

УДК 351.811

Социокультурные механизмы обеспечения безопасности дорожного движения**Абдульязов А.Р.**

Кандидат социологических наук,
ведущий специалист государственного учреждения
«Научный центр БЖД» (Казань)

Шуралёв С.Г.

Кандидат педагогических наук, профессор
кафедры гуманитарных и социально-экономических дисциплин
Казанского высшего военного командного училища



В статье рассматриваются социокультурные механизмы обеспечения безопасности дорожного движения. На основе социологического исследования определяется эффективность их функционирования и влияние на процессы, происходящие в социальной сфере дорожного движения.

Ключевые слова: социокультурные механизмы, модель поведения, общественное мнение, коллективное поведение, подражание, эмпатия, обмен культурным опытом.

В научной литературе [см.: 1; 2 и др.] и официальных источниках [см.: 3 и др.] отмечается, что проблема безопасности дорожного движения в России стоит очень остро. Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике России колоссальный урон. Невосполнимы человеческие потери и моральный ущерб. При этом в состоянии безопасности дорожного движения в последнее время не наблюдается устойчивых тенденций к стабилизации и снижению числа дорожно-транспортных происшествий. Это связано: с ростом числа транспортных средств; неразвитостью дорожной инфраструктуры, ее отставанием по сравнению с темпами автомобилизации и интенсификации дорожного движения; переадресацией грузопассажирских потоков с железнодорожного и водного транспорта на автомобильный транспорт; снижением качества подготовки водителей, низкой дисциплиной и культурой участников дорожного движения, сознательным нарушением ими правил дорожного движения и др.

Важное место среди факторов, снижающих эффективность профилактики и предупреждения дорожно-транспортных происшествий, занимает проблема разработанности и использования социо-

культурных механизмов обеспечения безопасности дорожного движения.

В данной статье мы попытаемся обосновать, раскрыть сущность и выявить эффективность некоторых социокультурных механизмов обеспечения безопасности дорожного движения. Обоснование и раскрытие сущности исследуемых механизмов производились путем анализа научной литературы, эффективность того или иного механизма определялась методом социологического анализа их существенных характеристик и опроса участников дорожного движения.

Значение социологического анализа существенных характеристик социокультурных механизмов обусловлено не только их способностью определять характер реализации ситуационных и организационных возможностей управленческой деятельности в сфере дорожного движения, но и тем, что институциональная рыхлость отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения активно дополняется спецификой моделей поведения и менталитета нашего народа, что не всегда играет положительную роль в исследуемой сфере социальных взаимоотношений и деятельности.

В теории выделяют общие и специфические социокультурные механизмы.

Общие социокультурные механизмы функционируют независимо от сферы их рассмотрения и присущи всем уровням отношений социальных субъектов. Специфические социокультурные механизмы присущи разным уровням отношений субъектов [4, с. 27], участвующих в формировании дорожной обстановки.

Мы остановимся на некоторых общих социокультурных механизмах обеспечения безопасности дорожного движения, а именно – общественное мнение, коллективное (групповое) поведение и обмен культурными ценностями.

Общественное мнение как социокультурный механизм обеспечения безопасности дорожного движения выражается в разнообразных формах. Характеризуя формы проявления общественного мнения, А.С. Кармин [5, с. 217] относит к ним:

- оценки, высказываемые в средствах массовой информации;
- суждения авторитетных деятелей культуры;
- мнения, распространенные в какой-то социальной группе, организации, коллективе, семье или в некотором случайно образовавшемся собрании людей.

Общественное мнение как социокультурный механизм обеспечения безопасности дорожного движения выполняет регулятивную функцию посредством морально-психологического, этического воздействия на личность.

