УДК: 316.654:351.81(470.319) DOI: 10.22394/2071–2367–2019–14–5–201–209

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ИЗУЧЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО МНЕНИЯ ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГИБДД

Гаврилин С. А.[1]

Аннотация. *Целью статьи* является характеристика эффективности деятельности структур ГИБДД на региональном уровне. В статье приведены результаты социологического исследования «Оценка населением региона деятельности ГИБДД», на основе которого выявляются оценки и мнение людей, проживающих в Орловской области.

В статье осуществляется анализ изменений в параметрах оценок деятельности подразделений ГИБДД, выявляются наиболее актуальные проблемы деятельности ГИБДД и способы их решения, а также исследуются факторы причинно–следственных связей, обуславливающих трудности служебной деятельности сотрудников ГИБДД.

Особое внимание уделяется анализу общих тенденций безопасности дорожного движения, даётся оценка правосознанию граждан в области безопасности дорожного движения, выяснено мнение людей по поводу снижения аварийности и способов по ее снижению.

Ключевые слова: общественное мнение, ОВД, ГИБДД, социологическое исследование, методы социологического исследования, правила дорожного движения, безопасность дорожного движения, удовлетворённость деятельностью полиции, общественное мнение о деятельности органов внутренних дел.

SOME ASPECTS OF STUDYING PUBLIC OPINION OF THE POPULATION OF OREL REGION ABOUT THE ACTIVITY OF STSI

GAVRILIN S. A. – Candidate of Sociological Sciences, Deputy Head of the Department of Social and Philosophical Disciplines, Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia (Russian Federation, Orel), e–mail: gavrilinsa@mail.ru

Гаврилин Сергей Александрович – кандидат социологических наук, зам. начальника кафедры социально–философских дисциплин, Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, адрес: 302027, Россия, г. Орёл, ул. Игнатова, 2, e–mail: gavrilinsa@mail.ru

Abstract. The purpose of the article is to characterize the efficiency of the traffic police structures at the regional level. The study presents the results of the sociological study "Assessment by the population of the region of the traffic police activity", on the basis of which assessments and opinions of people living in the Orel region are revealed.

The article analyzes the changes in the parameters of the performance appraisals of the traffic police departments, identifies the most pressing problems of the traffic police and their solutions, as well as examines the factors of cause and effect relationships that cause difficulties in the performance of the traffic police. Particular attention is paid to the analysis of general trends in road safety, an assessment of the legal awareness of citizens in the field of road safety, the opinion of people on the reduction of accident rate and ways to reduce it.

Keywords**:** public opinion, police department, traffic police, sociological research, methods of sociological research, traffic rules, road safety, satisfaction with the police, public opinion about the activities of the internal affairs bodies, population's assessment of certain aspects of the State Traffic Safety Inspectorate.

В условиях проводимой в нашей стране реформы Министерства внутренних дел Российской Федерации взаимоотношения органов внутренних дел и общества приобрели новое содержание[1]. В связи с этим актуальность данного исследования заключается в том, что, согласно Закону «О полиции», общественное мнение является показателем эффективности деятельности ОВД, поэтому так важно проводить подобные исследования как можно чаще. В основу работы положены результаты эмпирического социологического исследования «Оценка населением региона деятельности ГИБДД». Метод исследования – опрос населения Орловской области. Выборочная совокупность – 1543 чел. (722 чел. 1 квартал 2018 г.; 2 квартал 2018г. – 821 чел.).

Социально–демографическая характеристика респондентов.

Респонденты разделены на следующие возрастные группы: моложе 20 лет – 12,6% участников опроса (во II квартале – 6,9%), от 20 до 30 лет – 28,4% (во II квартале – 31,7%), от 30 до 45 лет – 37,1% (во II квартале – 52,3%), от 45 до 60 лет – 16,8% (во II квартале – 8,8%) и старше 60 лет – 5,1% (во II квартале – 5,2%). Около 22,7% (во II квартале – 29,6%) участников опроса имеют высшее образование, среднее или среднее специальное образование – 55,1% (во II квартале – 52,8%), остальные участники опроса – незаконченное высшее – 17% (во II квартале – 12,3%)

[1] См.: Кашкина Е.В., Терентьев Э.В. К вопросу об основных принципах взаимодействия органов внутренних дел с общественными формированиями в сфере обеспечения правопорядка и профилактики правонарушений. Полиция и институты гражданского общества // Полицейская деятельность. – 2012. – №3. – С.12.

