

Научная статья
УДК 314.06
DOI: 10.17213/2075-2067-2022-4-19-30

ИНТЕРМОДАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ ТРАНСПОРТНОГО ПОВЕДЕНИЯ КАК МЕХАНИЗМ СОХРАННОСТИ ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Артур Рашидович Абдульязнов

*Центр семьи и демографии Академии наук Республики Татарстан, Казань, Россия
gailj_07@bk.ru, ORCID: 0000-0002-2188-4277*

Аннотация. *Цель исследования.* В исследовании определяется эволюционная модель жизнеспасающего интермодального адаптивного транспортного поведения через систему взаимообусловленных факторов, направленную на внутреннюю ее сохранность.

Методология исследования. Эмпирической базой исследования выступили данные официальной статистики, паспорта региональных программ развития транспортной инфраструктуры и безопасности движения, а также результаты опросов. Методы исследования: контент-анализ, метод сравнения, сопоставления и комплексного анализа, критерийные, кластерные методы, методы интегральной комплексной оценки сравнительных показателей (индикаторов).

Результаты исследования. Предложенная модель подразумевает целерациональные, эффективные практики социальной включенности, социальной адаптивности транспортной мобильности городского населения, целью которых является достижение безопасности дорожно-транспортного пространства.

Перспективы исследования. На основе проведенных авторских эмпирических исследований, а также анализа статистических данных по регионам Приволжского федерального округа (ПФО) показана перспективность внедрения данной модели транспортного поведения в современных российских городах для повышения сохранности жизни и здоровья участников дорожно-транспортного пространства.

Ключевые слова: городское транспортное пространство, транспортное поведение, «автомобильность», здоровье и жизнеспасающие практики, дорожно-транспортное происшествие, Приволжский федеральный округ

Для цитирования: Абдульязнов А.Р. Интермодальная модель транспортного поведения как механизм сохранности жизни и здоровья участников дорожного движения // Вестник Южно-Российского государственного технического университета. Серия: Социально-экономические науки. 2022. Т. 15, № 4. С. 19–30. <http://dx.doi.org/10.17213/2075-2067-2022-4-19-30>.

Original article

INTERMODAL MODEL OF TRANSPORT BEHAVIOR AS A MECHANISM FOR THE SAFETY OF LIFE AND HEALTH OF ROAD USERS

Arthur R. Abdulzyanov

*Family and Demography Center, Tatarstan Academy of Sciences, Kazan, Russia
gailj_07@bk.ru, ORCID: 0000-0002-2188-4277*

Abstract. *The purpose of the study.* The study defines an evolutionary model of life-saving intermodal adaptive transport behavior through a system of interdependent factors aimed at its internal safety.

Research methodology. *The empirical basis of the study was the data of official statistics, passports of regional programs for the development of transport infrastructure and traffic safety, as well as the results of surveys. Research methods: content analysis, method of comparison, comparison and complex analysis, criteria, cluster methods, methods of integral complex evaluation of comparative indicators (indicators).*

Research result. *The proposed model implies purposeful, effective practices of social inclusion, social adaptability of the transport mobility of the urban population, the purpose of which is to achieve the safety of the road transport space.*

The prospect of the study. *On the basis of the author's empirical research, as well as the analysis of statistical data on the regions of the Volga Federal District (VFD), the prospects of introducing this model of transport behavior in modern Russian cities to improve the safety of life and health of participants in the road transport space are shown.*

Keywords: *urban transport space, transport behavior, «automobility», health and life-saving practices, traffic accidents, Volga Federal District*

For citation: *Abdulzyanov A. R. Intermodal model of transport behavior as a mechanism for the safety of life and health of road users // Bulletin of the South Russian State Technical University. Series: Socio-economic Sciences. 2022; 15(4): 19–30. (In Russ.). <http://dx.doi.org/10.17213/2075-2067-2022-4-19-30>.*

Введение. Теория социального конструирования утверждает, что смысл и знание создаются социально. Социальные конструкты часто создаются в рамках определенных институтов и культур и становятся заметными в определенные исторические периоды.

Институциональная основа дорожно-транспортной системы проявляется в определяющей роли социальных взаимодействий участников дорожного движения.

В социальном пространстве дорожно-транспортная система обладает способностью не только к саморегуляции и самовоспроизводству, но и к интеграции. Упорядоченное взаимодействие между индивидами, социальными институтами, в основу которых

заложены отношения относительной автономии и зависимости между ними, обеспечивает социальную интеграцию дорожно-транспортной системы.

Интегральная основа социальных институтов позволяет соединить микро- (социальное поведение личности) и макроуровни (институциональные матрицы социума) социологического анализа.

Пространственная структура города как зоны социальных взаимодействий воспроизводится на основе реализации социальных потребностей индивидов, связанных с повседневными практиками транспортной мобильности.

Дорожно-транспортная система является социальным регулятором ежедневных

практик мобильности индивида в городском пространстве.

Основной фокус анализа сосредоточен на системах мобильности, обеспечивающих перемещение индивидов в городском пространстве. Мобильность обусловлена социальной потребностью в перемещениях акторов дорожно-транспортной системы, определяющей воспроизводство социальной жизни городского локуса.

Социально-обусловленные встречи создают и поддерживают сетевой капитал (Дж. Урри [7]). Такая сетевая структура социальных связей, а также формы и паттерны перемещений определяют социальные интенции различных видов мобильностей акторов дорожно-транспортного пространства.

