

УДК 316.7

DOI: 10.17748/2075-9908-2016-8-3/2-111-120

КРУПА Татьяна Альбертовна

Дальневосточный федеральный университет
г. Владивосток, Россия
tatianakrupa@yandex.ru

Tatiana A. KRUPA

Far Eastern Federal University
Vladivostok, Russia
tatianakrupa@yandex.ru

**РЕГИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ
СОЦИОКУЛЬТУРНЫХ ПРОБЛЕМ
АВТОМОБИЛИЗАЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ
(НА МАТЕРИАЛАХ ПРИМОРСКОГО КРАЯ)**

**REGIONAL ASPECTS OF SOCIAL AND
CULTURAL PROBLEMS OF MOTORIZATION
OF THE URBAN ENVIRONMENT (ON
MATERIALS OF PRIMORSKY KRAI)**

Статья посвящена социокультурным аспектам проблем автомобилизации современного города. Объектом исследования является проблема автомобилизации городов Приморского края. Цель статьи – изучение отношения жителей Приморского края к комплексу социально-культурных проблем, связанных с автомобилизацией городов региона. Исследованию проблем автомобилизации Приморского края посвящено крайне малое количество работ, что обуславливает научную новизну этой статьи. Автомобилизация Приморья и г. Владивостока имеет важное социокультурное значение. В контексте данной статьи автомобиль рассматривается не только как совокупность технических параметров, а как особый ментальный образ, а также происходящий из него способ действий социальных агентов. Относительно Приморья можно говорить о созданной за последние два десятилетия культуре праворульного автомобиля как характерной черте портового города на Дальнем Востоке. В качестве выводов отмечается, что, несмотря на массу дискомфортных социальных факторов, связанных с эксплуатацией транспортных средств, жители Приморского края получают огромное удовольствие от эксплуатации автомобиля. В Приморском крае и в г. Владивостоке с автотранспортом во многом связаны количественные и качественные характеристики рабочих мест. Рынок труда очень сильно зависит от автомобильной составляющей. Автомобильная компонента является важным градообразующим фактором и большим сегментом местного рынка труда.

The article is devoted to regional aspects of social and cultural problems of motorization of the modern city. The object of study is the problem of motorization of the cities of Primorsky Krai. The purpose of the article is the study of the relations of the inhabitants of Primorsky Krai to the complex socio-cultural problems associated with the motorization of cities in the region. The study of the problems of motorization in Primorsky region dedicated to a very small amount of work that determines the scientific newness of this article. Motorization of Primorye and Vladivostok has important socio-cultural value. In the context of this article, the car is considered not only as a set of technical parameters, and as a special mental representation, and derived from it the way of the action of social agents. Regarding the Primorye we can talk about created over the past two decades the culture of the RHD car as a characteristic of the port city in the Far East. In conclusion it is pointed out that despite a lot of uncomfortable social factors related to the operation of cars, residents of Primorsky Krai get great pleasure from operating the cars. In Primorsky Krai and in Vladivostok with the vehicles largely involve quantitative and qualitative characteristics of jobs. The labor market is highly dependent on the automotive component. Automotive component is an important city-forming factor and a large segment of the local labour market.

Ключевые слова: автомобиль, автотранспортная инфраструктура, город, городская среда, Приморский край, Владивосток, социально-культурные проблемы автомобилизации, культура вождения, социология города, социология потребления.

Keywords: car, vehicle infrastructure, city, urban environment, Primorsky Krai, Vladivostok, socio-cultural problems of motorization, driving culture, urban sociology, sociology of consumption.

Актуальность темы статьи обусловлена тем, что автотранспортная инфраструктура стала важной социальной подсистемой города. В городах Приморского края автомобиль стал одной из форм жизнедеятельности социальных общностей, социальных групп и отдельных личностей. Нужно признать, что в современном городе от работы автотранспортной составляющей зависит бесперебойная работа отдельных организаций и многих социальных институтов.

Если рассматривать автомобилизацию города как социальную систему, то нужно отметить, что городское сообщество заинтересовано в сохранении равновесия этой динамической системы, так как от нее в жизни современного города зависят многие социальные факторы.

Социальное взаимодействие людей в любом крупном городе, и тем более в дальневосточном, вплотную соприкасается с социальными аспектами автомобилизации. Для большинства дальневосточников одним из ведущих является статус автомобилиста. Взаимодействуя, люди всегда ориентируются на статусно-ролевые предписания. Отношения людей в дальневосточном городе во многом зависят от автомобильной компоненты. Обладание автомобилем – это не просто утилитарная составляющая. Владение автомобилем определенной марки придает человеку дополнительный статус в сложной иерархии рейтинга престижности разных типов автомобилей. Личный автомобиль накладывает на человека ряд статусно-ролевых предписаний, связанных с особым типом поведения в повседневной жизни.

Целью статьи является изучение отношения жителей Приморского края к комплексу социально-культурных проблем, связанных с автомобилизацией городов региона. Для реализации цели исследования в 2015 г. было опрошено 105 человек. Выборка включала людей трудоспособного возраста – 18-60 лет, проживающих в городских поселениях. Для опроса была раз-

работана анкета, состоящая из 21 вопроса. Исследование можно считать точечным, так как информация об изучаемом объекте была собрана в момент его изучения. Объект исследования – проблема автомобилизации городов Приморского края. Предмет исследования – региональные аспекты социокультурных проблем автомобилизации городской среды в Приморском крае.

Методы исследования: с помощью системного анализа автотранспортная инфраструктура города рассмотрена как важная социальная подсистема. Факторный анализ позволил выявить ряд дискомфортных социальных факторов, связанных с эксплуатацией транспортных средств в городах Приморья. Метод наблюдения позволил сделать выводы о специфике культуры вождения в городах Приморья и о наличии социальной борьбы за выживание между автолюбителями. Метод классификации обозначил ряд проблем автомобильной инфраструктуры в городах Приморья. С помощью метода анкетирования собран первичный материал для изучения отношения жителей края к комплексу социально-культурных проблем автомобилизации городов Приморья.