Отношение участников дорожного движения к общественному мнению по вопросам обеспечения безопасности на дорогах не однозначно. Например, опрошенные нами участники дорожного движения единодушно осуждают нарушителей дорожного движения и это несмотря на то, что большинство из них сами нарушают эти правила. Почти все опрошенные считают, что за нарушение правил дорожного движения пешеходов и водителей необходимо наказывать. В качестве меры наказания за нарушение ПДД подавляющим большинством респондентов был назван штраф (72,5 %). В данном вопросе наблюдается полное единодушие водителей и пешеходов. Среди водителей второй по популярности мерой наказания было названо административное взыскание. Однако, если пешеходы – сторонники увеличения штрафных санкций независимо от того, какую статью правил дорожного движения нарушил человек (82 % опрошенных пешеходов), то водители подходят к этому вопросу дифференцированно. За увеличение штрафных санкций в случае злостных нарушений ПДД (выезд на встречную полосу движения, управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, проезд перекрестка на красный свет светофора) высказалось 91 % водителей.

52 % опрошенных водителей считают, что за непристегнутый ремень, перевозку детей без датского

кресла, за не включенные габаритные огни в светлое время суток штрафные санкции увеличивать не следует. Более того, 36% водителей считает, что при таких нарушениях достаточно обойтись предупреждением нарушителя.

Результаты опроса показали, что общественное мнение по поводу нарушений правил дорожного движения сформировано (большинство людей осуждает нарушителей). Однако, в силу не определенных пока причин, общественное мнение как социокультурный механизм обеспечения безопасности дорожного движения не является силой, эффективно влияющей на модели поведения участников дорожного движения.

Практика свидетельствует, что общественное мнение способно выступать мощным механизмом регулирования поведения людей на дорогах и фактором обеспечения безопасности дорожного движения при условии, если будет сформировано единодушное отношение всех членов общества по наиболее острым и значимым проблемам обеспечения безопасности дорожного движения. При этом реальная модель поведения в условиях дорожного движения будет соответствовать индивидуальной позиции личности, обеспечивающей единство мнения и поступков.

Коллективное (групповое) поведение в процессе социального взаимодействия участников дорожного движения определяется совокупностью доминирующих в каждый момент времени социальных, культурных, психологических и других детерминант. Выделенный механизм базируется на подражании и эмпатии.

Подражание, как отмечает А.С. Кармин, «связано со стремлением индивида воспроизвести в действии, скопировать внешние проявления активности других людей: элементов деятельности, поведения, суждений и т.п.» [5, с. 243].

Рассматривать подражание как фактор формирования стиля и модели поведения следует в соответствии с возрастными особенностями участников дорожного движения. Так, для детей дошкольного и младшего школьного возраста, как показало наше исследование, основными объектами подражания в выборе стиля поведения на дороге выступают родители (95,2 % опрошенных). Однако в среднем школьном возрасте родителям стремятся подражать не более 48 % опрошенных подростков. В этом возрасте ярко выражена гендерная дифференциация – девочки более подвержены подражанию родителям (чаще – матери), а мальчики выбирают для подражания предпочтительную группу. Чаще всего предпочтительной группой выступает группа сверстников, в которой подросток проводит свое свободное время. У детей формируется единая групповая модель коллективного поведения, происходит освоение способов действий и упорядочения собственной актив-

ности, приведение ее в соответствие с принятыми в группе эталонами и образцами поведения.

Одним из доминантных факторов, определяющих модель поведения взрослого человека на дороге, выступает его социальная роль (водитель, пешеход, пассажир), обуславливающая уровень риска в дорожном движении. Роли социально активных субъектов дорожного движения: «...определяют, что именно надлежит делать при тех или иных обстоятельствах людям в различных статусах и ролях» [6, с. 365].

Насколько же коллективное поведение, как социокультурный механизм обеспечения безопасности дорожного движения функционален и действенен? Результаты социологического опроса показали, что коллективное поведение оказывает значительное влияние на стиль и модель поведения участников дорожного движения. 82 % опрошенных пешеходов (переходящих проезжую часть в неположенном месте) отмечают, что нарушили правила, так как многие в этой ситуации поступают аналогично. Менее подвержены коллективному поведению водители автотранспортных средств. Только 12,8 % опрошенных водителей ответили, что нарушают требования ПДД, если большинство из окружающих автомобилистов их нарушают. Однако, наблюдение за поведением водителей в реальных условиях показало, что моделям коллективного поведения следует примерно 67 %.