«Автомобильность» (в терминологии Дж. Урри [7]) является доминирующей системой, подчинившей себе все другие виды мобильности городского пространства. В числе отношений, которые задает автомобильная система, выступают социальные практики передвижений, возможность гибкого планирования времени и перемещений относительно независимого от централизованных систем общественного транспорта, результатом которых становятся многочисленные состоявшиеся встречи, составляющие контуры социальной жизни в дорожно-транспортном пространстве.

В исследовании были выявлены разнообразные практики гибридности отношений между социальным и материальным в рамках системы «автомобильности». Социальный гибридный феномен представляет собой комплексный социальный феномен, включающий в себя человека как личность и водителя как социальный статус.

Автомобиль становится своеобразным пространством, внутри которого происходит самоидентификация водителя как актора дорожно-транспортной системы. Вопрос безопасности участников дорожного движения в контексте автомобильности рассматривается посредством гигантского неравенства между владельцами автомашин, имеющими высокий уровень развития сетевого капитала, и велосипедистами, пешеходами с более низким уровнем развития сетевого капитала.

Основные положения акторно- сетевого подхода и теорий мобильности послужили

концептуальной основой авторской модели сетевого взаимодействия в дорожно-транспортном пространстве.

Теоретико-методологические основы исследования. Особенности социальных взаимодействий и мобильности проанализированы с опорой на теории Б. Латура [18], Дж. Ло [20], М. Каллона [3], Дж. Урри [7]. Смысл акторно-сетевого подхода состоит в рассмотрении любого социального процесса с точки зрения взаимодействия индивидов (акторов) и вспомогательных элементов сети (актантов).

Сеть выступает характеристикой тотального, распределенного в пространстве и времени взаимодействия, локализованного и опосредованного акторами. Любые социальные действия индивидов (акторов) включают использование материальных, в том числе технических, объектов (актантов), в связи с чем сеть обладает свойством гибридности и может быть охарактеризована как социотехническая сеть. Значимость взаимодействия акторов с актантами и его социальная сущность раскрывается в полной мере, становится явной в ситуации, когда в социотехнической системе происходят деструктивные социальные явления (например, дорожно-транспортные происшествия, забастовки водителей, нарушение акторами правил дорожного движения).

По М. Каллону [3], сеть как социологическое понятие представляет собой характеристику глобализованного социального взаимодействия, распределенного в пространстве и времени, но поделенного на дискретные «мобильности» и опосредованного объектами. Особенность дорожно-транспортного пространства состоит в том, что социальные взаимодействия его акторов ограничены дорожно-транспортной системой и разнообразной (гетерогенной) сетью актантов этой системы.

В рамках исследования использовано предложенное Б. Латуром [18] понятие «неизменной мобильности» в интерпретации Дж. Ло [20], определяющее перемещение объекта при условии сохранения его целостности благодаря устойчивости отношений между различными элементами сети, в которую этот объект помещен.

Таким образом, сетевое взаимодействие реализуется на двух уровнях: с одной стороны, неизменяемые мобильности как объекты сами являются сетью, с другой, они же проходят через сеть, удерживаются в матрице прочного и устойчивого окружения, в котором вращаются.

«Изменяемая мобильность» раскрывается в том случае, если вместе с перемещением происходит изменение перемещаемого объекта, его существенная трансформация.

В социологическом контексте безопасность дорожного движения представлена пересечением двух векторов:

1) безопасность как состояние дорожно-транспортной инфраструктуры;

2) безопасность как поведенческая стратегия, реализуемая в повседневных практиках участников дорожного движения.

В самом обычном значении сущность безопасности вытекает из фактического взаимодействия индивидов, социальных институтов и объектов инфраструктуры с многочисленными обстоятельствами и факторами, оказывающими на них негативное и деструктивное воздействие.

Дорожно-транспортные происшествия являются объективным явлением социальной реальности городского пространства, позволяющим определить проблемные зоны в системе безопасности дорожного движения. Безопасность дорожного движения выступает как интегральное условие социальных взаимодействий, обусловленных объективными и субъективными характеристиками.

Возникает новое социальное явление — социотехнический гибрид, помогающий объяснить противоречие — неразрывность человека и техники в повседневных практиках транспортной мобильности. Все социальные взаимодействия основаны на перемещениях, дифференцирующихся расстоянием, скоростью, интенсивностью. Системы мобильности организуют социальную жизнь в дорожно-транспортном пространстве и формируют ее контуры.

Авторское исследование включает теоретическое осмысление и комплексную систематизацию ряда классических подходов конструирования социальной реальности, а также более детальное изучение отдельных факторов, выявление акторов транспортного

социального пространства, описание их функциональных характеристик.

Так, функциональное обоснование социального конструирования, аспекты культурного продуцирования, формы капитала, в том числе культурного, аспекты поведенческих установок представлены в работах П. Бурдьё [2] и далее Н. Коула [4], Дж. Уэбба [8], Т. Ширато [6], Г. Данахера [5], Ю. Боа [1].

Проблемы технологизации социоинженерной деятельности описываются в исследованиях В. В. Щербины [25].

Подходы общей теории систем, которые диктуют необходимость учета наличия взаимосвязи между всеми ее элементами, определяются Л. Бергаланфи [9].

Необходимость соучастия отдельных элементов внешней среды, соответствие новым потребностям общества представлены в работах А. А. Богданова [10].

