DOI 10.22394/1818-4049-2019-88-3-125-134
УДК 629.331.07:303.62

Е. А. Клейменов
Е. В. Чепиков
Н. В. Солдаткина
А. М. Подольская

Особенности нормативности сознания водителей транспортных средств: социологический анализ

В статье на основании результатов качественных социологических методов (фокус-групповых интервью) рассмотрены отдельные аспекты нормативности сознания водителей транспортных средств на примере г. Петропавловска-Камчатского. В работе показано отношение к соблюдению правил дорожного движения, произведена типологизация оснований отношения к их соблюдению, представлены типичные модели поведения, которые избирают опрошенные при управлении автомобилем, предложены классификации отклонений, допускаемых при управлении транспортным средством, а также причин, их порождающих. Кроме того, в работе проанализированы предложения по повышению уровня безопасности дорожного движения в регионе, высказанные респондентами. Авторы приходят к главному выводу: устремленность большинства опрошенных на соблюдение правил дорожного движения и в целом нормативное поведение расходится с практикой управления – большинство из них так или иначе допускают правонарушения разной степени опасности, в том числе умышленно. Результаты исследования могут представлять научно-практический интерес для дальнейших количественных измерений уровня нормативности сознания участников дорожного движения не только Камчатского края, но и других территорий, а также могут быть полезны в плане совершенствования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в регионе.

Ключевые слова: нормативность сознания, водители транспортных средств, коллективное сознание, правила дорожного движения, нарушения, факторы нормативности сознания.

Несмотря на достигнутые в России успехи в области безопасности дорожного движения, согласно данным Росстата, на дорогах нашей страны в 2018 г. погибли более 14 тыс. чел.¹ Причин для возникновения столь тра-

---

¹ Смертность населения по причинам смерти в 2018 г. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/population/demography/#

Евгений Алексеевич Клеймёнов – канд. социол. наук, доцент кафедры социально-гуманитарных и экономических дисциплин, Дальневосточный юридический институт МВД России (680000, Россия, Хабаровск, пер. Казарменный, д. 15). E-mail: yevgeni-k1@yandex.ru

Евгений Валерьевич Чепиков – канд. филос. наук, доцент кафедры социально-гуманитарных и экономических дисциплин, Дальневосточный юридический институт МВД России (680000, Россия, Хабаровск, пер. Казарменный, д. 15). E-mail: chepikov_ev@mail.ru

Наталья Владимировна Солдаткина – канд. экон. наук, старший преподаватель кафедры социально-гуманитарных и экономических дисциплин, Дальневосточный юридический институт МВД России (680000, Россия, Хабаровск, пер. Казарменный, д. 15). E-mail: kaf_sgied@mail.ru

Алиса Михайловна Подольская – инспектор дорожно-патрульной службы отдельной роты дорожно-патрульной службы Управления государственной инспекции безопасности дорожного движения Управления МВД России по г. Петропавловску-Камчатскому (683000, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Партизанская, д. 20). E-mail: a.m.podolskaya@list.ru

гичной статистики множество. Вместе с тем одной из главных, на наш взгляд, остается невысокий уровень нормативности сознания участников дорожного движения. Последняя включает в себя, прежде всего, правосознание, под которым принято понимать не только осознание права – знание норм права, отношение к их соблюдению, но и правовое самосознание, постижение себя в правовом измерении, определение своего места и значения в мире права, выбор своей правовой роли, своих юридически значимых целей и действий [Нерсисянц, 1999. С. 268]. Вместе с тем нормативность сознания вбирает в себя не только правосознание, но и знание, оценку других социальных норм, эмоции, возникающие по поводу таких норм, а также модели поведения, вытекающие из указанных знаний, отношений и чувств. К таким социальным нормам в литературе, как правило, относят этические нормы (нормы морали и нравственности, в том числе корпоративные нормы), религиозные догматы [Ильин, 2008. С. 123].