Гипотеза исследования: для жителей городов Приморского края автомобиль – это важный социально-культурный элемент повседневной жизни. Несмотря на наличие ряда проблем при использовании автомобиля (инфраструктурных, экономических, социально-психологических), респонденты будут ассоциировать его с жизненно важным средством первой необходимости и испытывать положительные эмоции при его использовании.

Методологической основой статьи стали основные теоретические положения социологии города, социологии техники, социологии потребления. Для анализа использованы антропоцентрический и системный подходы, в соответствии с которыми особенности человеческого восприятия автомобилизации переносятся на изучаемую социокультурную систему. Рассматривается социотехническая система «человек–автомобиль». Не человек рассматривается как простое звено, включенное в техническую систему, а автомобиль как средство, включенное в деятельность человека и взаимодействие людей. Проблема автомобилизации городов Приморья рассмотрена как социотехническая система, основанная на взаимодействии человека и автомобиля [1]. С точки зрения социологии потребления рассмотрена текстуальность и знаковость автомобиля, автомобиль как символ социального престижа [7].

Эмпирической базой исследования стало собственное социологическое исследование отношения жителей региона к проблемам, связанным с социокультурными проблемами автомобилизации городов Приморья.

В качестве респондентов выступали жители одного из субъектов Дальневосточного федерального округа – Приморского края. Внутри этого административного субъекта опрошены жители крупного города – Владивостока; жители средних городов (Артем, Уссурийск, Находка); жители малых городов (Большой Камень, Фокино, Спасск-Дальний).

Нижняя граница возраста опрошенных – 18 лет, так как именно с этого возраста в РФ выдаются водительские права. Среди опрошенных 36% составляет молодежь 18–22 лет; 26% – «молодые взрослые» 23–30 лет; 38% – люди среднего возраста 31–58 лет. В половой структуре опрошенных преобладают мужчины, их 70%, а женщин – 30%. В анкете 10 закрытых вопросов и 11 – открытых.

Зоны проживания практически всех крупных городов региона спланированы в первой половине XX в. Планировка не учитывала огромного наплыва автотранспорта, который начал заполнять города, начиная с 1990-х гг. Особенно эта проблема актуальна для Владивостока, имеющего статус приграничного полифункционального города. Территориальная близость к Японии обусловила массовый завоз праворульных автомобилей, начавшийся в конце XX в. Массовая автомобилизация, решив одни проблемы, негативно повлияла на другие. Спланированные в советское время узкие улицы и придомовые территории не учитывали огромного количества автотранспорта. Можно признать, что в современном городе идет борьба за жизненное пространство: борьба за парковочное место и за нишу в плотном транспортном потоке между автомобилистами; борьба между владельцами автомобилей и пешеходами за жизненное пространство. Одним словом, обладание автомобилем сопровождается стрессонасыщенными факторами, так как в городах региона идет социальная борьба за выживание между самими автолюбителями, а также между ними и пешеходами.

С точки зрения социологии города пространственная планировка городской инфраструктуры должна разграничивать место для человека и место для автомобиля [2, с. 24]. Но в г. Владивостоке, к примеру, этот принцип постоянно нарушается. Автомобилями заняты практически все придомовые территории, дворы и промежуточные пространства между улицами и домами, а также обочины дорог. Особенно эта проблема ощутима в центре города. В любом крупном городе происходит борьба за землю – самый дефицитный городской ресурс. Люди, живущие в центральной части города, защищая свои антропологические права на жизненное пространство, ограничивают шлагбаумами доступ автомобилей во дворы и прилегающие к их дому тер-

ритории. Это частично решило их индивидуальную проблему, но привело к появлению новой: чересполосица, возникшая в районах города, делает невозможным проход или подъезд к некоторым социально-значимым объектам. В отдаленных районах города, где еще есть отдельные сегменты свободных земельных ресурсов, возникает проблема самопроизвольной организации автостоянок на территориях, предназначенных для других нужд (детских площадок, мест выгула собак и др.). Придомовые территории становятся полем битвы за индивидуальные интересы. Люди, не имеющие автомобиля, резко отрицательно относятся к массовым парковкам во дворах домов. Люди, имеющие автомобиль, к массовым парковкам относятся терпимо и ведут друг с другом борьбу за парковочное место у своего дома.

В этом аспекте проблема автомобилизации для г. Владивостока насыщена отрицательным смыслом. В данном случае, образ города, согласно концепции Э. Гоффмана, предстает перед нами как город-джунгли [3, с. 298]. Это место, где идет постоянная борьба за выживание между самими автомобилистами и между автомобилистами и их противниками. Территория г. Владивостока заселена довольно плотно, от этого происходят частые проблемы с делением пространства между автомобилем и человеком.

Автотранспорт – один из ведущих экономических факторов, определяющих городскую структуру. Во Владивостоке с автомобилями во многом связаны количественные и качественные характеристики рабочих мест. Владивосток – город автобизнесменов, автомехаников и автолюбителей. Автотранспорт является важным градообслуживающим фактором. От его слаженной работы зависит функционирование целого ряда сфер: услуги, торговля, бытовое и медицинское обслуживание и др. Одним из ведущих критериев при приеме человека на работу является наличие водительского удостоверения или автомобиля. Рынок труда г. Владивостока очень сильно зависит от автомобильной составляющей. В инфраструктуре, связанной с обслуживанием автомобилей во Владивостоке и прилегающих к нему городах, занято огромное количество людей. В городе более 300 магазинов автозапчастей, существуют так называемые «автомобильные улицы», где сконцентрировано наибольшее количество торговых точек соответствующего профиля: Военное шоссе, ул. Снеговая, ул. Камская, ул. Выселковая. Более 600 автосервисов и технических центров по обслуживанию автомобилей [4].

Во Владивостоке и прилегающем к нему городе Артеме находится 14 крупных автосалонов по продаже новых автомобилей. В 2009 г. в городе открыт завод по сборке автомобилей «Соллерс-ДВ». В Приморье находятся крупнейшие в стране рынки по продаже подержанных автомобилей («Зеленый угол», переживающий сегодня кризис), аналогичный крупный рынок есть в г. Уссурийске. В двух крупнейших вузах города и двух колледжах готовят специалистов по автотранспорту. Также в городе 56 автошкол. Можно сделать вывод о том, что автомобильный сектор является важным градообразующим фактором и большим сегментом местного рынка труда [4].