Вопросы риска и самосохранения определяются в трудах С. А. Вангородской [11].

В рамках определенного социального пространства социальные отношения детерминируются по критерию социальной живучести, продолжительности социальной приемлемости. Так Е. В. Шорохова [24] предлагает в качестве основания для классификации поведения определение сферы бытия.

О. Г. Огий [23] утверждает особенную значимость самосохранительного поведения индивида посредством формирования вокруг себя соответствующего пространства, в том числе и транспортного. Окружающая среда в этой связи определяется как рефлексия индивида субъективного восприятия угроз и рисков.

А. С. Кравченко [15; 16; 17] считает, что факторами, оказывающими влияние на обеспечение дорожно-транспортной безопасности, выступают научно-технологические инновации, развитие которых может быть не только благом для общества.

О. С. Елфимова [13], описывая социальные субъекты (социальные структуры, системы, институты), нормы, ценности и образцы транспортного поведения, формирует механизм деятельности по созданию и развитию безопасных условий транспортного пространства, определяет превентивные меры гашения и минимизации транспортных рисков.

В.И. Майоров [22] предлагает наиболее развернутое определение оптимизации транспортного пространства с позиции минимизации риска, в том числе с позиции трансформации социального пространства.

Результаты исследований Ю.А. Лукьянченкова [21] показывают, что ограничения скорости, рассчитанные с позиции пороговых значений, являются существенными для максимального снижения случаев ДТП и смертельных исходов в них для всех участников дорожно-транспортного пространства.

Б.В. Кисуленко [14] предлагает ввести показатель комплексной безопасности по различным категориям транспортных средств. Согласно его расчетам, ужесточение нормативных требований приводит к повышению показателя комплексной безопасности автомобильной техники.

Вопросы комплексного управления здоровьем, выявление ключевых целей и задач, в том числе и посредством национальных проектов, определяет в своих исследованиях Н.А. Лебедева-Несевря [19].

Комплекс рассмотренных проблем вместе с тем систематизируется и уточняется автором в отношении конкретных практик взаимодействия акторов дорожно-транспортного пространства, выделяются особенности его функционирования в рамках города, предпринимаются попытки оптимизации мер регулирования процессами сохранности жизни и здоровья участников данного взаимодействия.

Методы исследования. Эмпирической базой исследования выступили данные официальной статистики, паспорта региональных программ развития транспортной инфраструктуры и безопасности движения, а также результаты опросов, в том числе: анкетный опрос «Безопасность дорожно-транспортной системы» (N = 2500, объекты исследова-

ния: водители, пешеходы); анкетный опрос «Транспортное поведение населения»¹ (проведен Центром семьи и демографии Академии наук Республики Татарстан под руководством автора статьи по рекомендации и методологии Министерства транспорта РФ «Транспортно-социологическое обследование функционирования транспортной инфраструктуры» (N = 1500, объекты исследования: водители, пешеходы); экспертное интервью с представителями профильных дорожно-транспортных организаций и ведомств (N = 45)² [12].

Методы исследования: контент-анализ, метод сравнения, сопоставления и комплексного анализа, критериальные, кластерные методы, методы интегральной комплексной оценки сравнительных показателей (индикаторов).

Результаты исследования. Прежде всего для выявления особенностей транспортного поведения населения в ходе социологического опроса было определено понимание населением феномена безопасности дорожно-транспортного пространства. По мнению респондентов, безопасность дорожного движения включает в себя, во-первых, соблюдение всеми участниками дорожного движения установленных правил (59% опрошенных), во-вторых, безопасность движения транспорта (55%), в-третьих, аккуратное поведение и взаимоуважение между водителями (40%), а также отсутствие дорожно-транспортных происшествий (36%), высокое качество дорог и усовершенствование дорожной разметки (35%), четкая работа ГИБДД и ДПС (24%).

Большинство опрошенных наделили безопасностью дорожно-транспортного пространства, в которое они ежедневно вовлечены, положительными оценками — 34,8% хороших и 41,8% удовлетворительных оценок, одна пятая часть считает ее неудовлетворительной (19,8%). Число затруднившихся

¹ Свидетельство о государственной регистрации базы данных №2022620889 «Социологическое исследование «Транспортное поведение населения» на платформе IBM SPSS STATISTICS». Правообладатель: Государственное научное бюджетное учреждение «Академия наук Республики Татарстан». Автор: Абдульязнов Артур Рашидович. 2022 г.

² Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru> за 2015–2020 гг. (дата обращения: 22.05.2021); Паспорт программы комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Пензы на 2017–2026 годы (утв. решением Пензенской городской Думы от 31.03.2017 №676–32/6) [Электронный ресурс]. URL: <https://base.garant.ru/47309910/53f89421bbdaf741eb2d1ecc4ddb4c33/> (дата обращения: 14.01.2021).

дать оценку невелико (3,6% опрошенных). Согласно итогам авторского социологического исследования, водители чаще оценивали степень безопасности дорожного движения в месте своего проживания удовлетворительно (46%), чем пешеходы (38,5%). Пешеходы (40,4%) чаще, чем водители (34,5%), называли ее хорошей; число тех, кто считает ее неудовлетворительной, было примерно одинаковым (около 16,0%).

В результате анализа экспертного опроса, направленного на оценку дорожно-транспортной безопасности в рамках *инфраструктурной сети*, автор сгруппировал предложенные меры в два направления: информационно-предупредительное и инфраструктурно-профилактическое.