Действительно, некорректное поведение участников дорожного движения, то есть нарушение этических норм, может происходить и без нарушения правил дорожного движения² (далее – ПДД), других правовых актов в области безопасности дорожного движения («далее – БДД»), но при этом создавать реальную угрозу жизни и здоровью как самих субъектов такого поведения, так и других участников дорожного движения.

К названному поведению можем отнести достаточно распространенные сегодня явления: неправильный выбор скоростного режима при неблагоприятных дорожных условиях (дождь, гололед, мокрый снег) на шоссе, где недостаточно высокая скорость одного из участников дорожного движения приводит к дополнительным обгонам, перестроениям других автолюбителей с возникновением риска дорожно-транспортных происшествий; использование телефона

для написания сообщений, просмотра видеофрагментов; монтаж на автомобиль дополнительных конструкций (тюнинг), позволяющих пройти технический осмотр, но препятствующих надежному управлению транспортным средством; проезд на желтый свет в ситуации, когда можно не прибегать в экстренному торможению для остановки и др.

Очевидно, что выбор обозначенных моделей поведения или отказ от них зависит во многом не от знания ПДД, мер юридической ответственности за их нарушение и отношения к ним, а от уровня гражданского самосознания, воспитания, навыков преподавателей соответствующих автошкол, личного опыта вождения и других факторов, которые могут быть и не связаны с правовым сознанием, но при этом способны влиять на соблюдение других социальных регуляторов, образующих вместе с правовым сознанием нормативность сознания участников дорожного движения.

Значимость нормативности сознания для обеспечения БДД подчеркивается в основных программных документах в области повышения БДД в России.

Так, в Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» повышение правосознания и ответственности участников дорожного движения отнесено к приоритетным задачам по обеспечению БДД.³

В самой же целевой программе развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения предполагает формирование знаний и навыков по безопасному дорожному движению, информирование о ситуациях, потенциально приводящих к дорожно-транспортным происшествиям, повышение культуры на дорогах, создание в обществе нетерпимости к фактам пренебрежения социально-правовыми нормами и правового нигилизма на дороге, то есть повышение уровня норма-

² Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Справочная правовая система «Консультант Плюс».

³ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 октября 2012 г. № 1995-р «Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» // Справочная правовая система «Консультант Плюс».

тивности сознания участников дорожного движения⁴.

Кроме того, в Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 гг. к основным направлениям по её реализации отнесено изменение поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения⁵, то есть изменение их правосознания.

Результаты массовых социологических опросов также показывают весомость состояния нормативности сознания участников дорожного движения для БДД. Согласно исследованию Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ) половина россиян (50%) видит недостаток личной культуры и воспитания в качестве главной причины опасного вождения, к которому прибегают водители транспортных средств (далее – «ТС») [Абрамов, 2016].

Актуальность повышения уровня нормативности сознания признается и сотрудниками различного ранга МВД России⁶, ведомства, уполномоченного на формирование государственной политики в области безопасности дорожного движения и участие в реализации основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения в России.

Несмотря на столь высокую значимость повышения уровня нормативности сознания участников дорожного движения для России, предметных на-

учных исследований по данной проблеме немного, однако они носят достаточно разнонаправленный характер.

В работах Кириченко А. В., Волгина С. И. освещаются психолого-юридические грани развития правового сознания участников дорожного движения [Кириченко, Волгин, 2011]. Труды Прохоровой С. А. посвящены организационно-педагогическим условиям формирования нормативности сознания молодежи в дорожно-транспортной среде [Прохорова, 2014]. Вопросам правового сознания водителей ТС особое внимание уделяется в публикациях Ермолаева В. В. [Ермолаев, 2013], Коваленко К. Е. [Коваленко, 2018]. Над изучением гендерного поведения участников дорожного движения работают Кабалевская А. И. [Кабалевская, 2013], Бонкало С. В. [Бонкало, 2013].