или неполное среднее – 5,1% (во II квартале – 5,2%).

Среди респондентов пешеходы составили 32,4% (во 2 квартале – 25%), мотоциклисты – 6,6% (во II квартале – 6,5%), водители транспортных средств – 54,7% (во II квартале – 65,8%) и машинисты тракторов и других самоходных машин – 6,3% (во II квартале – 2,7%).

Далее 26,7% (во II квартале – 37,5%) участников опроса имеют водительский стаж более 10 лет, стаж от 5 до 10 лет – 18,4% (во II квартале – 23,8%), 15,1% (во II квартале – 9,5%) не имеют водительского стажа, остальные участники опроса имеют водительский стаж от 1 года до 5 лет.

В мониторинге приняли участие жители города, посёлков городского типа и сельской местности, в основном в возрасте от 20 до 45 лет, которые имеют среднее, или среднее специальное, или же высшее образование, с водительским стажем более 5 лет. То есть большинство респондентов относится к трудоспособной и социально активной части населения.

Предполагается, что результаты полученные в ходе исследования позволят повысить эффективность деятельности подразделений ГИБДД. Большая часть принявших участие в исследовании респондентов оценила состояние безопасности дорожного движения в Орловской области как удовлетворительное – 55,4% (во II квартале – 45,9%), хорошее и отличное – соответственно 18,6% и 6,2% (во II квартале – 30,5% и 6,9%), а 14,5% (во II квартале – 15,4%) респондентов – как неудовлетворительное и очень плохое – 5,3% (во II квартале 1,3%). Основные тенденции в оценке состояния безопасности дорожного движения в Орловской области за истекшие 3 года представлены на рис. 1.

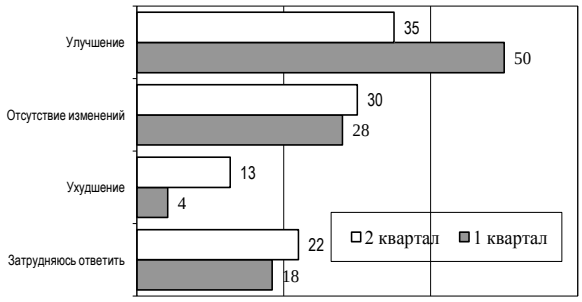


Рисунок 1 – Тенденции в оценке состояния безопасности дорожного движения в Орловской области за истекшие 3 года, %

Figure 1 – Trends in assessing the state of road safety in the Oryol region over the past 3 years,%

На рисунке 1 продемонстрировано, что положительные тенденции в оценке состояния безопасности дорожного движения в Орловской области за истекшие 3 года отметили половина респондентов (во II квартале – 36%), 28% (во II квартале – 30%) участники социологического исследования считают, что качественных изменений не произошло, 4 (во II квартале – 13%) респондентов отмечают ухудшение, остальные 18% (во II квартале – 30%) затрудняются ответить.

На вопрос о том, кто должен обеспечивать безопасность дорожного движения и следить за соблюдением правил в Орловской области большинство респондентов ответили – Госавтоинспекция – 47,6% (во II квартале – 48,6%), наименьшее число голосов получили варианты: органы здравоохранения и подразделения МЧС – 2,4% и 8,1% (во II квартале – 2,3% и 4,9%) соответственно.

Как и во II квартале 2018 г., половина респондентов считает, что безопасность дорожного движение в Орловской области за исследуемый период изменилась в лучшую сторону, в то же время третья часть опрошенных считают, что никаких изменений не произошло.

Отношение участников опроса к привлечению независимых общественных организаций к обеспечению безопасности дорожного движения так же, как и во II квартале, не изменилось.