По мнению экспертов, решение ключевых проблем на инфраструктурном уровне лежит в зоне взаимодействия контролирующих и исполняющих участников дорожного движения: усиление норм и требований к техническому осмотру транспортных средств, ужесточение борьбы с коррупцией в процессе прохождения техосмотра и увеличение частоты внешних аудиторских проверок организаций, осуществляющих технический осмотр транспортных средств.

В рамках *институциональной сети*, по мнению экспертов, наибольший эффект имеет разработка и утверждение законодательных, нормативных и правовых актов, технических регламентов и пр. по обеспечению безопасности дорожного движения (3,7 балла по пятибалльной шкале), наименьший эффект — проведение мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения (2 балла).

В оценках опрошенных пешеходов наиболее эффективной является мера по ужесточению наказания водителей за нарушения, по мнению водителей — идентичная санкция в отношении пешеходов. Существенного повышения безопасности населения в дорожно-транспортном пространстве, по мнению обеих категорий респондентов, можно достичь благодаря улучшению качества обучения правилам поведения на дорогах.

Представленные результаты социологических опросов вырисовывают актуальную проблему в сфере повышения безопасности дорожно-транспортного пространства —

низкие оценки населения деятельности дошкольных и школьных образовательных учреждений по формированию у детей основ культуры поведения на дорогах.

Анализ статистических данных в разных регионах действительно подтверждает масштаб вовлеченности детей в дорожно-транспортные происшествия. Тревожным трендом остается позиция невмешательства взрослых при нарушении правил дорожного движения чужим ребенком.

Согласно авторской интерпретации, *социокультурная сеть* дорожно-транспортного пространства отражает особенности социального взаимодействия участников дорожного движения и наиболее опасных нарушений ПДД его участниками, стиль поведения при возникновении конфликтных ситуаций, отношение водителей к пешеходам и к другим водителям. Употребление алкоголя за рулем респонденты считают наиболее грубым и опасным правонарушением на дороге (86,4%). Следующими по значимости названы выезд на красный сигнал светофора и на полосу встречного движения в запрещенных местах (61,2% и 50%).

По уровню конфликтности социального взаимодействия на дорогах практически все индикаторы были оценены экспертами на достаточно высокие баллы: «стиль управления автомобилем» получил 9,5 балла; «стиль поведения при возникновении конфликта на дороге» — 9,3 балла; «отношение к другим водителям» — 8,9 балла; «отношение к пешеходам» — 8,7 балла; «отношение к сотрудникам дорожно-патрульной службы» — 8,5 балла. Эксперты аргументировали это тем, что практически все эти показатели в разных ситуациях оказывают огромное влияние на безопасность дорожного движения.

Сравнительный анализ рассчитанных автором интегральных показателей состояния безопасности дорожного движения (количество ДТП с участием разностатусных участников дорожного движения и разных социально-демографических групп (с различным исходом), водителей с девиантным поведением и другие показатели) позволил выделить в регионах Приволжского федерального округа пять групп, дифференцирующихся по уровню безопасности:

1) высокий уровень (Республика Башкортостан, Самарская область);

2) относительно безопасный (Республика Татарстан, Ульяновская область, Чувашская Республика, Республика Марий Эл);

3) средний уровень безопасности (Кировская область, Саратовская область, Республика Мордовия);

4) относительно низкий уровень (Удмуртская Республика, Пермский край);

5) низкий уровень (Нижегородская область, Пензенская область).

Установлено, что состояние дорожно-транспортной инфраструктуры региона не является определяющим в территориальном распределении дорожно-транспортных происшествий.

Анализ особенностей вовлеченности разностатусных акторов дорожного движения в дорожно-транспортные происшествия показал, что транспортное поведение в регионах ПФО существенно дифференцируется.

Наиболее критичные показатели зафиксированы в связи с такими причинами ДТП, как вовлеченность несовершеннолетних (Республика Башкортостан, Самарская область), алкогольное опьянение водителей (Ульяновская область). Уникальной особенностью дорожно-транспортной ситуации в Республике Мордовия является высокая степень защищенности пешеходов, которые минимально подвергаются опасности на дорогах. В Удмуртской Республике (регион *относительно низкого уровня безопасности*) в то же время зафиксировано относительно небольшое количество дорожно-транспортных происшествий по вине пьяных водителей и погибших в них людей. Как показывает анализ причин ДТП, положение региона в разрезе округа определяют особенности взаимодействия разностатусных участников дорожного движения.

По большинству показателей безопасности населения в дорожно-транспортном пространстве Республика Татарстан занимает медианное положение. Анализ статистических данных позволил выявить следующие тенденции в развитии дорожно-транспортного пространства в регионах Российской Федерации и в Республике Татарстан.

В абсолютных значениях по числу погибших в Приволжском федеральном округе Татарстан входит в тройку самых опасных

регионов, уступив Республике Башкортостан и незначительно отстав от Нижегородской области. При этом республиканские показатели практически в два раза превышают показатели смертности в таких регионах, как Ульяновская, Пензенская и Кировская области, а также Чувашская и Удмуртская республики, в три раза превышают показатели смертности по данному виду ДТП в Республике Мордовия и в пять раз — в Республике Марий Эл. В пересчете на 100 тыс. населения транспортные угрозы жизни обретают другой масштаб — зону максимальной опасности представляют Ульяновская и Оренбургская области.

