешеходами. Однако при переходе пешеходом проезжей части в качестве основного виновника получения им травм признается сам пешеход. При

⁵ Постановление Кабинета министров № 1004 от 18.12.2017 «О реализации мер по повышению безопасности дорожного движения в Республике Татарстан, сокращению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий». URL: http://prav.tatarstan.ru/rus/docs/post/post1.htm?pub_id=1241434 (дата обращения 10.05.2017).

этом пешеходы чаще обвиняют водителей в неуважительном к ним отношении, тогда как водители ссылаются больше на технические причины.

При определении мер по повышению безопасности на городских дорогах пешеходы настаивают на ужесточении наказания водителей, водители в приоритет ставят санкции в отношении пешеходов. Большинство опрошенных согласилось с необходимостью увеличить количество наземных переходов, а также улучшить качество обучения правилам поведения. Однако число сторонников ужесточения наказания водителей среди самих водителей гораздо меньше, чем среди пешеходов. При этом водители чаще выступают сторонниками необходимости ужесточения наказания пешеходов, установления для них заградительных турникетов и увеличения количества подземных переходов (табл. 1).

Таблица 1. Меры по повышению безопасности на дорогах, %

Меры	Водители	Пешеходы
Увеличить качество обучения правилам поведения	45,1	43,6
Увеличить количество наземных переходов	33,7	33,5
Ужесточение наказания водителей	37,6	52,7
Установление для пешеходов заградительных турникетов	41,1	35,9
Увеличение количества подземных переходов	35,6	29,7
Ужесточение наказания пешеходов	48,8	41,9

Второй компонент дорожно-транспортной системы – культура и совокупность норм безопасного поведения на дорогах [19]. И здесь специфика социологического подхода проявляется в том, что помимо учета знаний и поведенческих установок отдельного участника дорожного движения основной акцент предлагается сделать на деятельности социальных институтов, отвечающих за трансляцию и усвоение норм безопасного поведения.

В ходе социологического исследования респондентам было предложено оценить

транспортную культуру по пятибалльной шкале. Согласно полученным данным, отличной ее признали только 2,3% населения, как «хорошо» и «удовлетворительно» оценил каждый пятый респондент, большинство поставило оценку «плохо». В оценке изменений транспортной культуры больше половины опрошенных говорят об отсутствии в ней каких-либо изменений. Доля тех, кто отмечает ухудшение, примерно равна доле тех, кто констатирует улучшение (23,8% к 23,2%). Существенное ухудшение или существенное улучшение отметило небольшое количество опрошенных.

Анализ полученных данных показал, что население в большинстве своем оценивает степень безопасности дорожного движения удовлетворительно и отрицает наличие в нем существенных изменений за последние пять лет. В само понимание безопасности дорожного движения население закладывает соблюдение правил дорожного движения и безопасное передвижение транспорта. В причинах роста числа дорожно-транспортных нарушений (табл. 2) в первую очередь видится человеческий фактор, а именно нарушение ПДД водителями. В каждом третьем случае респонденты винят плохое состояние дорог [20], тогда как технические аспекты (отсутствие подземных и наземных переходов и пр.) занимают последнее место.

Таблица 2. Причины роста дорожно-транспортных происшествий, %

Нарушение ПДД водителями	74,1
Плохое состояние дорог	37,1
Отсутствие подземных и наземных переходов и пр.	18,3

В ходе исследования были выявлены наиболее опасные места в организации дорожного движения. По мнению большинства опрошенных, к ним относятся переход по нерегулируемому пешеходному перекрестку и проезд велосипедистов по проезжей части. Подавляющее большинство респондентов отметило в качестве основной причины дорожно-транспортных происшествий нарушение правил дорожного движения.

Наиболее опасными среди них признаются употребление алкоголя за рулем, выезд на красный сигнал светофора и полосу встречного движения (табл. 3). Сами респонденты отмечают, что иногда переходят улицу в неположенном месте (18,5%) или на запрещающий сигнал светофора и не пристегиваются ремнями безопасности (16%).

Таблица 3. Причины дорожно-транспортных происшествий, %

Употребление алкоголя за рулем	86,4
Выезд на красный сигнал светофора	61,2
Выезд на полосу встречного движения	50

Третий компонент дорожно-транспортной среды представлен в рамках деятельности социальных институтов по поддержанию дорожно-транспортной системы в состоянии безопасности (семья, образование (школа), контроль дорожно-транспортного движения (ДПС, ГИБДД)).

Согласно итогам опроса, большинство водителей и пешеходов считают, что обучение детей правилам дорожного движения должно осуществляться еще до школы. За необходимость обучения в период младшего школьного возраста высказались 36,5% водителей и 39,3% пешеходов. Каждый десятый из них убежден, что обучение должно осуществляться в средних классах школы.

