

УДК 323

Автомобилизация населения как социальная проблема в Якутии

Осипова Мария Егоровна

Аспирант, кафедра социологии и управления персоналом,
Финансово-экономический институт,
Северо-Восточный федеральный университет им. М.К. Аммосова,
677007, Российская Федерация, Якутск, ул. Кулаковского, 42;
e-mail: marios1692@mail.ru

Винокурова Ульяна Алексеевна

Доктор социологических наук,
кандидат психологических наук, доцент,
Финансово-экономический институт,
Северо-Восточный федеральный университет им. М.К. Аммосова,
677007, Российская Федерация, Якутск, ул. Кулаковского, 42;
e-mail: nio_agiik@mail.ru

Аннотация

В статье проведен анализ статистических данных о транспортной ситуации в Республике Саха (Якутия). На протяжении последних лет в регионе отмечен рост дорожно-транспортных происшествий. В качестве основной причины возникновения дорожных конфликтов автор рассматривает человеческий фактор: установлено, что по вине водителей транспортных средств происходят более 80% несчастных случаев. Автор приходит к выводу, что проблема обеспечения безопасности дорожного движения носит социальный характер. Исследовательский интерес сосредоточен на социальных предпосылках формирования поведения водителей транспортных средств. Анализ социокультурного пространства, по мнению автора, позволит выявить модель поведения водителей транспортных средств. Осмысление ситуации на дорогах через призму социальной мобильности обозначает, что поведение водителей представляет собой устойчивую систему.

Для цитирования в научных исследованиях

Осипова М.Е., Винокурова У.А. Автомобилизация населения как социальная проблема в Якутии // Теории и проблемы политических исследований. 2017. Том 6. № 1А. С. 252-261.

Ключевые слова

Социология автомобилизации, социокультурное пространство, город, поведение водителей, дорожно-транспортные происшествия, безопасность.

Введение

Система автомобильности, с точки зрения социологии мобильностей, представляет собой образ жизни с соответствующими социальными отношениями, процессами и взаимодействиями. С позиций социологии мобильностей «социальное как общество» приобретает новое качество как «социальное как мобильность во времени и в пространстве» посредством преимущественно современных средств транспорта. Физическое перемещение приобретает значение фундаментального акта, как созидającego социальную жизнь, так и спровоцированного ею же [Мулеев, 2015, 15]. «Транспорт – это черный ящик для социальных наук» [Шеллер, Урри, 2006, 208].

Условием транспортного поведения выступает социальная интенция – определенная потребность в перемещении [Мулеев, 2015, 22]. «Формы движения являются важными инструментами ощущения и переживания мира за пределами самого себя, т.е. того, как мир видится, ощущается, переживается и узнается, как он становится объектом чувств. Таким образом, мобильности связаны с онтологией и эпистемологией. Более того, на самом деле большая часть знания приходит к нам через объекты, каждый из которых вовлечен в какую-либо форму движения» [Урри, 2012, 155].

Наиболее перспективным в изучении поведения водителей автомобилей представляется социологический подход. Данный подход позволяет не только рассмотреть устойчивые социальные процессы в обществе, но, что более важно, проанализировать проекцию социокультурного пространства на человека, а также выявить механизмы их взаимодействия и динамику изменений.

Автором первого социологического исследования поведения водителей транспортных средств является Пьер-Эммануэль Берже. Он писал, что поведение водителей обусловлено такими субъективными факторами как социальные нормы и ценности [Barjonet, 1988, www]. Берже отмечал влияние на уровень транспортных рисков и безопасности таких факторов, как качество институтов, социальный капитал.

В рамках социологического подхода [Дулина, 2011; Каргаполова, 2011] водитель автомобиля рассматривается в качестве продукта социальных отношений, а также социокультурного пространства, где он проживает. Окружающая среда становится активным началом и важным фактором в процессе формирования поведения водителей автомобилей.

В данной статье нами собрана статистическая информация о динамике автомобилизации в Якутии и ее влияния на безопасность населения.

Динамика автомобилизации в Якутии за 2000-2015 гг.