Анализ социальных практик транспортной мобильности городского населения Республики Татарстан показывает, что на перспективы и возможности включения эволюционной модели жизнеспасающего интермодального адаптивного транспортного поведения в рамках заданного габитуса — городского пространства — существенно влияет ряд факторов, в том числе удовлетворенность работой общественного транспорта и доступность услуг такси.

Так, в городах Республики Татарстан обеспечение услугами общественного транспорта получило положительные оценки у 65% населения. При этом, несмотря на наличие более чем у двух третей опрошенных одного и более автомобилей в семье, 61% респондентов осуществляют ежедневные перемещения с помощью общественного транспорта; на личном автотранспорте постоянно передвигаются только менее трети респондентов. Альтернативой личному автомобилю для жителей г. Казани является такси: привлекательность данного ресурса передвижений заключается, по признанию большинства населения, в его экономичности и безопасности.

В то же время выявлена устойчивая практика семейного совместного потребления автомобиля в ходе ежедневных перемещений (в Казани 26% опрошенных на работу подвозит супруг/супруга, другие члены семьи; в Москве — 4%; в Санкт-Петербурге — 15%; в Екатеринбурге — 18%; в Новосибирске такая практика отсутствует).

Данное явление можно объяснить не только территориальной спецификой города, но и целерациональным поведением акторов дорожно-транспортного пространства.

На основе социологических исследований ежедневных практик транспортной мобильности были проанализированы предпосылки социально адаптивной включенности эволюционной модели жизнеспасающего интермодального адаптивного транспортного поведения на примере транспортного габитуса в российских городах (г. Казань).

Социальные замеры показателей, отражающих транспортное поведение участников дорожного движения, были проведены автором в 2018 г. в г. Казани среди двух категорий — водителей и пешеходов.

В рамках авторского исследования было выявлено несколько десятков целей перемещения пешеходов, которые были сгруппированы по пяти группам: трудовые/образовательные, бытовые, культурно-развлекательные, коммуникативные, развивающие.

Передвижения населения в течение дня в городских районах Казани определяются особенностями городского общественного пространства, расположения инфраструктурных объектов. Распределяются они неравномерно, что отражается на загруженности дорожно-транспортного пространства, соответственно, повышается вероятность дорожно-транспортных происшествий в отдельных районах.

В ходе анализа закономерностей формирования передвижений населения были установлены корреляционные связи между характеристиками населенного пункта и вероятностным поведением его жителей при выборе вида транспорта с целью перемещения.

Заключение. Понимание безопасности дорожного движения как проблемной ситуации во многом зависит от ее восприятия участниками дорожного движения в соответствии с их целями, представлениями, нормами, что определяется установками и ценностными ориентациями на безопасное поведение, уровнем развития культуры дорожно-транспортной безопасности.

Социологическими индикаторами социокультурной сети выступают соблюдение правил дорожного движения его участниками, оценка поведения пешеходов и водителей на дорогах, оценка взаимодействия участников дорожного движения.

Динамические характеристики перемещений позволяют зафиксировать характер-

ные тенденции транспортного поведения, усредненные размеры движения акторов дорожно-транспортной системы.

Для обеспечения безопасности дорожно-транспортного пространства предложено интегрировать ряд мероприятий по безопасному обеспечению всех возможных видов перемещений по городу (общественный транспорт, пешеходное перемещение, велосипеды и другие виды немоторизованных способов передвижения).

Для снижения частоты потребления личного автотранспорта, уменьшения числа дорожно-транспортных происшествий необходимо стимулировать использование населением общественного транспорта; обеспечение качества и доступности услуг, возможности их оплаты; введение поощрений пользователям общественного транспорта по примеру системы Uber Pool (за совместные поездки в такси разных пассажиров, планирующих поездки по одному маршруту).

Это позволит оптимизировать автопарк предприятий, разгрузить городское пространство и улучшить экологию.

Концептуально новое видение городской мобильности состоит в отказе от автомобилецентричного подхода в пользу сбалансированной, устойчиво развивающейся дорожно-транспортной системы.

Социологический интерес к поведенческим установкам участников дорожного движения стал импульсом к пониманию мотивов, в соответствии с которыми акторы дорожно-транспортного пространства действуют при выборе способа передвижения. Ежедневные практики транспортной мобильности индивидов носят иррациональный характер, что служит основанием для смещения главных акцентов в сторону человека.

Этот вывод имеет важную практическую значимость для формирования транспортного поведения нового типа в контексте российской действительности, поскольку до сих пор один из важнейших мотивов для покупки автомобиля заключается в стремлении собственника приобщиться к определенному социальному классу, продемонстрировать свою финансовую состоятельность.

На основе анализа концепции устойчивой мобильности выделены три основопо-

лагающих принципа построения безопасной дорожно-транспортной системы: мультимодальность, интегрированность, устойчивая мобильность, где мультимодальность (интермодальность) — это характеристика дорожно-транспортной системы, функционирующая в активном взаимодействии акторов инфраструктурной, институциональной и социокультурной сети: с одной стороны, органы управления предоставляют возможности (многообразие видов транспорта, их доступность, удобный график работы, качество услуг), с другой стороны, население активно и сознательно использует вариативные виды перемещений, среди которых не доминирует личный автотранспорт, что позволяет разгрузить дорожно-транспортное пространство.