Автомобиль в Приморье и в г. Владивостоке имеет огромное общественное значение. Автомобиль – это не просто совокупность технических параметров, а некий ментальный образ, а также вытекающий из него способ действий социальных агентов. Поэтому применительно к Приморью можно говорить о созданной за последние два десятилетия культуре праворульного автомобиля как характерологической черте портового города на Дальнем Востоке.

Исследованию проблем автомобилизации в региональном аспекте посвящено крайне малое количество работ. В произведении В. Авченко «Правый руль» в стиле документального романа описываются многослойные отношения человека и автомобиля в дальневосточном городе. Подмечается сложившийся в этой сфере особый профессиональный жаргон, образ жизни дальневосточников, который строится вокруг обладаемого автомобиля. Представлены наблюдения особых отношений водителей на дороге. Автомобилизацию Владивостока, начавшуюся в 1990-е гг., В. Авченко описал как «праворульную революцию» [5, с. 45].

Благополучие среднего класса в регионе тесно связано с автомобильной инфраструктурой. Материальное благополучие автомобилистов Приморья пострадало от Постановления правительства РФ «О внесении изменений в Таможенный тариф в отношении некоторых моторных транспортных средств», подписанное премьер-министром Владимиром Путиным 5 декабря 2008 г. Суть Постановления в повышении пошлин на импортируемые автомашины. В памяти приморцев живы события декабря 2008 г., когда по региону прокатилась волна массовых митингов и выступлений. Лозунги были разные – от понижения цен на бензин и пошлин до политических. Самая массовая акция протеста прошла во Владивостоке 21 декабря 2008 г. После постановления Правительства сильно пострадало материальное положение среднего слоя региона. Крупного производства в крае нет, трудоспособное население занято в основном в сфере услуг, которая находится в тесной зависимости от автомобильной составляющей [6, с. 68]. Таким образом, можно увидеть погруженность проблем автомобилизации городов Приморья не только в социокультурные, но и в политические контексты.

Обладание автомобилем с точки зрения социологии потребления возможно обозначать как символ, знак или текст. Можно рассматривать автомобиль как знак и результат простой классификации, которая может являться простейшей формой означивания и в то же время крайне необходима в процессе потребления [7, с. 10]. Потенциальный потребитель автомобиля должен уметь распознавать данный товар, в данном случае, по марке. Столкновение с автомобилем как знаком вызывает в сознании определенные ассоциации: «Лексус» – это комфорт, безопасность, престижность. В массовом сознании дальневосточников наиболее комфортным и престижным знаковым транспортным средством являются автомобили марки Toyota и в меньшей степени Nissan. Знаковость этих марок для дальневосточников определяется тем, что они являются одной из массовых позиций в структуре потребления.

Автомобиль можно рассматривать как символ – сознательно сконструированный знак, используемый для передачи информации [3]. Часто человек использует автомобиль, чтобы обозначить свою идентичность, свое место в социокультурном пространстве, с помощью автомобиля он идентифицирует себя с одними и дифференцирует от других. Существует социальная дифференциация по наличию обладания той или иной маркой автомобиля. Можно идентифицировать себя с обладателями престижных марок авто представительского класса, какими во Владивостоке являются Lexus, Land Cruiser, Prado, обладатели которых ассоциируются с понятиями богатства и жизненного успеха, демонстрируют тем самым знаки социального статуса. Можно идентифицировать себя с обладателями автомобиля Toyota или Nissan различных модификаций, демократичных по цене. Но так или иначе, у людей, живущих в г. Владивостоке, автомобиль – это символ включенности в мобильную социальную и профессиональную среду. Отсутствие автомобиля часто может рассматриваться как частичная социальная неполноценность. Купив автомобиль, как правило, японский подержанный, человек символически обозначает свое место в социально-экономической иерархии.

Богатые по дальневосточным меркам люди демонстрируют проявление своего богатства через символ, воплощенный в автомобилях марок Toyota Land Cruiser Prado, Lexus, Mitsubishi Outlander и др. Новый средний класс – через символ потребления, воплощенный в автомобилях марок, к примеру, Toyota Vits, Toyota Ibsum, Nissan X-Trail, Toyota Insite, Noah и др.

Владение автомобилем является в той или иной мере текстом. В качестве критерия здесь может выступать способ владения автомобилем, стиль вождения, тюнинг автомобиля, предпочтение отдельных марок автомобиля. Стиль вождения – это текст, говорящий о характере хозяина автомобиля и его отношении к окружающей действительности. Многими наблюдателями признается, что во Владивостоке достаточно вежливые водители и стиль их вождения говорит о толерантной культуре вождения, сложившейся в городе. Трудности сопочного рельефа, сложная планировка улиц и придомовых территорий, насыщенность города автомобилями по-прежнему требует водителей быть вежливыми.

В качестве текста может выступать предпочтение отдельных марок автомобиля. Во Владивостоке практически отсутствуют поклонники марок отечественного автопрома, тут сказывается географическое положение региона как отдаленного от центра страны и близкого к Японии. Отношение к автомобилям европейских марок положительное, но осторожное из-за ценовой недоступности и ограниченных возможностей обслуживания. Дальневосточные поклонники японского автопрома группируются вокруг марок крупных японских автоконцернов. Причем, поклонников марок Subaru, Sudzuki, Mazda, Isudzu гораздо меньше, чем сторонников Toyota и Nissan, обладание которыми соответствует принятому в дальневосточном обществе стандарту «цена – качество – удобство в эксплуатации».

Автомобиль – это символ, знак и текст современного общества. Текстуальность и знаковость автомобиля – это устоявшийся факт, понятие о качестве автомобиля той или иной марки, за которую люди готовы платить дополнительные деньги. Автомобиль – это символ социального престижа [8, с. 19].

Приморский край относится к региону, где процент «автомобилизации» населения достаточно высок. Агентство «Автостат» признает, что города Дальневосточного региона – одни из самых «автомобилизированных». Самым большим городом по плотности автомобилей является Владивосток, здесь на каждую тысячу жителей приходится 566 автомобилей, при том, что общая численность населения составляет 603,244 тыс. чел. [9]. За Владивостоком следуют Красноярск (407 автомобилей), Сургут (398 автомобилей) и Тюмень (384 автомобиля). В этих городах уровень автомобилизации больше, чем в Москве (348 автомобилей на 1 000 человек) [10, с. 3]. Во Владивостоке легковое авто имеет каждый третий, включая детей и стариков [11; 12].