Активная урбанизация городов России, наряду с увеличением численности городского населения, породила такое явление как автомобилизация городов. Сегодня автомобили прочно заняли свое место в жизни современного горожанина. Республика Саха (Якутия) занимает шестое место среди регионов Дальневосточного федерального округа по количеству собственных легковых автомобилей на 1000 человек населения – 226,6 единиц (по состоянию на конец 2015 г.). В 2015 г. всего по республике зарегистрировано 226 013 единиц легковых автомобилей, показатель в два раза превышающий данные 2000 г.

С 2000 г. в Якутске, столице республики, наблюдается увеличение количества легковых автомобилей. Так, если в 2000 г. было зафиксировано 38606 единиц легковых автомобилей, то в 2015 г. количество легковых автомобилей составило 86720 единиц (см. рис. 1) [Стат. сборник].

Рост количества легковых автомобилей в г. Якутске с 2000 по 2005 гг. составил 21,10%, с 2005 по 2010 гг. – -3,11%. В 2011 г. увеличение количества легковых автомобилей составляет 1,65% к аналогичному показателю в 2010 г., в 2013 г. – 5,57%, в 2014 г. – -0,73%, в 2015 г. – -0,05%. Наибольший объем легковых автомобилей достиг 82530 единиц в 2012 г., что выше аналогичного показателя в предыдущем году на 56,56%.

Обеспеченность населения Республики Саха (Якутия) собственными легковыми автомобилями по итогам 2015 г. составила 226,60 единиц на 1000 человек [Стат. сборник].

В течение последних лет в регионе наблюдается тенденция ежегодного увеличения легковых автомобилей на душу населения (см. рис. 2).

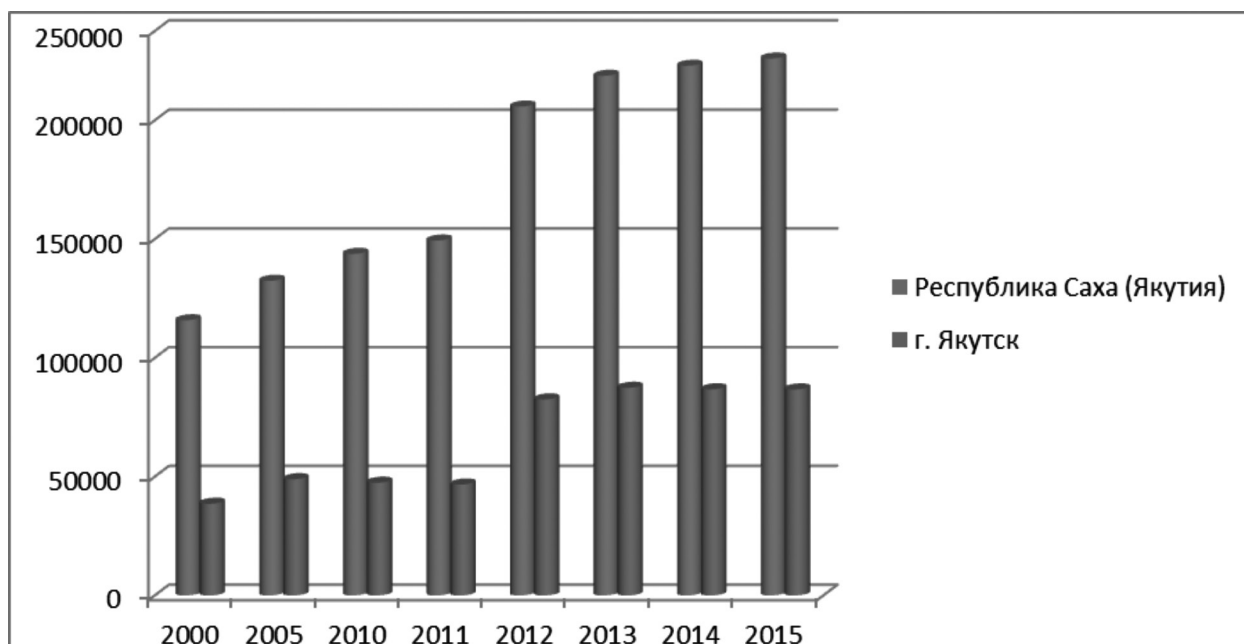


Рисунок 1. Наличие легковых автомобилей (единиц).

С учетом автомобилей в личной собственности. До 2012 г. количество транспортных средств в личной собственности граждан приведены по итогам проведенного технического осмотра, с 2012 г. – состоящие на учете транспортные средства.