Также фундаментальным принципом организации городских транспортных систем с точки зрения широких общественных интересов является интегрированность различных видов транспорта в единую дорожно-транспортную систему. Взаимная координация различных транспортных сервисов (не только общественного транспорта, но и такси, совмещение пешеходной и велоинфраструктуры, аренда автомобиля у профильных компаний и пр.) внутри единой интегрированной интермодальной системы позволяет максимально приблизить комфортность использования альтернативных видов транспорта к поездкам на автомобиле.

Устойчивая мобильность подразумевает равный и безопасный доступ людей к местам и объектам городской инфраструктуры и гарантирует сокращение негативного влияния дорожно-транспортной системы на состояние окружающей среды и здоровье людей за счет вовлечения в процесс транспортного планирования местных жителей.

Закрепленные в институциональных и социально-нормативных механизмах, эти принципы закладывают основы построения дорожно-транспортной системы, способной обеспечивать устойчивую городскую мобильность, удовлетворяя социальные потребности горожан. Соблюдение каждого из этих принципов является обязательным условием развития комфортной городской среды, основная функция которой заключается в обеспечении доступного, безопасного и комфортного передвижения всех акторов дорожно-

транспортного пространства, независимо от их возраста, физиологических особенностей, финансовых возможностей и выбираемого способа передвижения.

Современные концепции устойчивой мобильности призваны установить новые стандарты социального проектирования дорожно-транспортного пространства, соответствуя ценностям и потребностям жителей современного города.

Целесообразно также создание дополнительной Стратегии реализации регионального проекта «Безопасные дороги», включающей расширенный межотраслевой план мероприятий по достижению безопасности населения в дорожно-транспортном пространстве.

Комплекс социализирующих и образовательных мер по повышению культуры поведения населения в дорожно-транспортном пространстве должен войти в стратегию реализации двух национальных проектов: подпроекта национального проекта «Демография» — «Укрепление общественного здоровья» и проекта «Безопасные дороги».

Список источников

1. Bao Y.M. Cultural capital and social alchemy. Shanghai: Shanghai ren min chu ban she. Baroque (n.d.). 1997. [Electronic resource]. URL: <http://nakenote.blogspot.com/p/pierre-bourdieu.html> (date accessed: 14.03.2021).
2. Bourdieu P. Les structures sociales de l'économie / Pierre Bourdieu. Paris: Éd. du Seuil, 2000. 289 p.
3. Callon M. Some Elements of a Sociology of Translation: Domestication of the Scallops and the Fishermen of St. Brieuc Bay // Power, Action and Belief / Ed. by J. Law. London: Routledge, 1986. P. 196–223.
4. Cole N. What is cultural capital? Do I have it? 2019. [Electronic resource]. URL: <https://www.thoughtco.com/what-is-cultural-capital-do-i-have-it-3026374> (date accessed: 20.05.2022).
5. Schirato T., Danaher G., Webb J. Understanding Foucault. Sydney: Allen & Unwin, 2012. 240 p.
6. Schirato T., Robert M. Bourdieu: a critical introduction. Sydney: Allen & Unwin, 2018. 256 p.
7. Urry J. Mobile Sociology // The British Journal of Sociology. 2010. Vol. 61. P. 347–366.

8. Webb J., Schirato T., Danaher G. *Understanding Bourdieu*. Australia: Allen & Unwin, 2002. 210 p.
9. Бергаланфи Л. Общая теория систем — критический обзор // Исследования по общей теории систем: сб. пер. / Общ. ред. и вступ. ст. В. Н. Садовского, Э. Г. Юдина. М.: Прогресс, 1969. С. 23–82.
10. Богданов А. А. *Тектология (всеобщая организационная наука)*. М.: Экономика, 1989. 309 с.
11. Вангородская С. А. Самосохранительное поведение: проблема содержания понятия в отечественной социологии // Среднерусский вестник общественных наук. 2017. №4. С. 20–29.
12. Демографический доклад — 2021. Ретроспективы и перспективы воспроизводства населения Республики Татарстан (2000–2020). Монография / Ильдарханова Ч. И., Абдульязнов А. Р., Биктимиров Н. М., Гневашева В. А., Ершова Г. Н., Ибрагимова А. А. / Под ред. д. с. н. Ч. И. Ильдархановой. Казань: Изд-во Академии наук РТ, 2021. 306 с.
13. Елфимова О. С. Социологический аспект понятийного оформления сущности безопасности // Известия Тульского государственного университета. Гуманитарные науки. 2013. №6. С. 259–270.
14. Кисуленко Б. В. Регламентация требований безопасности, предъявляемых к автомобилям в эксплуатации // Стандарты и качество. 2021. №8. С. 74–79.
15. Кравченко П. А. Когнитивный подход к обоснованию требований к уровню знаний и их обновлению (реинжинирингу) в проблеме обеспечения безопасности дорожного движения / В сборнике: Технологии построения когнитивных транспортных систем. Материалы Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. СПб.: Институт проблем транспорта им. Н. С. Соломенко РАН, 2019. С. 71–80.
16. Кравченко С. А., Зарубина Н. Н., Подберезкин А. И. Доверие к научному знанию в условиях новых угроз национальной безопасности Российской Федерации // Доверие к знанию в условиях социальной турбулентности: риски, уязвимости, вызовы безопасности: монография / Под общ. ред. С. А. Кравченко. М.: МГИМО-Университет, 2018. С. 164–173.
17. Кравченко С. А., Подберезкин А. И. Диагностика доверия к безопасности России в условиях нового знания о рисках и уязвимостях // Гуманитарий Юга России. 2017. Т. 23. №1. С. 27–41.
18. Латур Б. Пересборка социального: введение в акторно-сетевую теорию // Пер. с англ. И. Полонской; под ред. С. Гавриленко; Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики». М.: Издательский дом Высшей школы экономики, 2014. 384 с.
19. Лебедева-Несевря Н. А. Управление здоровьем россиян: ключевые цели и задачи нацпроектов / В сборнике: Глобальные вызовы и региональное развитие в зеркале социологических измерений. Материалы V международной научно-практической интернет-конференции. В 2-х частях. Вологда: Вологодский научный центр РАН, 2020. С. 22–26.
20. Ло Дж. Объекты и пространства // Социологическое обозрение. 2006. Т. 5. №1. С. 30–43.
21. Лукьянченков Ю. А. Активная безопасность как основной фактор повышения безопасности дорожного движения // Мир транспорта и технологических машин. 2012. №3(38). С. 68–77.
22. Майоров В. И., Понежина Л. Ю. О роли дорожного надзора госавтоинспекции в обеспечении безопасности дорожного движения // Юристы-Правоведы. 2021. №4(99). С. 22–28.
23. Огий О. Г. Безопасность в системе социологического знания // Вестник ТОГУ. 2011. №1(20). С. 207–216.
24. Шорохова Е. В. Социальное поведение личности и его регуляция // Социальная психология и общество. М.: Издательство «ПЕР СЭ», 2004. С. 63–71.
25. Щербина В. В. Проблемы технологизации социоинженерной деятельности // Социологические исследования. 1990. №8. С. 79–86.