Социологический взгляд (по изучению коллективного сознательного участников дорожного движения), транслируемый в некоторых трудах данных и других авторов по обозначенной проблеме, представлен преимущественно количественными исследованиями, что, на наш взгляд, не позволяет в должной мере рассмотреть глубинные и одновременно с этим разноплановые основания поведения участников дорожного движения.

Учитывая это, нами было проведено качественно-социологическое исследование нормативности сознания участников дорожного движения (далее – Исследование)⁷. Поскольку, согласно

⁴ Постановление Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» // Справочная правовая система «Консультант Плюс».

⁵ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы» // Справочная правовая система «Консультант Плюс».

⁶ Приказ МВД России от 29 декабря 2018 г. № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» // Справочная правовая система «Консультант Плюс»; Стенограмма передачи «Россия в Движении» на радио «Комсомольская правда» с участием начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации М.Ю. Черникова «Глава ГИБДД Михаил Черников: Наша основная задача, всех взрослых – чтобы дети перестали гибнуть в ДТП» // [Электронный ресурс], Сайт радио «Комсомольская правда» в г. Хабаровске. URL: <https://www.hab.kp.ru/radio/26901/3945949>

⁷ В рамках данного исследования было проведено 3 фокус-группы, в которых приняло участие 24 человека: 1 фокус-группа проведена 9 февраля 2019 года, 8 участников, интервьюер – Подольская А.М. Осуществлена аудиозапись. 2 фокус-группа проведена 10 марта 2019 года, 8 участников, интервьюер – Подольская А.М. Осуществлена аудиозапись. 3 фокус-группа проведена 24 марта 2019 года, 8 участников, интервьюер – Подольская А.М. Осуществлена аудиозапись.

статистическим данным Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – ГИБДД МВД России), наибольшее число дорожно-транспортных происшествий случается по вине водителей ТС (88% от общего числа всех ДТП⁸), нами в качестве объекта Исследования были выбраны представители именно этой категории участников дорожного движения. Респондентами выступили жители г. Петропавловска-Камчатского.

Исследование показало, что в целом респонденты обладают достаточно высоким уровнем нормативности сознания в области БДД, о чем свидетельствует тот факт, что в коллективном сознательном абсолютного большинства опрошенных доминирует установка на соблюдение ПДД: «я стараюсь соблюдать ПДД»; «я считаю, что они верные и нужные»; «пытаюсь правила не нарушать».

Оснований для серьезного отношения к ПДД несколько. Их можно разделить на две большие группы. Одни относятся к субъективным, внутренне обусловленным факторам, добровольным и во многом самостоятельным, осознанию и признанию необходимости соблюдения ПДД, важности уважительного поведения на дорогах. Вторые также встроены в сердцевину коллективного сознания опрошенных, но их природа, источники носят объективный, внешний по отношению к водителям ТС, принудительно заданный характер, действительно, являются социальными фактами (по Э. Дюркгейму).

К первым следует, прежде всего, отнести понимание личной ответственности за свои жизнь и здоровье, за жизнь и здоровье других людей, в том числе пассажиров управляемого ТС, прежде всего, детей. Такое понимание характерно для большинства опрошенных:

- «... мне вообще очень страшно нарушать правила, потому что это может причинить вред...»;

- «... я осознаю, что управляю транспортным средством, которое может нанести тяжелый вред здоровью человека...».

Вторая установка на соблюдение ПДД из числа субъективно заданных тесно связана с первой ориентацией и выражена в согласии с тем, что ПДД написаны не случайно, а на основании значительного печального опыта многих участников дорожного движения:

- «Не просто так, из прихоти, их придумывали».

Некоторые респонденты солидарны с тем, что ПДД не просто основаны на опыте предшествующих поколений участников дорожного движения, но логичны и рациональны, позволяют предсказуемо управлять собственным ТС, предугадывать поведение других автолюбителей, ПДД упрощают вождение:

- «Я стараюсь следовать правилам, потому что они мне нравятся, они логичные»;

- «Без правил абсолютно ничего не получится».