Среди опрошенных респондентов 70% имеют в собственности автомобиль, 30% – не имеют в собственности, но автомобиль имеется в семье, у ближайших родственников. Данные этого исследования коррелируются с данными исследования, проводимого автором в

2012–2013 гг., когда изучалась самооценка социального положения студенчества Приморского края и было выяснено, что 74% опрошенных имеют автомобиль в личной собственности, либо автомобиль имеется в семье [13, с. 190].

В массовом сознании существует мнение о том, что во Владивостоке каждая семья имеет по два автомобиля. Этот тезис проверялся через вопрос: «Сколько автомобилей в Вашей семье»? У 50% опрошенных в семье имеется один автомобиль; у 38% – два автомобиля в семье; у 8% – три автомобиля в семье; у 4% – нет автомобиля в семье. Можно говорить о том, что примерно в каждой третьей семье два автомобиля, то есть существующий расхожий тезис о наличии нескольких автомобилей в каждой приморской семье не подтверждается. А в целом автомобилизацию приморских семей можно признать почти сплошной – 96% респондентов имеют автомобиль в семье или в личной собственности.

Жители Приморья в большинстве своем ездят на праворульных японских автомобилях. Культура вождения праворульных японских автомобилей здесь сложилась еще в 1990-е гг. Благополучие жителей региона было тесно связано с автомобильной инфраструктурой. Приморский край – один из самых автомобилизированных в стране, благодаря территориальной близости с Японией [6, с. 68]. Возможно, было бессмысленно спрашивать приморцев, на каких автомобилях они ездят, ответ ясен – на японских, но это было сделано ради полноты освещаемой проблемы и для сравнения показателей данного исследования с другими. Через вопрос «Какой марки Ваш автомобиль?» выяснялось, каким японским автоконцерном отдают предпочтение в Приморье. Самый популярный автоконцерн «Toyota», 40% опрошенных ездят на различных модификациях этой марки; 21% – на автомобилях марки Nissan; 11% – на Honda; 3% – на Suzuki; 3% – на Mazda; 2% – на Subaru; 2% – на Mitsubishi. На автомобилях европейских марок передвигаются 5% опрошенных, это: Mercedes, BMW, Land Rover, Chevrolet. Данные этого опроса не корреспондируют с другими подобными исследованиями. Ю.Ч. Тлехас в своем исследовании на похожую тему пишет, что «и среди мужчин, и среди женщин преобладают владельцы отечественных автомобилей» [14, с. 12]. В данном опросе совсем нет отечественных автомобилей, приморцы доверяют больше всего автомобилям японских концернов Toyota и Nissan.

Ездить много лет на одном и том же автомобиле в Приморье не очень принято. Как правило, проехав 5–7 лет на одном автомобиле, его заменяют на другой, более позднего года выпуска. Автомобиль стараются продать, пока его агрегаты находятся в нормальном, ходовом состоянии, чтобы не допускать сложного дорогостоящего ремонта. Каждый автомобилист в перспективе желает иметь другой автомобиль. О каких автомобилях мечтают опрошенные? Мечты не далеко уходят от реальности, 30% хотели бы в перспективе иметь автомобиль марки Toyota; 10% – Nissan; 4% хотели бы иметь Subaru, столько же – Honda. О европейских автомобилях мечтают 14% опрошенных, это BMW, Mercedes, Ford, Ferrari, Audi, Land Rover, Bentley, Maserati. Опрошенные, которые в перспективе хотели бы иметь автомобиль марки Toyota, как правило, желали бы иметь ее модификации представительского класса – Lexus, Prado, Land Cruiser-200, Surf. Общеизвестный факт подтвержден данными настоящего анкетирования – в структуре потребления жителей Приморья большим спросом и популярностью пользуется японский автомобиль. О леворульных автомобилях европейских марок приморцы пока только мечтают, об отечественных автомобилях – не мечтают и на них практически не ездят в Приморском крае.

В условиях нестабильной экономической обстановки рядовому жителю Приморья бывает достаточно сложно накопить необходимые средства на автомобиль. Тем более, что амбиции респондентов высоки, так как раньше было выяснено, что опрошенные мечтают об автомобилях представительского класса, чтобы обозначить свой статус как высокий в связи с обладанием дорогостоящего автомобиля. В связи с этим возник вопрос, каким способом приобретен автомобиль – в кредит, в рассрочку, с помощью займа денег или за наличные. Было выяснено, что 20% респондентов купили автомобиль в кредит; 17% – занимали деньги у родственников и знакомых; 4% – купили автомобиль в рассрочку; 42% – купили за наличные. Обобщая, можно сказать, что 41% опрошенных прибегли к различным формам займа денежных средств.

Автомобильная инфраструктура в г. Владивостоке и других городах Приморья – достаточно болезненная проблема и для тех, кто имеет автомобиль, и для тех, у кого его нет. Перманентной проблемой для водителей г. Владивостока являются пробки, проблемы с парковкой и плохое качество дорог. Эти проблемы присущи практически всем крупным городам России. А во Владивостоке они усугублены сложным рельефом и витиеватой планировкой улиц. От чего больше всего страдают автомобилисты, что их не устраивает больше всего в организации автомобильной инфраструктуры – это выяснялось с помощью соответствующего вопроса. В начале опроса существовало предположение, что на ведущих позициях окажутся проблемы с парковкой и пробки. Однако на первом месте оказалась позиция «плохое качество дорог», несмотря на то, что в последние годы было сделано немало для улучшения дорожной инфра-

структуры, строительство новых дорог, реконструкция старых, строительство мостов, ремонт дорожного полотна. Тем не менее водители больше всего недовольны именно плохим качеством дорог. В начале исследования думалось, что работа ГИБДД займет незначительные позиции, однако и это предположение не подтвердилось, недовольных работой этой службы оказалось достаточно много – 37%. Меньше всего респонденты оказались недовольны пробками – 17%, вопреки ожиданиям интервьюера. Около четверти респондентов больше всего недовольны проблемами с парковкой – 24%, хотя вопрос ими в г. Владивостоке очень болезнен.