References

1. Bao Y.M. *Cultural capital and social alchemy*. Shanghai: Shanghai ren min chu ban she. Baroque (n.d.). 1997. [Electronic resource]. URL: <http://nakenote.blogspot.com/p/pierre-bourdieu.html> (date accessed: 14.03.2021).

2. Bourdieu P. Les structures sociales de l'économie / Pierre Bourdieu. Paris: Éd. du Seuil, 2000. 289 p.
3. Callon M. Some Elements of a Sociology of Translation: Domestication of the Scallops and the Fishermen of St. Brieuc Bay // Power, Action and Belief / Ed. by J. Law. London: Routledge, 1986. P. 196–223.
4. Cole N. What is cultural capital? Do I have it? 2019. [Electronic resource]. URL: <https://www.thoughtco.com/what-is-cultural-capital-do-i-have-it-3026374> (date accessed: 20.05.2022).
5. Schirato T., Danaher G., Webb J. Understanding Foucault. Sydney: Allen & Unwin, 2012. 240 p.
6. Schirato T., Robert M. Bourdieu: a critical introduction. Sydney: Allen & Unwin, 2018. 256 p.
7. Urry J. Mobile Sociology // The British Journal of Sociology. 2010. Vol. 61. P. 347–366.
8. Webb J., Schirato T., Danaher G. Understanding Bourdieu. Australia: Allen & Unwin, 2002. 210 p.
9. Bertalanfi L. Obshhaja teorija sistem — kriticheskij obzor [General systems theory — a critical review]. Issledovanija po obshhej teorii sistem: sb. per. [Studies in General Systems Theory: Sat. per.]. Obshh. red. i vstup. st. V.N. Sadovskogo, Je. G. Judina [In V.N. Sadovsky, E.G. Yudin (eds.)]. Moscow: Progress, 1969. P. 23–82. (In Russ.).
10. Bogdanov A.A. Tektologija (vseobshhaja organizacionnaja nauka) [Tectology (general organizational science)]. Moscow: Jekonomika, 1989. 309 p. (In Russ.).
11. Vangorodskaja S.A. Samosohranitel'noe povedenie: problema sodержanija ponjatija v otechestvennoj sociologii [Self-preserving behavior: the problem of the content of the concept in domestic sociology]. *Srednerusskij vestnik obshhestvennyh nauk* [Central Russian Bulletin of Social Sciences]. 2017; (4): 20–29. (In Russ.).
12. Demograficheskij doklad — 2021. Retrospektivy i perspektivy vosпроизводства naselenija Respubliki Tatarstan (2000–2020). Monografija [Demographic Report 2021. Retrospectives and prospects for the reproduction of the population of the Republic of Tatarstan (2000–2020). Monograph]. Il'darhanova Ch. I., Abdul'zjanov A. R., Biktimirov N.M., Gnevasheva V.A., Ershova G.N. Ibragimova A.A. Pod red. d.s.n. Ch. I. Il'darhanovoj [In Ch. I. Ildarkhanova (eds.)]. Kazan': Izd-vo Akademii nauk RT, 2021. 306 p. (In Russ.).
13. Elfimova O.S. Sociologicheskij aspekt ponjatijnogo oformlenija sushhnosti bezopasnosti [Sociological aspect of the conceptual design of the essence of security]. *Izvestija Tul'skogo gosudarstvennogo universiteta. Gumanitarnye nauki* [Proceedings of the Tula State University. Humanitarian sciences]. 2013; (6): 259–270. (In Russ.).
14. Kisulenko B. V. Reglamentacija trebovanij bezopasnosti, pred'javljaemyh k avtomobiljam v jekspluatacii [Regulation of safety requirements for vehicles in operation]. *Standarty i kachestvo* [Standards and quality]. 2021; (8): 74–79. (In Russ.).
15. Kravchenko P.A. Kognitivnyj podhod k obosnovaniju trebovanij k urovnju znaniy i ih obnovleniju (reinzhiniringu) v probleme obespechenija bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija [Cognitive approach to justifying the requirements for the level of knowledge and their updating (reengineering) in the problem of ensuring road safety]. V sbornike: Tehnologii postroenija kognitivnyh transportnyh sistem. Materialy Vserossijskoj nauchno-prakticheskoj konferencii s mezhdunarodnym uchastiem [In the collection: Technologies for constructing cognitive transport systems. Materials of the All-Russian scientific-practical conference with international participation]. Saint Petersburg: Institut problem transporta im. N.S. Solomenko RAN, 2019. P. 71–80. (In Russ.).
16. Kravchenko S.A., Zarubina N.N., Podberezkin A.I. Doverie k nauchnomu znaniyu v uslovijah novyh ugroz nacional'noj bezopasnosti Rossijskoj Federacii [Trust in scientific knowledge in the face of new threats to the national security of the Russian Federation]. Doverie k znaniyu v uslovijah social'noj turbulentnosti: riski, ujazvimosti, vyzovy bezopasnosti: monografija [Trust in knowledge in conditions of social turbulence: risks, vulnerabilities, security challenges: monograph]. Pod obshh. red. S.A. Kravchenko [In S.A. Kravchenko (eds.)]. Moscow: MGIMO-Universitet, 2018. P. 164–173. (In Russ.).
17. Kravchenko S.A., Podberezkin A.I. Diagnostika doverija k bezopasnosti Rossii v uslovijah novogo znaniya o riskah i ujazvimostjah [Diagnostics of trust in Russia's security in the context of new knowledge about risks and