Таким образом, эффективность влияния коллективного поведения как социокультурного механизма регулирования безопасности дорожного движения может оцениваться в свете реализации всеми участниками дорожного движения моральных «норм» и «правил», «морального выбора» и нравственных принципов. Однако эффективность их реализации находится на низком уровне.

«Эмпатия основывается на способности людей вчувствоваться в психические состояния, переживания друг друга. Благодаря эмпатии осваиваются эмоциональные реакции на типичные для группы жизненные ситуации, фиксируется характерная для ее членов структура чувств. Соответственно в группе складывается своеобразное созвучие эмоциональных реакций, критериев предпочтений и оценок по отношению к окружению, к внешним для нее элементам культуры» [5, с. 261].

Обратившись к эмпатии как базисной основе коллективного поведения, может сформироваться мнение, что, как социокультурный механизм, коллективное поведение граничит с понятием «обычай».

Однако, как отмечает А.С. Кармин, «обычай всегда конкретен, он точно указывает, при каких условиях какие действия надо совершать» [5, с. 241]. В условиях меняющейся дорожной обстановки индивиду приходится самому конкретизировать применительно к сложившейся ситуации модель своего поведения.

Данный процесс дает человеку право выбора своего способа действий, что ближе к понятиям моральные «нормы» и «правила». Именно абстрактные модели поведения в различных условиях дорожного движения характеризуют выбор подражательного, либо творчески-активного типа поведения индивида.

Подражательный стиль поведения наиболее часто приводит к массовым нарушениям требований правил дорожного движения и, как результат – дорожно-транспортным происшествиям. Дорожное движение предполагает наличие у человека альтернативных возможностей, из которых он выбирает то, что считает правильным в сложившейся дорожной обстановке. При этом он может совершать поступки, которые являются «необычными». В этом случае более приемлемо понятие «моральный выбор», которое предполагает высокий уровень дорожно-транспортной культуры человека, а не подражание окружающей массе людей, нарушающих требования правил дорожного движения.

Обмен культурным опытом как социокультурный механизм обеспечения безопасности дорожного движения реализуется в форме обучения и воспитания.

В обобщенном плане А.С. Кармин характеризует данный механизм как процессы передачи информации и моделей поведения от одного человека к группе, в основе которого лежит личная заинтересованность обеих сторон, осознание того, что представляется им лично значимым культурным опытом, событием, представляющим интерес. Автор отмечает, что такого рода информация обычно имеет нарративную форму, т.е. линейно упорядоченную, логично выстроенную последовательность переживаний, действий, событий. Основной акцент при обмене информацией в этом случае падает на способ упорядочения индивидуального культурного опыта, на логику его организации. По сути дела речь идет о трансформации индивидом собственного жизненного потока в определенные отрезки структурированных, взаимосвязанных культурных событий и фактов. В такой, уже упорядоченной, форме информация передается другим, и индивид-коммуникатор получает от аудитории подтверждение или опровержение групповой значимости способа организации своего переживания. Благодаря таким коммуникативным свойствам нарративные формы обмена культурным опытом выполняют в группе функцию отбора и закрепления рациональных начал организации своего поведения, культурных элементов в целостности, соответствующие определенным разделяемым людьми психическим состояниям и настроениям, типичным для группы ситуациям взаимодействия и общения [5, с. 137].

Адаптируя подходы автора к условиям формирования культурного участника дорожного движения можно констатировать, что действие описанного механизма обеспечивает прежде всего:

- формирование функциональной структуры и культуры участников дорожного движения;

- внутреннюю упорядоченность реализуемой в ее рамках социокультурной активности в различных ситуациях (в том числе в экстремальных, предконфликтных ситуациях и ситуациях межличностного конфликта);

- развитие внутренних регуляторов поведения на дороге.

Кроме того, этот механизм обуславливает и дополнительный социализирующий эффект: испытав на себе его действие, потенциальные участники дорожного движения приобретают понимание того, каким образом их поведение оказывает влияние на процессы, которые происходят в более широком социокультурном контексте дорожного движения.