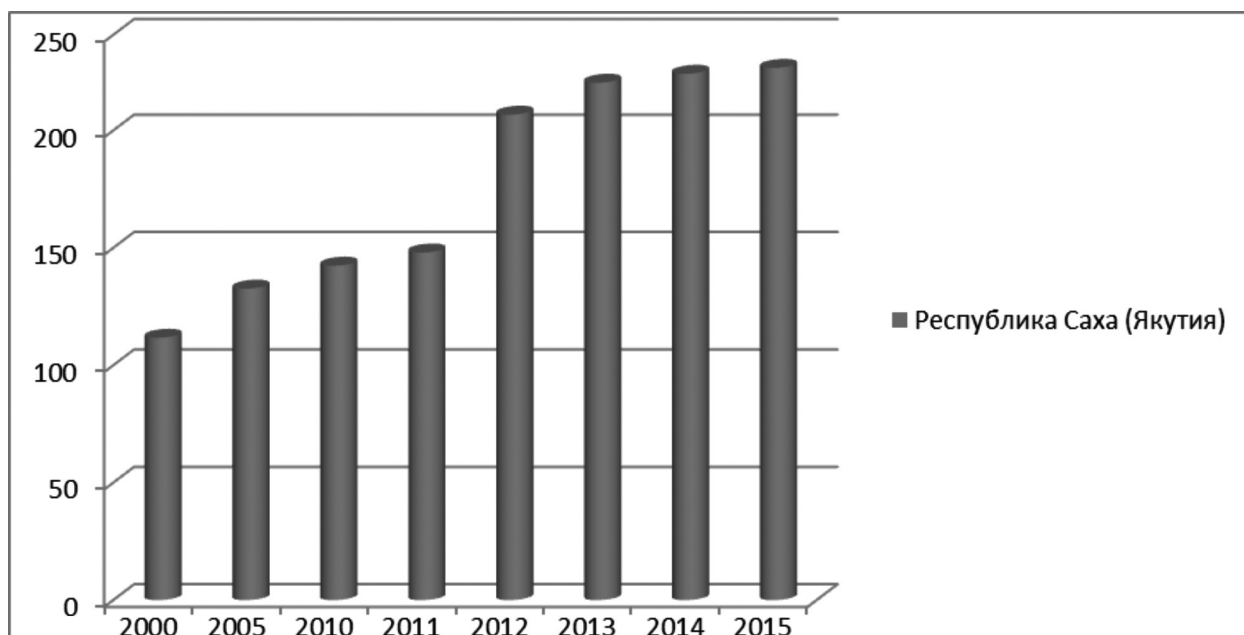


Рисунок 2. Обеспеченность населения собственными легковыми автомобилями на 1000 человек населения в Республике Саха (Якутия).

До 2012 г. количество транспортных средств в личной собственности граждан приведены по итогам проведенного технического осмотра, с 2012 г. – состоящие на учете транспортные средства. За 2005-2010 гг. показатели рассчитаны с использованием численности населения по итогам ВПН-2010.

Обеспеченность населения г. Якутска собственными легковыми автомобилями в расчете на 1000 человек в 2005 г. составляла 176,30 единиц, увеличившись по сравнению с 2000 г. на 9,93%. В 2010 и 2011 гг. уровень обеспеченности населения легковыми автомобилями заметно снижается и составляет 148,00 и 141,30 единиц соответственно. Однако, уже в 2012 г. на 1000 человек населения приходится 252,6 единиц собственных легковых автомобилей. В 2013 г. в собственности граждан находилось 261,70 автомобилей, в 2014 г. – 255,30 автомобилей, по итогам 2015 г. – 252,00 автомобилей (см. рис. 3) [Стат. сборник].

Влияние автомобилизации на безопасность населения

Активная автомобилизация населения, разрастающийся парк автомобильного транспорта вызвали ряд угроз безопасности населения: перегруженность и аварийность на дорогах, загрязнение окружающей среды.

Нами предпринят краткий анализ дорожно-транспортных происшествий. Дорожно-транспортная ситуация остается одной из наиболее острых проблем г. Якутска, где сосредоточено наибольшее количество автомобилей в регионе.

По данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по Республике Саха (Якутия), в 2014 г. на территории республики зарегистрировано 1071 дорожно-транспортных происшествий. По сравнению с 2000 г. число происшествий увеличилось на 29,50%.