vulnerabilities]. *Gumanitarnij Juga Rossii* [Humanitarian of the South of Russia]. 2017; 23(1): 27–41. (In Russ.).

18. Latur B. Peresborka social'nogo: vvedenie v aktorno-setevuju teoriju [Reassembly of the social: an introduction to actor — network theory]. Per. s angl. I. Polonskoj; pod red. S. Gavrilenko; Nacional'nyj issledovatel'skij universitet «Vysshaja shkola jekonomiki». Moscow: Izdatel'skij dom Vysshej shkoly jekonomiki, 2014. 384 p. (In Russ.).

19. Lebedeva-Nesevrija N.A. Upravlenie zdorov'em rossijan: ključevye celi i zadachi nacproektov [Health management of Russians: key goals and objectives of national projects]. V sbornike: Global'nye vyzovy i regional'noe razvitie v zerkale sociologičeskij izmerenij. Materialy V mezhdunarodnoj nauchno-praktičeskoj internet-konferencii. V 2-h chastjah [In the collection: Global challenges and regional development in the mirror of sociological measurements. Materials of the V International Scientific and Practical Internet Conference. In 2 parts]. Vologda: Vologodskij nauchnyj centr RAN, 2020. P. 22–26. (In Russ.).

20. Lo Dzh. Ob'ekty i prostranstva [Objects and spaces]. *Sociologičeskoe obozrenie* [Sociological review]. 2006; 5(1): 30–43. (In Russ.).

21. Luk'jančenkov Ju. A. Aktivnaja bezopasnost' kak osnovnoj faktor povyšhenija bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija [Active safety as the main factor in improving road safety]. *Mir transporta i tehnologičeskij mashin* [World of Transport and Technological Machines]. 2012; 3(38): 68–77. (In Russ.).

22. Majorov V.I., Ponezhina L. Ju. O roli dorozhnogo nadzora gosavtoinspekcii v obespečenii bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija [On the role of road supervision of the state traffic inspectorate in ensuring road safety]. *Jurist-Pravoved* [Lawyer-Jurist]. 2021; 4(99): 22–28. (In Russ.).

23. Ogij O. G. Bezopasnost' v sisteme sociologičeskogo znanija [Security in the system of sociological knowledge]. *Vestnik TOGU* [Bulletin of TOGU]. 2011; 1(20): 207–216. (In Russ.).

24. Shorohova E. V. Social'noe povedenie lichnosti i ego reguljacija [Social behavior of the individual and its regulation]. *Social'naja psihologija i obshhestvo* [Social psychology and society]. Moscow: Izdatel'stvo «PER SJE», 2004. P. 63–71. (In Russ.).

25. Shherbina V. V. Problemy tehnologizacii socioinženernoj dejatel'nosti [Problems of technologization of socioengineering activities]. *Sociologičeskije issledovanija* [Sociological research]. 1990; (8): 79–86. (In Russ.).

Статья поступила в редакцию 25.06.2022; одобрена после рецензирования 12.07.2022; принята к публикации 28.07.2022.

The article was submitted on 25.06.2022; approved after reviewing on 12.07.2022; accepted for publication on 28.07.2022.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ



Абдульязнов Артур Рашидович — кандидат социологических наук, ведущий научный сотрудник, Центр семьи и демографии, Академия наук Республики Татарстан.

Россия, г. Казань, ул. Левобулачная, 36а

Arthur R. Abdulzhanov — Candidate of Sociological Sciences, leading researcher of Family and Demography Center, Tatarstan Academy of Sciences.

36a Levobulachnaya st., Kazan, Russia