Кроме того, многие опрошенные отмечают важность процессов социализации, в частности, воспитания и личной дисциплины для соблюдения ПДД участниками дорожного движения:

- «Это, видимо, от воспитания и от темперамента каждого человека зависит»;

- «В машине я пристегиваюсь – так воспитали».

Единичные мнения (позиции мужчин) в рамках проведенных фокус-групп показывают, что их носители мотивированы на соблюдение ПДД из-за страха оставить свою семью без кормильца:

- «... даже если я не езжу с детьми, езжу один, то я прекрасно понимаю, что не такая большая разница. Буду гнать я один и разобьюсь, оставлю семью без себя, без жилья, без работы, без доходов».

Ко второй группе факторов, влияющих, по мнению большинства опрошенных, на нормативность сознания респондентов, прежде всего, относятся страх юридической ответственности за правонарушения в области БДД, регистрируемых в том числе при помощи средств фото-видеофиксации:

- «... под камеру я бы таких нарушений не допустил»;

⁸ Показатели состояния безопасности дорожного движения в России в 2018 году // Сайт «Показатели состояния безопасности дорожного движения». URL: <http://stat.gibdd.ru>

- «... когда знаешь, что тебя могут назвать, притормаживаешь».

К принудительно заданным позициям респондентов также следует отнести опыт переживания последствий неадекватного поведения в области БДД, в том числе в части должного ухода за техническим состоянием ТС, как самими опрошенными, так и другими участниками БДД⁹:

- «Был пару раз в таких хороших авариях из-за того, что пренебрёг техническим состоянием. Научен разными ситуациями»;

- «Много всего повидал: и отлетающие колеса, и кувыркающиеся машины...».

Неслучайно в связи с этим у большинства опрошенных зафиксировано серьезное отношение к официальному и при этом фактическому, а не номинальному (по документам на ТС) прохождению технического осмотра:

- «техосмотр обязательно прохожу. Когда делали замечания, устраняла...».

В качестве обстоятельства, заставляющего повышать нормативность сознания опрошенных, выступает «детский фактор», который выражается в наличии детей в управляемом ТС:

- «... если у меня пассажир, а тем более ребенок, то выше 60-70 км/ч я не разгоняюсь».

Для некоторых опрошенных (большинство из них – женщины) «детский фактор» проявляется в стремлении через соблюдение ПДД воспитать в детях нормативное поведение в области БДД:

- «Ребенок мой всегда напоминает, научен так, что если я забыл пристегнуться или нечаянно отстегнулся, он сразу напоминает»;

- «... стараюсь соблюдать и учить внука...».

Еще одним объективным обстоятельством, вынуждающим респондентов соблюдать ПДД, являются неблагоприятные погодные и дорожные условия, характерные для полуострова. Об этом свидетельствуют единичные мнения

участников фокус-групп:

- «Дороги у нас не очень хорошего качества, плюс погодные условия на Камчатке такие жесткие, поэтому, если честно, просто боюсь превышать скорость».

Вместе с тем сложные климатические условия, свойственные для Камчатского края, рассматриваются большинством опрошенных все же как негативный фактор, побуждающий и самих респондентов, и других водителей ТС нарушать ПДД.

Так, обильные снегопады в сочетании с ненадлежащей работой коммунальных служб приводят, по мнению многих опрошенных, к тому, что автолюбители вынуждены парковаться в неположенных местах:

- «... когда ты едешь с ребенком и тебе потом этого ребенка по сутробам придется нести на себе, а второго вести за ручку – это тяжело. А тротуара нет. И ты ... припаркуешься где-нибудь рядом».

Следующим объективным фактором, препятствующим парковке ТС в соответствии с ПДД, является, по мнению многих опрошенных, недостаточное количество парковочных и стояночных мест в столице региона:

- «... у нас в городе все-таки довольно неудобно куда-то подъехать, негде парковаться...».