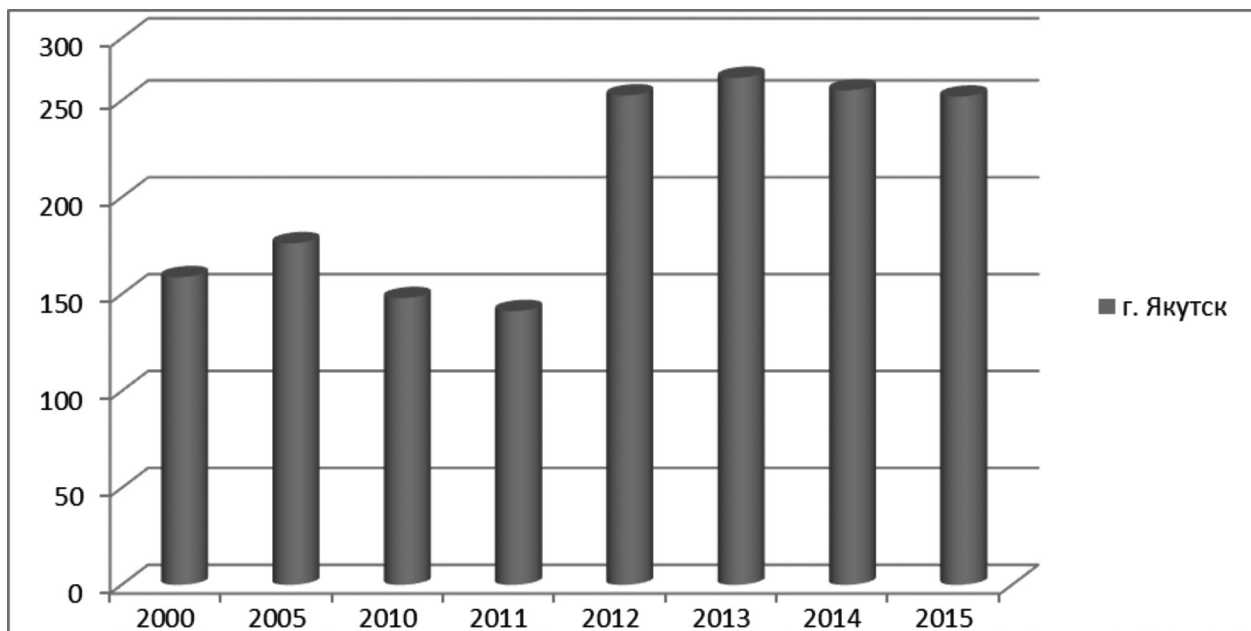


Рисунок 3. Обеспеченность населения собственными легковыми автомобилями на 1000 человек населения в г. Якутске.

До 2012 г. количество транспортных средств в личной собственности граждан приведены по итогам проведенного технического осмотра, с 2012 г. – состоящие на учете транспортные средства. За 2005-2010 гг. показатели рассчитаны с использованием численности населения по итогам ВПН-2010.

В 2014 г. из общего количества дорожно-транспортных происшествий 74,70% приходилось на долю водителей легковых автомобилей, 9,40% грузовых автомобилей, 11,10% мототранспорта, 4,00% автобусов. Необходимо отметить, что 93,70% всех происшествий приходилось на водителей транспорта, принадлежащего физическим лицам.

В г. Якутске количество дорожно-транспортных происшествий с 2010 по 2015 гг. увеличилось на 20,55%: если в 2010 г. в столице было зарегистрировано 399 дорожно-транспортных происшествий, то в 2015 г. данный показатель составляет 481 дорожно-транспортное происшествие. Наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий было установлено в 2014 г. – 491 происшествие (см. рис. 4) [Стат. сборник].

Согласно статистическим данным, преобладающая часть дорожно-транспортных происшествий в республике происходит по вине водителей автомобилей. На рисунке 5 показано соотношение числа происшествий на автомобильном транспорте по вине водителей транспортных средств к общему числу происшествий [Стат. сборник]. Более 80% несчастных случаев на автомобильных дорогах и улицах происходят не из-за механических неисправностей – они происходят по вине водителя. Данный факт подчеркивает решающую роль человека в процессе управления автомобилем.