Таблица 1. Рейтинговая оценка отрицательных факторов в организации автомобильной инфраструктуры, %

Table 1. Rating of negative factors in the organization of road infrastructure, %

Плохое качество дорог	Работа ГИБДД	Проблемы с парковкой	Пробки
68	37	24	17

Выше уже говорилось о такой городской проблеме, как организация стихийных парковок во дворах жилых и офисных зданий. Эта проблема во многом создана самими автомобилистами, и в настоящее время ее решить невозможно. В уже устоявшуюся инфраструктуру города трудно вписать необходимые подземные или многоэтажные парковки, которые могли бы разрешить ситуацию. Бывали случаи, когда стихийные парковки приводили к трагичным последствиям. В 2006 г. при возгорании в офисном здании г. Владивостока пожарные машины из-за стихийно припаркованных автомобилей не смогли спасти людей, что привело к их гибели. Этот эпизод не возымел должной реакции общества, так как проблема со стихийными парковками не решена, а временами усугубляется борьбой владельцев авто за место для своего автомобиля. В данном случае была осуществлена попытка выяснить отношение людей к организации стихийных парковок во дворах домов. Большинство (44%) относятся к этому отрицательно; 39% – равнодушно; 12% – положительно; 5% – имели собственное мнение.

Автолюбители сами паркуют свои автомобили во дворе, в непредназначенных для этого местах и сами же к этому относятся отрицательно. При этом респонденты в свободной графе писали, что «другого выхода нет, а что еще делать?». Проблема стихийных парковок для жителей Владивостока пока находится в тупике, и в ближайшей перспективе решить ее вряд ли удастся, к тому же автомобильная инфраструктура города устроена так, чтобы водители нарушали требования к парковке и другие пункты ПДД.

Культура вождения автомобиля часто зависит от личностных характеристик человека, от опыта вождения, от внутренней культуры индивида. Находясь за рулем, человек становится агрессивнее, чем в обычной жизни. Интернет переполнен роликами об агрессии водителей. Человек воспринимает автомобиль как средство, необходимое для себя, и столкновение интересов водителей на дороге иногда воспринимается как нарушение личного пространства и приводит к конфликтам. Агрессия на дороге может быть результатом стресса, который испытывают люди. В данном случае была осуществлена попытка оценить культуру взаимодействия водителей и пешеходов в городе (поселке), где проживают опрошенные. Респондентам было предложено распределить с первого по третье место такие позиции, как «хамство водителей», «агрессия водителей по отношению друг к другу», «неправильное поведение пешеходов», либо в свободной графе написать свой ответ. Опрашиваемые на первое место в большинстве случаев поставили позицию «агрессия водителей по отношению друг к другу». На второе место, вопреки ожиданиям, «неправильное поведение пешеходов». На третье место – «хамство водителей». Во время анкетирования некоторые водители говорили о том, что «пешеходы – это стихийное бедствие на дороге, и они вносят свою лепту в увеличение аварийности».

Несмотря ни на что, в массовом создании приморцев и приезжих людей в г. Владивостоке культура вождения выше, чем в других городах России, водители вежливые и доброжелательные. В свободной графе респонденты писали, что: «культура вождения зависит от отсутствия инфраструктуры»; «культура вождения зависит от плохого качества обучения»; «культура вождения зависит от отсутствия взаимопонимания, от незнания и несоблюдения правил дорожного движения». И все же, несмотря на закрепившийся в массовом сознании имидж г. Владивостока как города вежливых водителей, респонденты поставили на первое место агрессию водителей по отношению друг к другу. Результаты данного опроса и стереотипы, закрепленные в массовом сознании о вежливости водителей региона, не коррелируются.

Культура вождения в том или ином городе складывается из личностных факторов и поведения отдельных индивидов на дороге. Как респонденты оценивают собственный стиль вождения? Это выяснялось через вопросы закрытого и открытого типа. Большинство – 45% – оценивают свой стиль вождения как осторожный, в основном это люди, которым больше 23–30 лет.

15% оценивают свой стиль вождения как безупречный, в основном это люди, которым больше 25 лет. Молодые мужчины 19–25 лет оценивают свой стиль вождения как агрессивный, таких 10%. В свободной графе можно было написать собственный ответ. 20% респондентов разными эпитетами описывали собственный стиль вождения: «самый лучший», «адекватный», «опытный», «культурный», «безопасный» и др. Молодые мужчины описывали свой стиль как «безбашенный», «агрессивно-осторожный», «спортивный», «хамский в меру», «агрессивно-безупречный».

Итак, выходит, что в сторонней оценке культуры вождения и взаимодействия в городе преобладает отрицательная оценка, водители обвиняют друг друга в агрессии, винят пешеходов в неправильном поведении на дорогах. Но при этом свой стиль вождения большинство опрошенных определяют как осторожный и даже безупречный.

Автомобиль поглощает значительную часть семейного бюджета, особенно если транспортное средство приобретено в кредит. Было сделано предположение, что на содержание автомобиля респонденты тратят не менее 20%. Данное предположение не подтвердилось, так как большинство респондентов (41%) отметили, что на содержание автомобиля тратят 10% семейного бюджета (Таблица 2).

Таблица 2. Оценка доходов респондентов, расходуемых на содержание автомобиля, %
 Table 2. Assessment of respondents' income spent on car maintenance, %.

Часть доходов, расходуемых на содержание автомобиля	10	20	25	30	Более 30%	Затруднились ответить
Респонденты, %	41	30	7	7	5	10

Из таблицы 2 видно, что у большинства опрошенных от 10 до 20 % доходов уходит на содержание автомобиля. Автомобиль для современного человека значит многое, это символ, несмотря на его дорогостоящее содержание и обслуживание.