Такой недостаток дорожной инфраструктуры опрошенные связывают, прежде всего, с её несоответствием возрастающему числу автомобилей, некорректным размещением знаков, запрещающих стоянку ТС, закрытием стоянок ТС в городской черте:

- «припарковать нужно, но ... знаков там установлено очень много»;

- «Стоянки только закрываются...».

Вместе с тем не все опрошенные склонны винить только органы власти и управления, а также ссылаться на обстоятельства непреодолимой силы – погодные условия – при нарушении правил остановки или стоянки ТС. Отдельные респонденты объясняют нарушение пра-

⁹ Следует отметить, что данный фактор мы отнесли ко второй группе оснований, влияющих на нормативность сознания, именно потому, что в отличие от во многом абстрактно добровольного принятия важности соблюдения ПДД, написанных «кровью», данный фактор имеет предельно конкретное, фактически данное измерение, а потому и принудительное воздействие.

вил парковки «эффектом толпы» – ситуацией, при которой парковка в непопозженном месте узаконивается в сознании нарушающего стоянкой (остановкой) в данном месте ТС других автолюбителей, то есть респонденты действуют по принципу «если другим можно, то почему мне нельзя?»:

- «...все смотрят на это и повторяют парковку в непопозженном месте»;

- «... паркуюсь... Там, где можно, либо там, где паркуются все».

Все вышеперечисленные объективные и субъективные обстоятельства в совокупности приводят к тому, что, по мнению большинства опрошенных, нарушение правил остановки и стоянки ТС является одним из самых распространенных как для самих респондентов, так и для других автолюбителей:

- «... уже есть один штраф за парковку в непопозженном месте»;

- «... остановился на парковке для инвалидов на 5 минут хлеба купить».

Также достаточно широко распространены в среде опрошенных нарушения положений ПДД о необходимости пристегиваться ремнями безопасности и о перевозке пассажиров, пристегнутых такими ремнями:

- «... мусор если еду вывозить, тоже не пристегиваюсь»;

- «Сам не пристегиваюсь. Если есть пассажир, пристегиваюсь...».

Даже из приведенных ответов становится понятным, что природа данного нарушения лежит исключительно в субъективной плоскости: респонденты либо относятся халатно, легкомысленно к рассматриваемому установлению, сознательно не пристегиваются и не требуют того же от взрослых пассажиров, не понимая целесообразности правила, либо также относятся несерьезно к данному требованию и забывают его исполнить.

Об аналогичном легкомыслии опрошенных при использовании во время движения телефона, не оборудованного техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук, свидетельствуют следующие признания многих опрошенных:

- «Беру телефон, конечно, за рулем. Потому что если звонят, то по делу».

Вместе с тем наиболее популярным правонарушением у большинства опрошенных является превышение допустимой скорости движения ТС:

- «... небольшое превышение скорости, в разумных пределах, допустимо...»;

- «... нарушения допускаю ... в особенности превышение скорости».

Исследование показало, что причин для нарушения скоростного режима как опрошенными, так и другими автолюбителями несколько. Некоторые согласны с тем, что превышение допустимой скорости продиктовано личной невнимательностью и недисциплинированностью:

- «Много нарушений ... по невнимательности»;

- «Стараюсь не нарушать, если только неумышленно...».

Ряд опрошенных указывают на некорректность, нелогичность ограничения скорости на участках дороги с дорожными условиями, которые, по мнению водителей ТС, не требуют такого ограничения:

- «... ограничение скорости на прямой дороге без поворотов и пешеходных переходов – знак 50 км/ч... логика отсутствует».

Некоторые объясняют нарушение скоростного режима желанием почувствовать скорость, машину, духом «лихачества», сопряженными с техническими характеристиками соответствующего ТС и качеством дорожного покрытия, позволяющими развить высокую скорость:

- «... может где-то скорость превышу, смотря на какой машине буду ехать»;

- «... люблю скорость, особенно сейчас...».