При изучении динамики дорожно-транспортных происшествий в г. Якутске установлены значительные колебания. В 2015 г. зарегистрировано 481 дорожно-транспортное происшествие, в которых ранены 576 человек, погибли 33 человека. В 2010 г.

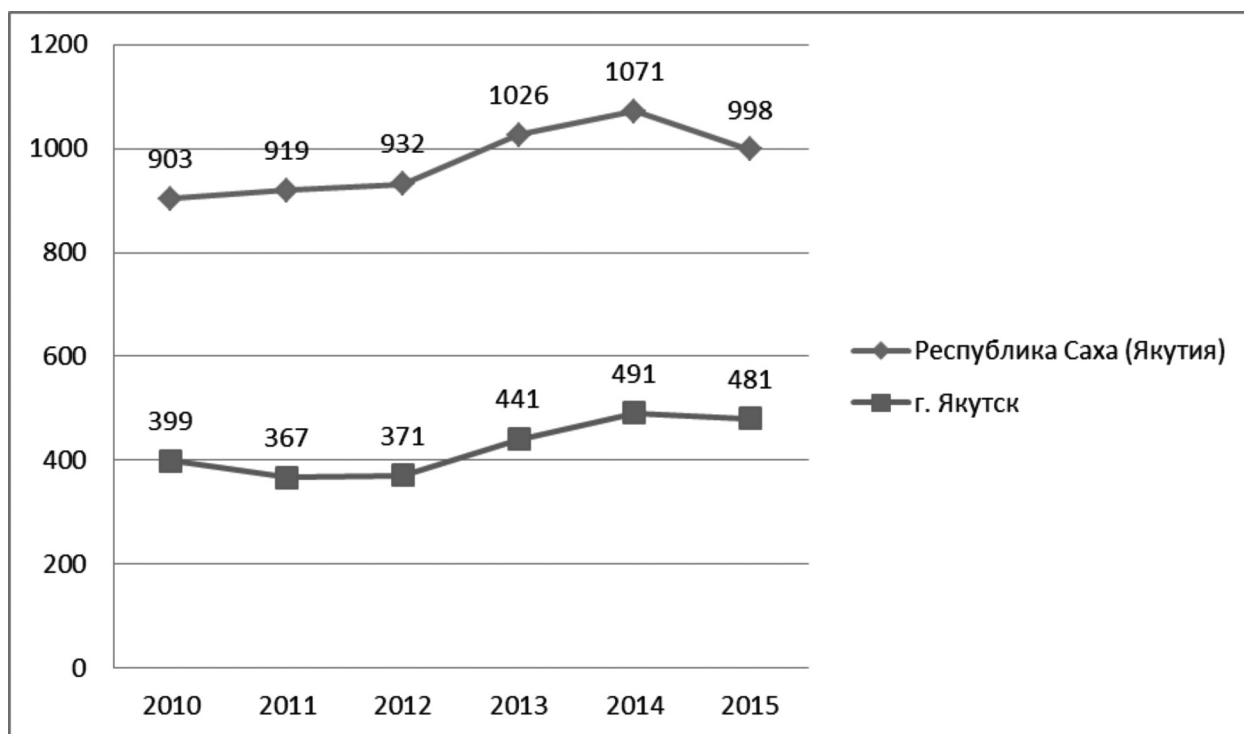


Рисунок 4. Число дорожно-транспортных происшествий.

показатель численности раненых в дорожно-транспортных происшествиях составлял 447 человек, погибших – 25 человек (см. рис. 6) [Стат. сборник].

Основными причинами происшествий по вине водителей являются: несоблюдение очередности проезда – 25,00%, нарушение правил проезда пешеходного перехода – 14,62%, неправильный выбор дистанции – 12,23%, нарушение правил расположения транспортных средств на проезжей