Мнение респондентов относительно федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» выглядит следующим образом: большая часть опрашиваемых – 76,5% (во II квартале – 78,9%) знают о федеральной целевой программе, а 23,5% (во II квартале – 21,8%) не знают. Знакомы с содержанием программы 53,3% (во II квартале – 63,6%) участников опроса, 25,3% (во II квартале – 24,1%) не знакомы, и 22,7% (во II квартале – 12,3%) затруднились ответить.

Немногим более 52,1% (во II квартале – 73,1%) респондентов знают, какую основную задачу нужно будет достичь к 2020 году в ходе внедрения федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах». Большинство опрошенных в достаточной степени информировано о федеральной целевой программе и по проблемам безопасности дорожного движения.

Информацию по вопросам безопасности дорожного движения население области почти в равных пропорциях получает как из центральных СМИ, так и из региональных источников информации, в которых принимают участие сотрудники ГИБДД.

Оценка административного законодательства, отношение к нормам правил дорожного движения.

На вопрос об эффективности практики административных наказаний за нарушение ПДД чуть менее половины респондентов 41,4% (во II квартале, чуть более половины – 60,2%) ответили, что она достаточно действенна и

эффективна, в т же время 27,6% (во II квартале – 18,9%) имеют противоположное мнение.

В оценке минимального размера штрафа, может ли он оказывать профилактическое воздействие на нарушителей, 27,7% (во II квартале – 26,9%) респондентов считают, что такой штраф в 100 рублей достаточен, и 27,3% (во II квартале – 28,1%) считают, что размер штрафа необходимо повысить, а 34,9% (во II квартале – 37,4%) утверждают, что только увеличение размера штрафа не даёт положительного результата и должно сопровождаться улучшением состояния безопасности дорожного движения, остальные 10,1% (во II квартале – 7,6%) затруднились ответить.

По данным социологического исследования, неоднозначным оказалось отношение орловцев к нормам, изложенным в КоАП РФ. Так же, как и во II квартале, почти треть респондентов считают неэффективным законодательство об административных правонарушениях в области дорожного движения и считают, что минимальные штрафы не имеют должного воздействия на людей, нарушающих правила дорожного движения. Значительная часть респондентов полагают, что увеличение размеров штрафов не отразится на повышении БДД. Но большинство респондентов считают необходимым ужесточить наказание для водителей которые покинули место происшествия, введя уголовное наказание тем кто покинул ДТП в котором пострадали люди.

Больше половины участников опроса знают обязанности пешеходов полностью или частично соответственно 60,8% (во II квартале – 56,4%) и 26,5% (во II квартале 28%), остальные респонденты знают плохо (11,7%) или вообще не знают (3,9%). При этом соблюдают правила дорожного движения, будучи пешеходами; всегда – 32,4% (во II квартале – 33,4%), соблюдают в присутствии детей – 16,8% (во II квартале – 13,9%), если поблизости сотрудник ГИБДД – 21,3% (во II квартале – 20,8%), при наличии светофоров и пешеходных переходов – 18,1% (во II квартале – 10,2%).

На вопрос об осведомленности населения об административном наказании за нарушение ПДД, большинство респондентов 88,4% (во 2 квартале – 95%) дали положительный ответ.

Почти половина респондентов – 44,1% (во II квартале 48,9%) отметили, что сотрудники ГИБДД на постоянной основе осуществляют мониторинг соблюдения пешеходами правил дорожного движения, 25,6% (во II квартале – 23,5%) отметили, что проводится регулярная разъяснительная работа средствами массовой информации, 16,7% (во II квартале – 13%) – то, что по месту работы или учёбы проводятся занятия по правилам дорожного движения, и 9,4% (во II квартале – 4,6%) считают, что такая работа не проводится.

Результаты проведения анализа опроса показывают, что значительная часть участников дорожного движения в качестве пешеходов если и знают, то не всегда

соблюдают правила дорожного движения. По мнению опрошенных, профилактическая работа с пешеходами проводится в основном сотрудниками ГИБДД и средствами массовой информации.