Основной акцент в данном компоненте предлагается сделать на дорожно-патрульной службе, деятельность которой, согласно результатам исследования, население оценивает не очень высоко. Несмотря на это, наибольшее признание получили такие направления работы этой службы, как предотвращение дорожно-транспортных происшествий с нарушителями в состоянии опьянения и задержание преступников, нарушивших правила дорожного движения. Больше всего нареканий со стороны респондентов вызывает деятельность дорожно-патрульной службы по противодействию правонарушениям в отношении пешеходов, борьбе с преступлениями, связанными с хищением чужого имущества и подделкой документов.

Безусловно, у населения сложилось определенное представление о причинах неудовлетворительной работы дорожно-патрульной службы. В частности, наиболее часто звучали обвинения в коррупции, взяточничестве. Каждый четвертый респондент указал на недостаток профессионализма, необходимых навыков, компетентности у сотрудников правоохранительных органов и низкое качество отбора кадров. Каждый пятый участник опроса видит причины сложившегося положения в неprestижности профессии полицейского в глазах общества, недостаточном контроле органов внутренних дел со стороны государства и общества, а также в неуважительном отношении сотрудников дорожно-патрульной службы к населению. Последний аспект чаще выделяли городские жители. Пятая часть опрошенных убеждена, что сотрудников этой службы можно охарактеризовать с помощью таких определений, как «вседозволенность» и «уверенность в собственной безнаказанности». При этом респонденты не исключают влияния и ряда социально-юридических факторов: нерешенность социальных проблем сотрудников (низкая зарплата, необеспеченность жильем и т. п.), несовершенство законодательной базы по борьбе с преступностью и недостаточное количество сотрудников.

Таким образом, дорожно-транспортная система представляет собой многоуровневую структуру, в которую входят автотранспортный парк различного вида; дорожно-транспортная инфраструктура; дорожно-транспортная среда, включающая социальное взаимодействие основных участников дорожного движения, культуру и социальные нормы безопасного поведения в дорожном пространстве, процесс трансляции данных норм в обществе и функционирование социальных институтов по поддержанию состояния дорожно-транспортной системы в состоянии безопасности.

Основу социологического анализа дорожно-транспортной системы составляют включение ценностно-нормативного комплекса и правил дорожного движения как его основного регулятора, акцент на поведенче-

ском аспекте социального взаимодействия участников дорожного движения, анализ функционирования социальных институтов по трансляции ценностей и норм безопасного поведения в дорожном пространстве и поддержанию дорожно-транспортной системы в состоянии безопасности.

Выводы

1. Институционализация дорожно-транспортной системы и усиление контроля за работой общественного транспорта. Выявлено недовольство населения работой и состоянием общественного транспорта.

2. Качество и условия говорят о состоянии институциональных признаков. Исследование показало, что большинство респондентов определяет качество дорог как неудовлетворительное.

3. Социальное поведение участников дорожно-транспортного движения. Основной причиной дорожно-транспортных происшествий чаще всего выступает не состояние дорог, а неправомерное поведение участников дорожного движения (употребление алкоголя за рулем, выезд на красный свет и полосу встречного движения, несоблюдение скоростного режима, переход в неположенном месте и т. д.).

4. Оценка транспортной культуры как институционального признака. Культура поведения на дорогах региона неудовлетворительная. Необходимо ее повышать посредством разъяснения всем участникам дорожного движения важности соблюдения

ПДД для поддержания безопасности жизнедеятельности человека.

5. Выполнение социально-институциональных функций. Выявлена неудовлетворенность работой дорожно-патрульных служб, основанная на недостатке профессионализма, необходимых навыков и компетенции сотрудников, недостаточности контроля со стороны государства.

Представленное исследование вносит существенный вклад в изучение безопасности дорожного движения в социологической науке и институциональное развитие дорожно-транспортной системы, в которой могли бы использоваться предложенные схемы решения проблем профилактики и предупреждения дорожно-транспортных происшествий, а также его итоги должны способствовать разработке путей более полного включения социальных групп, организаций и институтов в данный процесс. Результаты работы позволят выработать стратегические направления дальнейшего развития и повышения эффективности системы обеспечения безопасности дорожного движения как социального института. Полученные данные должны способствовать выявлению основных проблем и формированию возможных перспектив их решения, предоставить рекомендации в государственные и частные учреждения, организующие свою деятельность в сфере дорожно-транспортной системы в целях эффективной модернизации этой деятельности с позиции профилактики социальных рисков.

ЛИТЕРАТУРА

1. Яницкий О.Н. Социология риска. М.: Изд-во LVS, 2003. 192 с
2. Берталанфи Л. Общая теория систем – критический обзор // Исследования по общей теории систем: сб. переводов. М.: Прогресс, 1969. С. 23–82.
3. Bertalanffy L. *General System theory: Foundations, Development, Applications*. New York: George Braziller, 1968. 289 p.
4. Богданов А.А. Тектология (Всеобщая организационная наука). М.: Экономика, 1989. 309 p.
5. Луман Н. Общество как социальная система. М.: Логос, 2004. 232 с.
6. Luhmann N. *Soziale Systeme. Grundriss einer allgemeinen Theorie*. Suhrkamp: Frankfurt am Main, 1984. 643 p.
7. Бергер П., Лукман Т. Социальное конструирование реальности: трактат по социологии знания. М.: Медиум, 1995. 323 с.