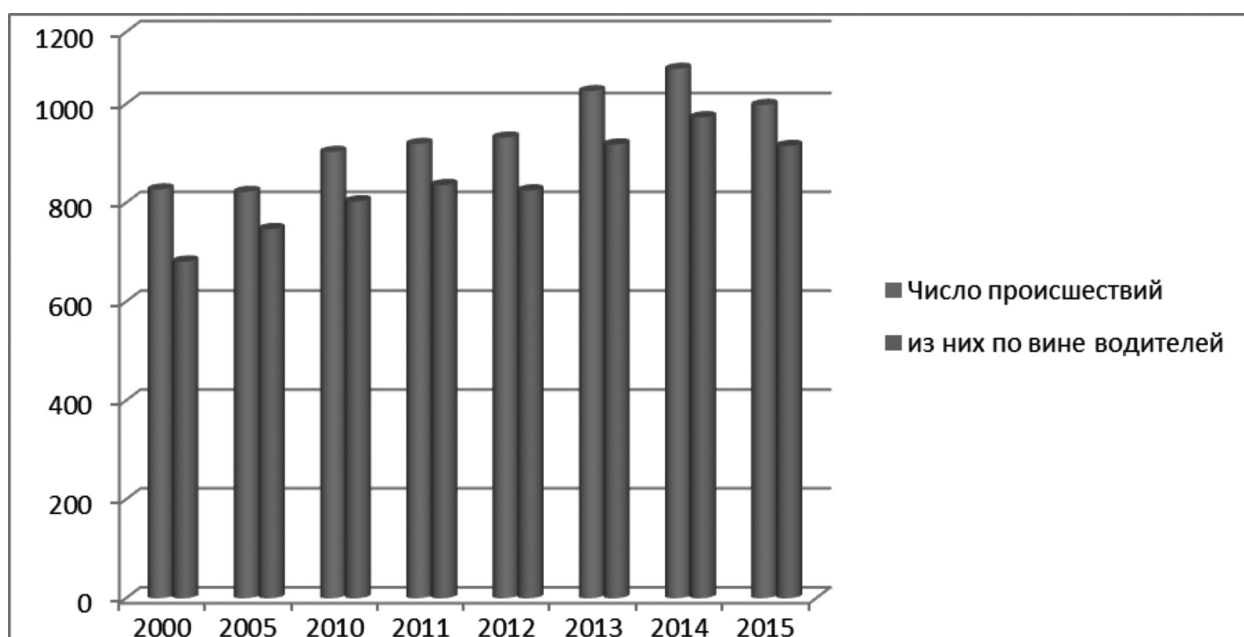


Рисунок 5. Число происшествий на автомобильном транспорте по Республике Саха (Якутия).