Мнение респондентов о причинах ДТП и возможности снижения тяжести их последствий. Личное участие респондентов в ситуациях связанных с ДТП отражено на рисунке 2.

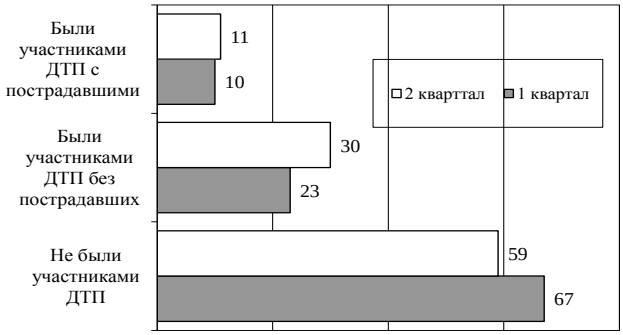


Рисунок 2 – Личное участие респондентов в ситуациях связанных с ДТП, %

Figure 2 – Personal participation of respondents in situations related to traffic accidents,%

На рис. 2 продемонстрировано, что 23% респондентов (во II квартале – 30%) отметили, что они сами или их близкие родственники были участниками ДТП без пострадавших за последние 5 лет, 10% (во II квартале – 11%) стали участниками ДТП с пострадавшими, и более половины опрошенных – 67% (во II квартале – 59%) не были участниками ДТП.

Наиболее частые причины, оказывающие влияние на допущение ДТП, по мнению респондентов, следующие (по степени значимости): плохое состояние асфальтового покрытия улиц и дорог, недостаточная дисциплина водителей, недисциплинированность пешеходов.

Мнения об эффективности использования мер безопасности (ремни безопасности и детские удерживающие устройства) для профилактики последствий ДТП отражены на рис. 3.

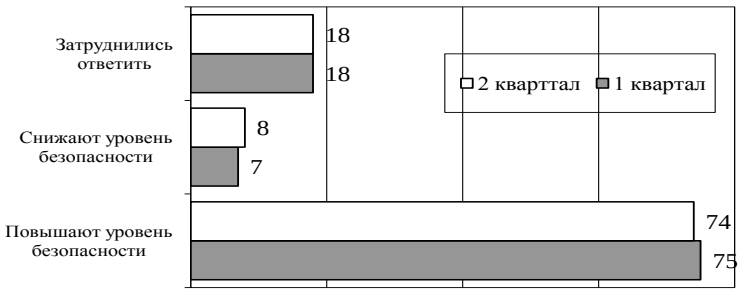


Рисунок 3 – Эффективность использования мер безопасности (ремни безопасности и детские удерживающие устройства) для профилактики последствий ДТП, %

Figure 3 - The effectiveness of the use of safety measures (seat belts and child restraints) for the prevention of the consequences of accidents,%

На рисунке 3 продемонстрировано, что большая часть респондентов – 75 % (во II квартале – 74%) считают, что детские кресла и ремни безопасности способствуют повышению безопасности и снижают риск травм при дорожно– транспортных происшествиях, 7% (во II квартале – 8%) противоположного мнения, и затруднились ответить 18 % (во II квартале – 18%).

Всегда используют ремни безопасности, будучи водителями или пассажирами, 51,8% (во II квартале – 53,7%) опрошенных, от случая к случаю – 14,3% (во II квартале – 12,3%), крайне редко –11,1% (во II квартале – 9,5%) и не используют – 4,1% (во II квартале – 6,1%).

Несмотря на то, что только половина опрошенных респондентов всегда использует ремни безопасности, однако 50,4% (во II квартале – 50,8%) указали, что не привлекались к административной ответственности за неиспользование ремней безопасности за последние 2 года. И только 33,4% (во II квартале – 31,4%) привлекались к ответственности один раз, а 16,2% (во II квартале 17,8%) – два и более раз.