Некоторые опрошенные связывают нарушение скоростного режима с возрастом водителей ТС – чем старше автолюбитель, тем меньше для него характерно превышение допустимой скорости движения ТС:

- «... кто-то по молодости хочет первее всех быть, у него азарт...»;

- «... в основном бьются мальчишки на

Чайзерах и Марках. Как говорят, в 80% случаев убивает людей скорость».

Кроме перечисленных, для меньшинства респондентов характерны и другие правонарушения, умышленные и достаточно грубые (влекущие лишение права управления ТС на определенный срок), в том числе проезд на запрещающий сигнал светофора, пересечение сплошной линии разметки:

- «При движении еще бывают нарушения дорожной разметки. ... позволяю себе с риском нарваться на лишение»;

- «Если мне можно повернуть ..., когда горит красный свет, почему мне нужно ждать, пока он погаснет, если я могу безопасно туда проехать?».

Столь детальное описание спектра форм ненормативного поведения и их причин с позиций опрошенных позволило сделать ряд интересных выводов.

Во-первых, устремленность большинства опрошенных на соблюдение ПДД и в целом нормативное поведение расходится с практикой управления ТС – большинство из них так или иначе допускают правонарушения разной степени опасности, в том числе умышленно.

Во-вторых, причины ненормативного поведения, также как и природа установок на соблюдение ПДД, лежат не только в субъективной сфере, когда водитель ТС самостоятельно принимает решение о ненормативном поведении исходя из соображений целесообразности, удобства, опыта вождения и др., но и в объективной плоскости, когда нарушения во многом не зависят от воли опрошенных и продиктованы внешними обстоятельствами.

В-третьих, такая субъективно-объективная природа ненормативного поведения лежит в основе категоризации его форм респондентами. Анализ результатов Исследования позволил выделить пять таких видов. К первому относятся те отклонения, которые опрошенные сами не допускают ни при каких обстоятельствах и не могут потерпеть от других участников дорожного движения – нарушения, связанные с крайне вероятным причинением вреда жизни и здоровью людей. При этом у разных респондентов одни и те же нарушения могут относиться к раз-

ным запретительным категориям.

Ко второй группе девиаций относятся отклонения, вызванные некорректной, по мнению опрошенных, организацией дорожного движения, неудобной дорожной инфраструктурой, нелогичной разметкой, отсутствием здравого смысла в нормативном требовании и другими обстоятельствами, препятствующими, с точки зрения респондентов, рациональному и комфортному движению по дорогам.

Также к рассматриваемому ряду отклонений относятся и другие правонарушения (непристегнутый ремень безопасности, маневрирование без сигнала поворотника и другие).

Третья группа отклонений представляет собой неумышленные правонарушения, допущенные по невнимательности, забывчивости, спешке.

Четвертый блок девиаций представляет собой неэтичное поведение по отношению к другим участникам дорожного движения, когда оно может приоритетно характеризоваться чувством стыда, угрызениями совести, но не осознанием нарушения ПДД.

Наконец, пятая категория нарушений выражена в вышеобозначенных вынужденных, объективно заданных (погодными, дорожными, иными обстоятельствами) отклонениях.

Еще один пласт обобщений касается знания ПДД. Как показало Исследование, последнее у опрошенных на достаточно низком уровне, что подтверждается следующими аргументами.

Из всего массива норм, регулирующих общественные отношения в сфере БДД, респонденты зачастую знают и помнят то немногое, что им приходится часто применять на практике, другие правила забываются, что приводит к нарушению ПДД:

- «Я уже не помню, как трамвайные пути переезжать, регулировщика еще вспоминаю... правила забываются».

Таким образом, анализ результатов Исследования, с одной стороны, может служить основой для дальнейших количественных измерений уровня нормативности сознания участников дорожного движения не только Камчатского края,

но и других территорий, а с другой стороны, выводы, к которым приходят авторы на основе качественной эмпирической базы, даже на данном исследовательском этапе представляют серьезный научно-практический интерес в плане повышения не только уровня нормативности сознания водителей ТС региона, но и в ракурсе других направлений совершенствования сферы БДД в крае.