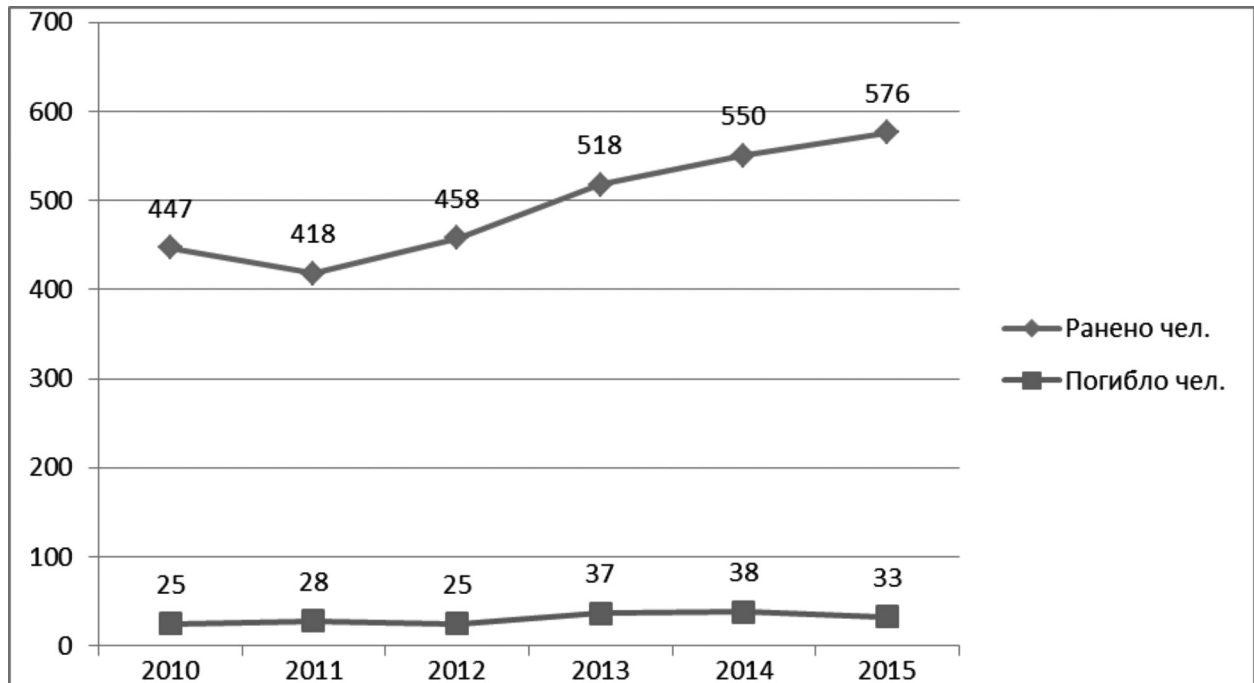


Рисунок 6. Ранено и погибло людей в дорожно-транспортных происшествиях по г. Якутску.

части – 9,57% всех случаев нарушений правил дорожного движения, зарегистрированных в 2016 г. Также установлено, что в 19,67% случаях водители-виновники скрываются с места происшествия, в 15,48% - автомобилем управляют лица в состоянии алкогольного опьянения [Стат. данные].

Заключение

Дорога остается зоной повышенной опасности для жизни и здоровья человека. За последние 15 лет мы стали свидетелями того, как дорога превратилась в своего рода поле боя. Ежегодно в Республике Саха (Якутия) происходит более 900 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибают и получают ранения свыше 1300 человек.

Стремительное ухудшение состояния безопасности на дорогах актуализирует проблему изучения поведения водителей транспортных средств для целей прогнозирования возникновения дорожно-транспортных происшествий и, как следствие, минимизации рисков возникновения аварийных ситуаций на дорогах и улучшения «дорожного климата».

На основании проведенного нами анализа статистических данных можно сделать вывод, что безопасность дорожного движения – это социальная проблема, которая требует рассмотрения теоретических и методологических оснований.

В этом ключе особое значение приобретает социологический подход к изучению поведения водителей транспортных средств. В рамках данного подхода раскрываются внутренние механизмы явления, ее структурные элементы, закономерности действий и поведения людей, а также взаимоотношения между людьми.

Изменение поведения водителей транспортных средств невозможно без изменения общепринятых норм и представлений об организации дорожного движения. Поэтому данный вопрос требует дальнейшего углубленного изучения социальной мобильности.

Библиография

1. Вильковский М.Б. Социология архитектуры. М.: Фонд «Русский авангард», 2010. 592 с.
2. Дулина Н.В., Естрина О.В., Игнатенко Т.И., Овчар Н.А., Самчук М.М., Ситникова О.И. Социокультурное пространство региона: Методология исследования. Волгоград: Волгоградское научное издательство, 2011. 132 с.
3. Каргаполова Е.В. Тридцатый регион: потенциал социального развития. Волгоград: Волгоградское научное издательство, 2011. 375 с.
4. Кузнецов А. Космополитика имплицитных инноваций в городской мобильности: гибкость, неопределенность, инфраструктуры // Российская антропология и «онтологический поворот». Москва: ИЭА РАН, 2017. С. 257-291.
5. Лотман Ю.М. Семиосфера. Культура и взрыв. Внутри мыслящих миров: Статьи. Исследования. Заметки. СПб.: «Искусство-СПб», 2000. 704 с.
6. Мулеев Е.Ю. «Транспортное поведение», «подвижность» и «мобильность»: к вопросу о концептуализации терминов // Социологический журнал. 2015. Том. 21. № 3. С. 8-28.
7. Урри Дж. Мобильности. М.: Издательская и консалтинговая группа «Праксис», 2012. 576 с.
8. Урри Дж. Социология за пределами обществ: виды мобильности для XXI столетия. М., Изд. дом высшей школы экономики, 2012. 336 с.
9. Barjonet P.E. SARTRE. Social Attitudes to Road Traffic Risk. Report on Principal Aspects. Paris, 1994. 28 p.
10. Barjonet P.E. (Ed.). Traffic Psychology today. London: Kluwer Academic Publishers, 2001. 377 p.