И все же, несмотря на массу трудностей и отрицательных оценок, связанных с эксплуатацией транспортных средств, опрошенные получают удовольствие от вождения автомобиля. Подавляющее большинство респондентов (68%) получают большое удовольствие от вождения автомобиля; 20% – не очень большое удовольствие; 5% – не получают удовольствия. Если рассматривать ответ на данный вопрос по гендерному признаку, то в подавляющем большинстве мужчины получают большое удовольствие от вождения автомобиля, в отличие от женщин. Автолюбителям ничто не омрачает позитивных эмоций от использования автомобиля: ни плохо организованная автомобильная инфраструктура, ни низкая культура вождения, ни дороговизна использования и эксплуатации автотранспорта.

Автомобиль настолько прочно вошел в повседневный обиход современного человека, что уже практически никто не готов отказаться от его использования ради решения общественных проблем – экологических, инфраструктурных.

В европейских странах существует практика, когда в определенные дни недели запрещено в черту города выезжать на автомобиле, а можно выезжать, к примеру, только на велосипеде. В Пекине установлено ограничение по дням, когда автомобилям с определенными номерами запрещен въезд в черту города в строго отведенные дни. Возможны ли такие ограничения у нас и готовы ли к этому жители городов Приморья? Оказалось, что не готовы. На вопрос «Готовы ли Вы отказаться от использования автомобиля ради решения общественных проблем?» большинство, 67%, ответили отрицательно, 25% затруднились дать ответ и только 8% ответили положительно. Практически все недовольны сложившейся в городах ситуацией с пробками, парковками и др., но жертвовать собственными интересами ради решения этих проблем никто не желает.

Можно предположить, что всеобщая привязанность к автомобилям, несмотря на обилие отрицательного фона, может объясняться необходимостью. Было сделано предположение, что большинству опрошенных автомобиль необходим для работы. Отчасти это так: 72% отметили, что им автомобиль необходим для работы, 28% респондентов отметили, что автомобиль для работы им не нужен. Однако здесь обнаружено лукавство, выявленное с помощью вспомогательного вопроса о профессиональной принадлежности респондентов. При анализе профессий тех опрошенных, которые ответили, что им для работы необходим автомобиль, оказалось, что в указанных ими сферах профессиональной деятельности можно обойтись и без него. Это профессии охранника, продавца, мебельщика, моряка, преподавателя, юриста, технолога и др.

Респонденты воспринимают автомобиль как продолжение себя. Преподавателю, охраннику и юристу автомобиль для непосредственного исполнения профессиональных обязанно-

стей не нужен, как, к примеру, водителю или экспедитору. Автомобиль нужен только для того, чтобы доехать до места работы, и не более того. Но современный человек очень буквально воспринимает использование автомобиля для профессиональной сферы. Автомобиль – это символ, без которого многие себя не мыслят и весь свой образ жизни конструируют, ориентируясь на знаковуюность этого транспортного средства.

Можно резюмировать, что автомобиль – это продолжение современного человека, его составная часть, в нем человек испытывает острую нужду, с помощью него самоутверждается, обозначает свою нишу в социуме.

Опрошенные характеризуют автомобиль массой позитивных эпитетов. Было предложено ответить на открытый вопрос: «Что означает автомобиль для современного человека?». Большинство дали ответ, опираясь на клише «автомобиль – средство передвижения». Среди других открытых ответов просматривается уважительное, бережное отношение с оттенком пietetа. Ответы респондентов были сгруппированы по шести блокам. В первом блоке оказались мобильность и экономия времени. Второй блок ответов связан с такими эпитетами, как «свобода», «независимость», «свобода передвижения». Третий блок – автомобиль – это помощник, он облегчает жизнь, ускоряет рабочий процесс, выручает, автомобиль – это средство для достижения поставленных задач, он выручает в нужные моменты, создает удобство и комфорт. Четвертый блок ответов связан с автомобилем как средством дохода. В пятом блоке автомобиль представлен как образ жизни и даже как дополнение собственного «я». Здесь отмечено, что автомобиль – это очень важный элемент повседневной жизни человека, неотъемлемая часть семьи, средство первой и жизненной необходимости, верный друг и товарищ, развлечение и хобби. В шестом блоке определено, что автомобиль – это роскошь, статус, «понты».

Оценочные характеристики нашего опроса коррелируются с данными опроса Фонда общественного мнения, когда респондентам задавали вопрос: «Что дает водителям автомобиль?». Чаще всего говорили о возросшей мобильности, свободе передвижения («*большой простор*», «*активно ездим повсюду*» – 5% от всех опрошенных), а также о комфорте («*жизнь стала удобней*»; «*комфортное перемещение*» – 5%). Нередко говорилось об экономии времени (3%), большей доступности загородных поездок (3%), о путешествиях (2%), возможностях дополнительного заработка (2%) и т.д. [15].

Судя по многогранным эпитетам и характеристикам, которые респонденты дали автомобилю, он действительно очень много значит для современного человека. Для кого-то это не просто средство передвижения, а верный друг, средство жизненной необходимости, выручающее в разных жизненных ситуациях.

Была осуществлена попытка применить гендерный подход к анализу проблем автомобилизации. Женщин-водителей с каждым днем на дорогах появляется все больше. При этом существуют мужские стереотипы о женской логике и о неспособности женщин хорошо водить автомобиль. Респондентам был задан открытый вопрос: «Как Вы относитесь к женщинам за рулем?». При этом ответы мужчин и женщин анализировались отдельно.

Было сделано предположение, что отрицательные оценки мужчин будут сильно преобладать над положительными оценками женщин за рулем автомобиля. Однако предположение не подтвердилось. В целом отрицательные оценки преобладают, но незначительно, всего на 5%. 33% мужчин отрицательно относятся к женщинам за рулем; 12% – положительно; 15% – нормально, терпимо, толерантно; 5% – равнодушно. Часть респондентов (6%) отметили, что относятся положительно, но с оговорками: «Отношусь положительно, но не ко всем», «Не всех можно пускать за руль», «Не все способны быстро и адекватно реагировать» и др.

Отрицательные эпитеты мужчин не самые лестные: «женщины за рулем неадекватные, эмоциональные, недальновидные», «от женщин за рулем нужно держаться подальше», «из-за них много аварий», «женщина за рулем прекрасна, но опасна», «женщинам водить не дано».