Уровень специальной подготовки по первому оказанию помощи на месте ДТП считают удовлетворительным 34,3% (во II квартале – 48%) респондентов, хорошим – 22,3% (во II квартале – 20,6%), плохим – 20,9% (во II квартале – 12,2%) и очень плохим – 10,3% (во II квартале – 3%), затруднились ответить 12,2% (во II квартале – 16,2%).

По мнению респондентов, как правило, оказывают первую медицинскую и другую

помощь на месте ДТП: медицинские работники – 29,1% (во II квартале – 21,8%), сотрудники ГИБДД – 26,4% (во II квартале – 38,4%), а также сотрудники МЧС – 19,1% (во II квартале – 9,9%), затем идут водители и пассажиры проезжающих мимо транспортных средств – 17,9% (во II квартале – 22,9%), и затруднились ответить 7,5% (во II квартале – 7%). Половина участников опроса считает, что способны самостоятельно оказать медицинскую помощь пострадавшим от дорожно–транспортных происшествий.

По сравнению со II кварталом мнение респондентов изменилось, они считают, что чаще оказывают первую помощь пострадавшим на месте ДТП медицинские работники, затем сотрудники ГИБДД и сотрудники МЧС России.

Больше половины респондентов – 55,4% (во II квартале – 65,9%) считают не приемлемым допуск к управлекнию автомобилем лиц не достигших 16 лет, 16,6% (во II квартале – 12,3%) поддерживают при условии определенных жестких ограничений. И только 11,6% (во II квартале – 10,1%) опрашиваемых, полностью поддерживают данное предложение, а остальные участники опроса 16,4% (во II квартале – 11,7%) затруднились ответить.

Треть опрошенных – 31,6% (во II квартале – 32,9%) считатт, что нужно детям больше давать теоретических и практических навыков при обучении детей основам безопасности дорожного движения. 24,1% (во II квартале – 24,3%) опрошенных считают, что достаточно существующей практики в дошкольных и общешкольных учреждениях, и только 8,9% (во II квартале – 9,9%) утверждают, что такие занятия практически не проводятся.

Почти половина опрошенных считает, что необходимо ограничить ввоз транспортных средств, не отвечающим принятым в России стандартам. В то же время примерно треть респондентов считает, что такие автомобили не представляют угрозы безопасности дорожного движения.

Около половины респондентов считают, что рекламные средства, установленные непосредственно вдоль улиц и дорог, оказывают отрицательное влияние на внимание участников дорожного движения. И только 22,1% опрошенных отметили, что реклама не мешает.

Таким образом, из сказанного выше можно сделать вывод, что основными мерами, снижающими ДТП являются следующее:

– усиление контроля за соблюдением правил дорожного движения пешеходами и водителями (особенно маршрутных такси);

– создание безопасных условий для пешеходов (нанесение «искусственных неровностей» в местах массового движения пешеходов через проезжую часть, установка надземных и подземных пешеходных переходов, ограждений и т.д.);

– расширение улично–дорожной сети и увеличение пропускной способности автодорог.

Библиография/References:

1. Выступление Президента Российской Федерации В. В. Путина на заседании Президиума Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения. – URL: http://www.kremlin.ru/catalog/keywords/4/events/51506

2. Сальников Е.В., Гаврилин С.А., Леонова И.А. Общественное мнение о безопасности дорожного движения на территории Орловской области: методические рекомендации. – Орел : ОрЮИ МВД России, 2010.

1. Vystuplenie Prezidenta Rossiiskoi Federatsii V. V. Putina na zasedanii Prezidiuma Gossoveta po voprosam bezopasnosti dorozhnogo dvizheniia [Speech by President of the Russian Federation Vladimir V. Putin at a meeting of the Presidium of the State Council on Road Safety]. – URL: http://www.kremlin.ru/catalog/keywords/4/events/51506 (In Russ.)

2. Sal'nikov, E.V., Gavrilin, S.A., Leonova, I.A. (2010) Obshchestvennoe mnenie o bezopasnosti dorozhnogo dvizheniia na territorii Orlovskoi oblasti: metodicheskie rekomendatsii [Public opinion on road safety in the Oryol region: guidelines]. – Orel : OrluI MVD Rossii. (In Russ.)