Motorization of the population as a social problem in Yakutia

Mariya E. Osipova

Postgraduate,

Department of social science and HR,

Financial and Economic Institute,

North-Eastern Federal University,

677007, 42, Kulakovskogo st., Yakutsk, Russian Federation;

e-mail: marios1692@mail.ru

Ul'yana A. Vinokurova

Doctor of Social Science,
PhD in Psychology, Associate Professor,
Financial and Economic Institute,
North-Eastern Federal University,
677007, 42, Kulakovskogo st., Yakutsk, Russian Federation;
e-mail: nio_agiik@mail.ru

Abstract

The article analyzes statistical data on the transport situation in the Republic of Sakha (Yakutia). Over the past few years the region has seen an increase in road accidents. As the main reason for the occurrence of road conflicts the author considers the human factor: it is established that more than 80% of accidents occur due to drivers' fault. The author comes to the conclusion that the problem of ensuring road safety has a social nature. The research interest is focused on the social preconditions for the formation of behavior of drivers of vehicles. Analysis of socio-cultural space, according to the author, will reveal the model of behavior of drivers of vehicles. Understanding the situation on the roads through the prism of social mobility means that the behavior of drivers is a stable system. Based on our analysis of statistical data, we can conclude that road safety is a social problem that requires consideration of theoretical and methodological grounds. In this key, a sociological approach to studying the behavior of drivers of vehicles acquires special significance. Within the framework of this approach, the internal mechanisms of the phenomenon, its structural elements, laws of actions and behavior of people, as well as the relationships between people, are revealed. Changing the behavior of drivers of vehicles is impossible without changing the generally accepted norms and ideas about the organization of road traffic. Therefore, this issue requires further in-depth study of social mobility.

For citation

Osipova M.E., Vinokurova U.A. (2017) Avtomobilizatsiya naseleniya kak sotsial'naya problema v Yakutii [Motorization of the population as a social problem in Yakutia]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 6 (1A), pp. 252-261.

Keywords

Sociology of motorization, socio-cultural space, city, behavior of drivers, road accidents, security

References

1. Barjonet P.E. (1994) *SARTRE. Social Attitudes to Road Traffic Risk. Report on Principal Aspects*. Paris.
2. Barjonet P.E. (ed.). (2001) *Traffic Psychology today*. London: Kluwer Academic Publishers.
3. Dulina N.V., Estrina O.V., Ignatenko T.I., Ovchar N.A., Samchuk M.M., Sitnikova O.I. (2011) *Sotsiokul'turnoe prostranstvo regiona: Metodologiya issledovaniya* [Socio-cultural space of the region: Research methodology]. Volgograd: Volgogradskoe nauchnoe izdatel'stvo Publ.
4. Kargapolova E.V. (2011) *Tridtsatyi region: potentsial sotsial'nogo razvitiya: monografiya* [The thirtieth region: the potential for social development]. Volgograd: Volgogradskoe nauchnoe izdatel'stvo Publ.
5. Kuznetsov A. (2017) Kosmopolitika implitsitnykh innovatsii v gorodskoi mobil'nosti: gibkost', neopredelennost', infrastruktury [Cosmopolitanism of implicit innovations in urban mobility: flexibility, uncertainty, infrastructure]. In: *Rossiiskaya antropologiya i "ontologicheskii povорот"* [Russian anthropology and the "ontological turn"]. Moscow.
6. Lotman Yu.M. (2000) *Semiosfera. Kul'tura i vzryv. Vnutri myslyashchikh mirov: Stat'i. Issledovaniya. Zametki* [The Semiosphere. Culture and Explosion. Inside the thinking worlds: Articles. Research. Notes]. St. Petersburg: "Iskusstvo-SPb" Publ.
7. Muleev E.Yu. (2015) "Transportnoe povedenie", "podvizhnost" i "mobil'nost": k voprosu o kontseptualizatsii terminov ["Transport behavior", "mobility" and "mobility": to the question of the conceptualization of terms]. *Sotsiologicheskii zhurnal* [Sociological journal], 21, 3, pp. 8-28.
8. Urri J. (2012) *Mobil'nosti* [Mobility]. Moscow: Izdatel'skaya i konsaltingovaya gruppa "Praxis" Publ.
9. Urri J. (2012) *Sotsiologiya za predelami obshchestv: vidy mobil'nosti dlya XXI stoletiya* [Sociology beyond societies: types of mobility for the 21st century]. Moscow, Izd. dom vyshei shkoly ekonomiki Publ.
10. Vil'kovskii M.B. (2010) *Sotsiologiya arkhitektury* [Sociology of architecture]. Moscow: Fond "Russkii avangard" Publ.