8. Hamilton W. Institution. *Encyclopedia of social sciences*, 1932, vol. VIII. 84 p.
9. Единая транспортная система / В.Г. Галабурда [и др.]. М.: Транспорт, 1996. 295 с.
10. Транспорт и связь в России – 2016: стат. сб. / Росстат. М., 2016. 112 с. URL: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/transp-sv16.pdf (дата обращения 18.09.2018).
11. Косяков С.А. Общественный транспорт как способ борьбы с негативными последствиями автомобилизации // Организация и безопасность дорожного движения: мат-лы VII Всерос. науч.-практ. конф. Тюмень: ФГБОУ ВО ТИУ, 2014. С. 104–106.
12. Voas R.B., Fell J.C., McKnight A.S., Sweedler B.M. Controlling Impaired Driving Through Vehicle Programs: An Overview. *Traffic Injury Prevention*, 2004, vol. 5 (3), pp. 292–298. DOI: 10.1080/15389580490465409
13. Глемба К.В. Влияние перцептивных процессов пространственного восприятия участников дорожного движения на безопасность // Вестн. ЧГАА. 2012. Т. 62. С. 26–31.
14. Чванов В.В. Ровность дорожных покрытий и безопасность движения // Транспорт: наука, техника, управление. 2010. № 11. С. 33–36.
15. Буранов И. В России дороги как в Нигерии и Сьерра-Леоне // Коммерсант. 2015. 11 дек. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2876005> (дата обращения 18.09.2018).
16. Транспортные средства и пути сообщения в Республике Татарстан. URL: http://tatstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/tatstat/ru/statistics/enterprises/transport (дата обращения 18.09.2018).
17. Абдульязнов А.Р. Взаимодействия участников дорожного движения в рамках социального пространства города (теоретико-методологический анализ) // Изв. высш. учебн. заведений. Поволжский регион. Общественные науки. 2017. № 4. С. 115–126.
18. Буй Х.Л. Влияние основных дорожных факторов на безопасность движения в условиях Вьетнама // Наука и техника в дорожной отрасли. 2010. № 2 (53). С. 17–19.
19. Абдульязнов А.Р. Безопасность дорожного движения в городском пространстве: опыт теоретико-методологического анализа // Общество, социология, культурология. 2016. № 4. С. 27–29.
20. Филиппов В.В., Смирнова Н.В., Кияшко Д.И. Оценка влияния неровностей дорожных покрытий на безопасность движения // Вестн. Харьков. нац. автомобильно-дорожного ун-та. 2009. № 47. С. 63–65.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Абдульязнов Артур Рашидович – кандидат социологических наук, ведущий научный сотрудник. Центр семьи и демографии Академии наук Республики Татарстан. Россия, 420111, г. Казань, ул. Лево-Булачная, д. 36а. E-mail: gailj_07@bk.ru. Тел.: +7(843) 292-38-59.

Abdul'zyanov A.R.

ROAD TRANSPORT SYSTEM IN THE MODERN URBAN SPACE (SOCIOLOGICAL ANALYSIS)

Increased road fatality is one of the socio-demographic problems. Therefore, the sustainability of the road transport system is a guarantee for road safety in the urban environment. Thus, the purpose of the article is to consider the problems of the road transport system from a sociological perspective. Theoretical and methodological analysis demonstrates that domestic and foreign researchers focus on the analysis of individual components. At the same time, there is a need for a comprehensive study of the road transport system, which is based on three components: the transport vehicle park, the

road transport infrastructure, and the road transport environment. The empirical framework of the study is based on official statistics and sociological survey "Road Safety" conducted by the Family and Demography Center at the Tatarstan Academy of Sciences. The survey shows the following results: low estimates of road quality and illumination determine the fact that these indicators are on top in the ranking of poor road conditions. In every third case, respondents note poor condition of roads, while technical aspects (lack of underground and land crossings, etc.) rank last. It is concluded that the increasing number of road traffic violations is primarily associated with the human factor, namely the violation of traffic rules by drivers. Based on the study, the following indicators of the state of the road transport system were identified: lack of mutual respect between pedestrians and drivers, mutual accusations of non-compliance with traffic rules; prevalence of negative values in the assessment of transport culture and lack of functionality of educational institutions in terms of transmitting the values and standards of safe road behavior; population's dissatisfaction with the activities of the road patrol service and accusations of corruption and lack of professionalism. In conclusion, it is concluded that it is necessary to develop strategic areas for further development and increasing the efficiency of the road safety system as a social institution.

Road transport system, social standards, safety, road transport environment, social interaction, risk, road transport culture, conflict behavior.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Abdul'zhanov Artur Rashidovich – Ph.D. in Sociology, Leading Research Associate. Family and Demography Center, Tatarstan Academy of Sciences. 36a, Levo-Bulachnaya Street, Kazan, 420111, Russian Federation. E-mail: gailj_07@bk.ru. Phone: +7(843) 292-38-59.