Список литературы:

1. Абрамов К. В. Социологические исследования в области безопасности дорожного движения как важнейший инструмент мониторинга и планирования государственной политики // Сайт ВЦИОМ. URL: https://wciom.ru/fileadmin/file/reports_conferences/2016/2016-09-29-pdd.pdf
2. Бонкало С. В., Петрова М. И. Индивидуально-типологические детерминанты стиля поведения профессиональных водителей на дорогах // Ученые записки Российского государственного социального университета. 2013. № 2 (113). Т. 1. С. 162–166.
3. Ермолаев В. В., Макушина О. П., Четверикова А. И. Социально-психологические детерминанты проявления агрессии водителями пассажирского транспорта на российских дорогах // Социальная психология и общество. 2013. № 2. С. 108–118.
4. Ильин И. А. Теория права и госу-

дарства. Изд. 2-е, доп-е (под редакцией и с биографическим очерком В. А. Томсинова). М. : «Зерцало», 2008. 550 с.

5. Нерсисянц В. С. Общая теория права и государства. М. : ИНФРА М, 1999. 552 с.

6. Кабалевская А. И., Донцов А. И. Особенности гендерного поведения водителей // Вопросы психологии. 2013. № 4. С. 69–87.

7. Кириченко А. В., Волгин С. И. Акмеологический анализ развития правосознания субъектов автодорожного движения // Акмеология. 2011. № 3. С. 93–98.

8. Коваленко К. Е. Современные подходы к изучению правового сознания водителей автотранспортных средств // Известия Алтайского государственного университета. Юридические науки. 2018. № 6. С. 27–30.

9. Прохорова С. А. Теоретический анализ исследования проблемы индивидуальной культуры безопасного поведения старшеклассников в дорожно-транспортной среде // Известия высших учебных заведений Российской Федерации. Социология. Экономика. Политика. 2014. № 4. С. 110–114.

10. Кузнецова Н. М., Казанова Л. А. Роль подразделений пропаганды безопасности дорожного движения в деятельности Госавтоинспекции. История становления, направления дальнейшего развития. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017. 78 с.

Библиографическое описание статьи

Клейменов Е. А., Чепиков Е. В., Солдаткина Н. В., Подольская А. М. Особенности нормативности сознания водителей транспортных средств: социологический анализ // Власть и управление на Востоке России. 2019. № 3 (88). С. 125–134. DOI 10.22394/1818-4049-2019-88-3-125-134

Yevgeniy A. Kleymenov – Candidate of Sociology, Associate Professor of the chair of social and humanitarian and economic disciplines, the Far-Eastern law institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia (15, Kazarmenny Per., Khabarovsk, 680020, Russian Federation). *E-mail: yevgeni-k1@yandex.ru*

Yevgeniy V. Chepikov – Candidate of Philosophy, Associate Professor of the chair of social and humanitarian and economic disciplines, the Far-Eastern law institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia (15, Kazarmenny Per., Khabarovsk, 680020, Russian Federation). *E-mail: chepikov_ev@mail.ru*

Natalya V. Soldatkina – Candidate of Economics, senior lecturer of the chair of social and humanitarian and economic disciplines, the Far-Eastern law institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia (15, Kazarmenny Per., Khabarovsk, 680020, Russian Federation). *E-mail: kaf_sgied@mail.ru*

Alice M. Podolskaya – inspector of the road patrol separate company services of the traffic patrol service of the Office State Traffic Safety Inspectorate Office of the Ministry of Internal Affairs of Russia for the city of Petropavlovsk-Kamchatsky (20, Str. Partizanskaya, Petropavlovsk-Kamchatsky, 683000, Russian Federation). *E-mail: a.m.podolskaya@list.ru*

Features of regulatory awareness of drivers of the vehicles: sociological analysis