Среди оценок женщин отрицательных эпитетов практически нет. 20% женщин отметили, что отношение к женщине за рулем положительное, хорошее, нейтральное, нормальное. 3% – равнодушны, 3% – отметили, что им трудно дать оценку, так как сами женщины. Среди позитивных оценок подчеркивалось, что женщины за рулем более аккуратны, чем мужчины, «женщины очень культурно и осторожно водят», «у женщин меньше аварий со смертельным исходом в отличие от мужчин», «некоторые женщины водят лучше мужчин».

Поскольку мужчины и женщины воспринимают реальность по-иному, постольку и эмоциональное восприятие одной и той же проблемы оказалось разным. Исследователем Б.П. Краковским отмечено, что «водители-мужчины свысока поглядывают на женщин, с удовольствием отмечают их промахи, держатся от них подальше» [16, с. 98]. Мужчины, оценивая женщин за рулем, часто применяли эпитеты «опасные», «неадекватные», «недальновидные». Эпитеты женщин более позитивны – «осторожные», «аккуратные», «спокойные». Можно было прогнозировать большое количество отрицательных характеристик женщин в связи с тем, что в послед-

нее время поражает агрессивность женщин-водителей. Однако в данном опросе это не подтвердилось, что лишний раз доказывает факт того, что во Владивостоке вежливые водители.

В завершение можно сделать ряд выводов. Взаимодействие людей в городах Приморского края во многом зависит от автомобильной компоненты. Обладание автомобилем сопровождается стрессонасыщенными факторами, так как в городах региона идет социальная борьба за выживание между самими автолюбителями, а также между ними и пешеходами. Во Владивостоке с автотранспортом во многом связаны количественные и качественные характеристики рабочих мест. Рынок труда очень сильно зависит от автомобильной составляющей. Автомобильная компонента является важным градообразующим фактором и большим сегментом местного рынка труда.

Территория г. Владивостока заселена плотно, от этого происходят частые проблемы с делением пространства между владельцами автомобилей, а также между ними и пешеходами. Применительно к г. Владивостоку можно говорить о созданной за последние два десятилетия культуре праворульного автомобиля как характерологической черте портового города на Дальнем Востоке.

В массовом сознании приморцев наиболее комфортным и престижным знаковым транспортным средством являются автомобили марки Toyota и Nissan. Города Приморья – одни из самых «автомобилизованных», лидирующие позиции по плотности автомобилей занимает Владивосток. Автомобилизацию опрошенных можно признать почти сплошной – 96% респондентов имеют автомобиль в семье или в личной собственности. Опрошенные не пользуются отечественными автомобилями, а доверяют больше всего автомобилям японских концернов Toyota и Nissan. Среди опрошенных 41% прибегли к различным формам займа денежных средств, чтобы стать владельцами автомобиля.

Во Владивостоке проблемы автомобильной инфраструктуры усугублены сопочным рельефом и сложной планировкой улиц. В массовом сознании сложился имидж г. Владивостока как города вежливых водителей. В г. Владивостоке автомобильная инфраструктура устроена таким образом, что водители вынуждены нарушать требования к парковке и другие пункты ПДД.

Сформулированная в начале исследования гипотеза подтвердилась: для жителей Приморских городов автомобиль – это важный социальный элемент повседневной жизни. Несмотря на массу дискомфортных социальных факторов, связанных с эксплуатацией транспортных средств, опрошенные получают удовольствие от вождения автомобиля. Автомобиль – это продолжение современного человека, в нем испытывают острую нужду, с помощью него происходит самоутверждение, обозначается личная ниша в социуме.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Андреев А.Л., Бутырин П.А., Горохов В.Г. Социология техники. – М.: Альфа-М: ИНФРА-М, 2009. – 288 с.
2. Зеленов Л.А. Социология города. – М.: Владос, 2000. – 192 с.
3. Гофман Э. Ритуал взаимодействия: очерки поведения лицом к лицу / Пер. с англ. С.С. Степанов, Л.В. Трубицына. Под ред. Н.Н. Богомоловой и Д.А. Леонтьева. – М.: Смысл, 2009. – 319 с.
4. Справочник: предприятия Дальневосточного федерального округа России. [Электронный ресурс] - <http://dfo.spr.ru/vladivostok-i-vladivostokskiy-gorodskoy-okrug/avtomobili-i-mototekhnika/avtoservisi-remont-avtomobiley/> (дата обращения: 18.04.2016).
5. Аеченко В. Правый руль: документальный роман. – М.: Ад Маргинем, 2012. – 368 с.
6. Крупа Т.А. Молодежь Приморского края в начале XXI века: социологический анализ: монография. – Владивосток: Мор. гос. ун-т, 2015. – С. 68.
7. Ильин В.И. Социология потребления. Дистанционный курс лекций «Поведение потребителей» [Электронный ресурс] - URL: <http://www.consumers.narod.ru/lections/introduction.html> (дата обращения: 21.02.2016).
8. Ильин В.И. Потребление как дискурс. – СПб.: Интерсоцис, 2008. – 445 с.
9. Аналитическое агентство «Автостат». [Электронный ресурс] - URL: <http://www.autostat.ru/> (дата обращения: 15.04.2016). Analiticheskoe agentstvo "Avtostat". Available at: <http://www.autostat.ru/> (accessed: 15.04.2016) (in Russ.)
10. Тимофеева Е.С., Клешина О.А., Феоктистов О.Г. Экономические проблемы современной автомобилизации общества (на примере г. Красноярск) // XXXIV студенческая международная научно-практическая конференция «Научное сообщество студентов XXI столетия». – Новосибирск, 2015. – С. 105-110.
11. Средний класс предпочитает...Круизер // Газета Конкурент. 26.02.2002. [Электронный ресурс] - URL: <http://news.drom.ru/1052.html> (дата обращения: 03.04.2016).
12. Приморье лидирует по количеству автомобилей на душу населения. VOSTOKMEDIA.COM: информационное агентство Восток-Медиа от 31.03.2014. [Электронный ресурс] - URL: <http://www.vostokmedia.com/n191060.html> (дата обращения: 13.03.2016).
13. Крупа Т.А. Самооценка социального положения студенчества Приморского края // Россия и АТР. – 2015. – № 4. – С. 182-195.
14. База данных ФОМ: Автомобиль в жизни россиян [Электронный ресурс] - URL: <http://bd.fom.ru/report/map/d082223> (дата обращения: 14.03.2016)
15. Тлехас Ю.Ч. Социокультурный фактор автомобилизации в российском обществе. Автореф. дис...канд. социол. наук. – Майкоп, 2011. – 24 с.
16. Красовский Б.П. Амазонки за рулем // Социологические исследования. – 2000. – № 9. – С. 98-99.