Наше исследование показало, что такие внутренние регуляторы поведения на дороге, как оценка риска, степень личной ответственности за ситуацию на дороге, уважение к другим участникам дорожного движения и др., которые характеризуют сформированность функциональной структуры и культуры участника дорожного движения присутствуют лишь у небольшой части опрошенных респондентов – 48 %.

Как показал опрос участников дорожного движения, система обучения и воспитание не способствует формированию устойчивых (неосознанно проявляющихся) навыков безопасного поведения на дорогах.

Рассматривая обмен культурным опытом как механизм, реализуемый в образовательно-воспитательном процессе и в повседневном социокультурном общении участников дорожного движения, нами выделены основные направления его активизации:

- формирование массовой культуры участников дорожного движения;

- усиление практической направленности процесса обучения всех категорий участников дорожного движения;

- активизация малых (формальных и неформальных) групп в деле пропаганды безопасности дорожного движения;

- развитие и совершенствование институциональных форм передачи и обмена культурным опытом.

Таким образом, теоретически рассмотренные социокультурные механизмы обеспечения безопасности дорожного движения являются действенной силой, регулирующей поведение людей на дороге. Однако на практике они не оказывают существенно влияния на дисциплину активных участников дорожного движения. С нашей точки зрения, это можно объяснить тем, что действие этих механизмов обеспечивается эволюционными процессами развития дорожно-транспортной культуры, постепенной модификацией моделей поведения участников дорожного движения на протяжении их жизнедеятельности.

Ведь варьирование элементов предпочтительной модели поведения в различных ситуациях дорожного движения связано с постоянным воздействием на нормативные структуры личности окружающей социокультурной среды. Однако, существующие технологии реализации рассмотренных механизмов в практике предупреждения дорожно-транспортных нарушений и аварий недостаточно эффективны. С нашей точки зрения, они должны быть дополнены традиционно осуществляемыми системами образования, семьи, новыми формами массовой пропаганды и выражения общественного мнения.

Необходимо изыскать такие формы реализации рассмотренных социокультурных механизмов, которые способны сформировать у активного участника дорожного движения интегральный дискурс, определённые принципы, в соответствии с которыми реальность классифицируется и репрезентируется (представляется) в тех или иных моделях поведения на дороге. В пределах этого дискурса, при сохранении традиционного теоретического набора моделей, будет возможно их обогащение и усложнение, способное если и не устранить целиком неизбежную некоторых нарушений ПДД, то в значительной степени смягчить и сделать более проницаемыми дискурсивные границы.

Литература:

1. Ахмадиева Р.Ш. Мониторинг общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения (на примере Республики Татарстан). – Казань: ООО «ИПЦ Экспресс формат», 2008. – 327 с.
2. Исследования по безопасности / Под ред. С.П. Никанорова. – М.: Концепт, 1998. – 624 с.
3. Федеральный закон о безопасности дорожного движения (№ 196-ФЗ от 10.12.1995, редакция от 01.12.2007).
4. Орлова Э.А. Социокультурное пространство быденной жизни: Методическое пособие по курсу «Культурная антропология». – М.: ГАСК, 2002. – 104 с.
5. Кармин А.С. Культурология. 2-е изд., перераб. и доп. — СПб.: Издательство «Лань», 2003. – 928 с.
6. Американская социология: перспективы, проблемы, методы / Сокр. пер. с фр. / Под ред. Г.В. Осипова. – М.: Прогресс, 1972. – 582 с.

Socio Cultural Mechanisms of Providing Traffic Safety

A. Abdulzhanov

Centre of Science of Health and Safety of Children

S. Shuralev

The Kazan higher military command school

The article deals with the socio cultural mechanisms of providing traffic safety. On the basis of sociological research the authors reveal their efficiency and impact on the processes that take place in the sphere of traffic.

Key words: socio cultural mechanisms, model of behavior, public opinion, collective behavior, imitation, empathy, exchange of cultural experience.