Based on the results of qualitative sociological methods (focus group interviews), the article discusses certain aspects of the normativity of consciousness of drivers of transport vehicles in Petropavlovsk-Kamchatskiy. The work shows a general attitude towards observing the traffic rules, typologizes the grounds for seriousness in observing them, presents typical patterns of behavior that respondents the choice when driving a car, proposes classifications of deviations allowed by respondents when driving a vehicle, as well as the reasons that cause them. In addition, the paper analyzes the suggestions made by respondents to improve road safety in the region. The authors come to the main conclusion: the aspiration of the majority of respondents to observe traffic rules and, in general, normative behavior diverges from the practice of driving the vehicle - most of them in one way or another commit offenses of varying degrees of danger, including intentionally. The results of the study can be of serious scientific and practical interest for the further quantitative measurements of normative level of consciousness of the road users not only in the Kamchatka territory, but also in the other territories, and can also be useful in terms of improving measures to ensure road safety in the region.

Keywords: *normative consciousness, drivers of vehicles, collective consciousness, traffic rules, violations, factors of normative consciousness.*

References:

1. Abramov K. V. Sociological studies in the field of road safety as the most important tool for monitoring and planning public policy. VTsIOM website. URL: https://wciom.ru/fileadmin/file/reports_conferences/2016/2016-09-29-pdd.pdf (In Russian).

2. Bonkalo S. V., Petrova M. I. Individual-typological determinants of the style of behavior of professional drivers on the roads *Uchenyye zapiski Rossiyskogo gosudarstvennogo sotsial'nogo universiteta* [Scientific notes of the Russian State Social University], 2013, no. 2 (113), vol. 1, pp. 162–166. (In Russian).

3. Ermolaev V. V., Makushina O. P., Chetverikova A. I. Socio-psychological determinants of aggression by drivers of passenger vehicles on Russian roads *Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo* [Social Psychology and Society], 2013, no. 2, pp. 108–118. (In Russian).

4. Ilyin I. A. Theory of law and state. 2nd edition, supplemented (edited and with a biographical sketch by V. A. Tomsinov). M.: "The Mirror," 2008, 550 p. (In Russian).

5. Nersesyants V. S. General theory of law and state. M.: INFRA M, 1999. 555 s.

6. Kabalevskaya A. I., Dontsov A. I. Features of the gender behavior of drivers *Voprosy psikhologii* [Psychology Issues], 2013, no. 4, pp. 69–87. (In Russian).

7. Kirichenko A. V., Volgin S. I. Acmeological analysis of the development of legal consciousness of subjects of road traffic *Akmeologiya* [Akmeology], 2011, no. 3, pp. 93–98. (In Russian).

8. Kovalenko K. E. Modern approaches to the study of the legal consciousness of drivers of vehicles *Izvestiya Altayskogo gosudarstvennogo universiteta. Yuridicheskiye nauki* [News of Altai State University. Jurisprudence], 2018, no. 6, pp. 27–30. (In Russian).

9. Prokhorova S. A. Theoretical analysis of the study of the problem of the individual culture of safe behavior of high

school students in the road transport environment *Izvestiya vysshih uchebnykh zavedeniy Rossiyskoy Federatsii. Sotsiologiya. Ekonomika. Politika*. [News of higher educational institutions of the Russian Federation. Sociology. Economy. Policy], 2014, no. 4, pp. 110–114. (In Russian).

10. Kuznetsova N.M., Casanova L.A. Role of traffic safety propaganda units in the activities of the traffic police. The history of formation, the direction of further development. M.: FKU SIC BDD of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2017. 78 p. (In Russian).

Reference to the article

Kleymentov Ye. A., Chepikov Ye. V., Soldatkina N. V., Podolskaya A. M. Features of regulatory awareness of drivers of the vehicles: sociological analysis // Power and Administration in the East of Russia. 2019. No. 3 (88). Pp. 125–134. DOI 10.22394/1818-4049-2019-88-3-125-134