REFERENCES

1. Andreev A.L., Butyrin P.A., Gorokhov V.G. *Sociologiya tekhniki*. [Sociology of technics]. M.: Alfa-M: INFRA-M, 2009. 288 p. (in Russ.)
2. Zelenov L.A. *Sociologia goroda*. [Sociology of the city]. M.: Vlosos, 2000. 192 p. (in Russ.)
3. Gofman E. *Ritual vzaimodeistvia: ocherki povedeniya litcom k litcy*. Per. s angl. S.S. Stepanov, L.V. Trubitsina. Pod red. N.N. Bogomolovoy, D.A. Leontieva. [Ritual interaction: essays on behavior face to face. Translation from English. S.S. Stepanov, L.V. Trubitsina. Pod red. N.N. Bogomolovoy, D.A. Leontieva.] M.: Smysl, 2009. 319 p. (in Russ.)
4. *Spravochnik: predpriatia Dalnevostochnogo federalnogo okruga Rossii*. [Directory: company's of the Far Eastern Federal district of Russia.]
5. Available at: <http://dfo.spr.ru/vladivostok-i-vladivostokskiy-gorodskoy-okrug/avtomobili-i-mototekhnika/avtoservisi-remont-avtomobiley/> (accessed: 18.04.2016) (in Russ.)
6. Avchenko V. *Pravyy rul: dokumentalnyi roman*. [Right wheel: a documentary novel]. M.: Ad Marginem, 2012. 368 p. (in Russ.)
7. Krupa T.A. *Molodezh Primorskogo kraia v nachale XXI veka: sotsiologicheskiy analiz: monografiya*. [The youth of the Primorsky Krai in the beginning of XXI century: sociological analysis: monograph]. Vladivostok: Mor. gos. Yn., 2015. P.68. (in Russ.)
8. Ilyin V.I. *Sociologia potrebleniya. Distantcionnyi kurs lekttsiy "Povedeniye potrebitel'nykh"*. [The sociology of consumption. Remote course "Consumer behavior"]. Available at: <http://www.consumers.narod.ru/lections/introduction.html> (accessed: 21.02.2016) (in Russ.)
9. Ilyin V.I. *Potrebleniye kak diskurs*. [Consumption as a discourse]. SPb.: Intersocis, 2008. 445 p. (in Russ.)
10. *Analiticheskoe agentstvo "Avtostat"*. Available at: <http://www.autostat.ru/> (accessed: 15.04.2016) (in Russ.)
11. Timofeeva E.S., Kleshnina O.A., Feoktistov O.G. *Ekonomicheskie problemy sovremennoy avtomobilizatsii obshchestva (na primere g. Krasnoyarska)*. XXXIV studencheskaya megdunarodnaya nauchno-practicheskaya konferencia "Nauchnoye soobshchestvo studentov XXI stoletiya". [Economic problems of modern motorization of society (on the example of Krasnoyarsk). XXXIV international student scientific-practical conference "Scientific community of students XXI century"]. Novosibirsk, 2015. Pp. 105-110. (in Russ.)
12. *Sredniy klass predpochitaet... Cruiser*. *Gazeta Concurrant*. 26.02.2002. Available at: <http://news.drom.ru/1052.html> (accessed: 03.04.2016) (in Russ.)
13. *Primorye lideruet po kolichestvu avtomobiley na dushu naseleniya*. VOSTOKMEDIA.COM: informatsionnoe agentstvo Vostok-Media 31.03.2014. Available at: <http://www.vostokmedia.com/n191060.html> (accessed: 13.03.2016) (in Russ.)
14. Krupa T.A. *Samoosnena socialnogo polozheniya studenchestva Primorskogo kraia*. [Self-concept of social status of Primorsky Krai's students]. *Rossia i ATR*. 2015. №4. Pp. 182-195. (in Russ.)
15. *Baza dannykh FOM: Avtomobil v gizny rossiyan*. Available at: <http://bd.fom.ru/report/map/d082223> (accessed: 14.03.2016) (in Russ.)
16. Tlekhas U.Ch. *Sociokulturnyi faktor avtomobilizatsii v rossieskom obshchestve*. *Avtoreferat diss...kand. sociolog. nauk*. [Socio-cultural factor of car ownership in Russian society. Abstract. diss...kand. sociologist. sciences]. Maikop, 2011. 24 p. (in Russ.)
17. Krasovskiy B.P. *Amazonki za rulem*. [Amazon driving]. *Sociologicheskie issledovaniya*. 2009. № 9. Pp. 98-99. (in Russ.)

Информация об авторе

Крупа Татьяна Альбертовна, кандидат социологических наук, доцент; департамент истории и археологии, Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Россия
tatianakrupa@yandex.ru

Получена: 01.06.2016

Для цитирования статьи: Крупа Т.А. Региональные аспекты социокультурных проблем автомобилизации городской среды (на материалах Приморского края). Краснодар: Историческая и социально-образовательная мысль. 2016. Том 8. № 3. Часть 2. с. 111-120. DOI: 10.17748/2075-9908-2016-8-3/2-111-120.

Information about the author

Tatiana A. Krupa, Candidate of Sociological Sciences, Associate Professor, Department of History and Archaeology, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia
tatianakrupa@yandex.ru

Received: 01.06.2016

For article citation: Krupa T.A. Regional'nye aspekty sotsiokul'turnykh problem avtomobilizatsii gorodskoy sredy (na materialakh Primorskogo kraia). [Regional aspects of social and cultural problems of motorization of the urban environment (on materials of Primorsky Krai)]. Krasnodar. Istoricheskaya i sotsial'no-obrazovatel'naya mysl' = Historical and Social Educational Ideas. 2016. Vol. 8. no. 3. Part. 2. Pp. 111-120. DOI: 10.17748/2075-9908-2016-8-3/2-111-120. (in Russian)