

Научная статья

<https://doi.org/10.24412/2220-2404-2026-1-24>

УДК 316.4



Attribution

cc by

АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ КАК ГЕНЕРАТОР СОЦИАЛЬНЫХ РИСКОВ

Тужба Э.Н., Круглик Н.В.

Кубанский государственный технологический университет

Аннотация. В данной статье представлен комплекс проблем, вызванных массовой автомобилизацией в городах. Автомобиль рассматривается авторами не только как средство мобильности, но и как фактор, ведущий к фрагментации городского пространства, экологическим рискам и социальному отчуждению. Основное внимание уделено высокой аварийности как ключевой угрозе, главная причина которой человеческий фактор: вождение в нетрезвом виде, превышение скорости и агрессивное поведение. На основе сравнения с успешным опытом других стран делается вывод о необходимости применения системного подхода в исследовании проблем. Решение требует одновременного воздействия на три элемента: поведение человека (воспитание и ужесточение санкций), техническую безопасность транспорта и инфраструктуру, а также гуманизацию городской среды. Снижение рисков автомобилизации – это социотехническая задача, требующая смены парадигмы в пользу культуры безопасности, взаимного уважения на дороге и приоритета качества жизни.

Ключевые слова: автомобилизация, безопасность дорожного движения, социальные риски, городская среда, урбанизация.

Финансирование: инициативная работа.

Original article

AUTOMOBILIZATION AS A GENERATOR OF SOCIAL RISKS

Emir N. Tuzhba, Natalya V. Kruglik

Kuban State Technological University

Abstract. The article presents a range of problems caused by mass motorization in cities. The automobile is viewed not only as a means of mobility but also as a factor leading to the fragmentation of urban space, environmental risks, and social exclusion. The focus is on the high accident rate, the key threat of which is primarily caused by human factors: drunk driving, speeding, and aggressive behavior. A comparison with successful experiences in other countries suggests the need for a systems approach to addressing these issues. The solution requires addressing three elements simultaneously: human behavior (education and tightening sanctions), the technical safety of transport and infrastructure, and the humanization of the urban environment. Reducing the risks of motorization is a sociotechnical challenge that requires a paradigm shift toward a culture of safety, mutual respect on the road, and prioritizing quality of life.

Keywords: motorization, road safety, social security, social risks, social conflict, urbanization.

Funding: Independent work.

Введение.

Социальные риски современности характеризуются не только количественным ростом, но и качественной трансформацией. Ярким примером служит массовая автомобилизация, ставшая ключевым спутником урбанизации и источником новых, необратимых социальных последствий.

Автомобилизация представляет собой сложный социальный феномен.

С одной стороны, она выступает важным элементом социально-экономических отношений, формирует новые культурные практики и ценности. Автомобиль стал инструментом мобильности, объектом потребления и средством конструирования социального статуса.

С другой стороны, рост числа автомобилей, обусловленный потребностями населения и структурой современных городов, порождает глубокие проти-

воречия. Он ведет к структурным сдвигам в инфраструктуре, фрагментации городского пространства и социальному отчуждению. Интенсивное использование личного транспорта ухудшает качество городской среды: увеличиваются временные затраты на перемещения, сокращается доступность общественных зон, обостряются конфликты и растет экологическая нагрузка.

Таким образом, если ранее автомобиль воспринимался как символ прогресса и свободы, сегодня он все чаще рассматривается как источник пространственных, экологических и социальных противоречий. Это снижение качества жизни стимулирует рост протестных и экологических движений, что и обуславливает пристальный интерес социальных наук к изучению культуры автомобилизации в контексте современных рисков.

Обсуждение. Результаты.

Автомобилизация и связанная с ней пространственная трансформация городов, могут быть осмыслены как проявление капиталистической логики, ориентированной на извлечение прибыли, что ведет к де-гуманизации городской среды и маргинализации интересов различных социальных групп.

Урбанистическая политика, ориентированная преимущественно на интересы автовладельцев, способствует деформации историко-культурного облика городов, упрощению и стандартизации общественного пространства [1].

В. Вучик выделяет два подхода к регулированию транспортной инфраструктуры.

Первый - политика невмешательства, при которой пассивность властей ведет к доминированию автомобилей, ухудшая положение общественного транспорта и пешеходов. Это увеличивает транспортную нагрузку и снижает качество повседневных поездок для большинства горожан.

Второй подход - политика активного развития, ориентирована на создание «города для человека». Она основана на гуманистических и экологических принципах, отдавая приоритет пешеходным зонам и общественному транспорту [2].

Современное градостроительство должно учитывать не только технико-экономические, но и социокультурные, экологические факторы. Планирование городской мобильности обязано основываться на принципах устойчивого развития: децентрализации потоков, выносе транзитного транспорта за пределы центров, модернизации общественного транспорта и поддержке экологичных видов перемещения.

Свой вклад в концепцию дорожного движения внес Х. Мондерман, разработавший принципы «естественного управления». Его подход предлагает заменить жесткое регулирование стимулированием взаимного уважения участников движения через их визуальное и пространственное взаимодействие.

Ключевые принципы включают:

- минимизацию дорожных знаков;
- создание архитектурной среды, направляющей поведение;
- обеспечение равного статуса и визуального доступа для водителей и пешеходов.

Дорожное пространство становится частью общего социального пространства, а не только транспортной зоной [3].

Рост свободы в дорожном движении создает дилемму: автономия повышает ответственность, но при низкой культуре увеличивает риски нарушений. Поэтому транспортная политика должна находить баланс между свободой и контролем, способствуя усвоению участниками движения правовых и этических норм, что требует использования междисциплинарного подхода для анализа противоречий между технологиями, экономикой и целями устойчивого развития.

Ключевая задача - сместить акцент с формального регулирования на развитие социальной ответственности, чтобы поведение водителя определялось

не только законом, но и моральными принципами. Одновременно необходима гуманизация городской среды через создание удобных пешеходных и инклюзивных пространств. Приоритет в развитии городов должен отдаваться экологическим и социокультурным ценностям над узко экономическими, такой подход в конечном счете повысит качество жизни населения.

Помимо очевидных проблем экологии, здоровья и транспортной инфраструктуры, отдельный и социально значимый блок негативных последствий массовой автомобилизации составляют криминогенные риски. Личный транспорт, будучи инструментом мобильности, превращается и в инструмент, и в объект правонарушений, напрямую влияя на криминальную картину современного города.

Во-первых, существует целый спектр правонарушений, генерируемых самим фактом использования автомобиля. К ним относятся не только статистически массовые дорожно-транспортные происшествия, многие из которых носят характер преступной халатности, но и агрессивное поведение на дорогах, от вербальных конфликтов и угроз до актов вандализма и физического насилия. Такая повседневная агрессия не только повышает общий уровень конфликтности в обществе, но и зачастую эскалирует в более тяжкие преступления.

Во-вторых, автомобиль выступает как объект посягательств, провоцируя имущественные преступления. Угоны, кражи деталей и содержимого салона, мошенничества при продаже и страховании, все это составляет значительную долю в общей структуре городской преступности. Высокая концентрация автомобилей создает постоянный криминальный соблазн и требует от правоохранительных органов значительных ресурсов для контроля.

В-третьих, личный транспорт облегчает совершение других преступлений. Он обеспечивает анонимность, скорость передвижения и быстрый отход с места преступления, что используется при грабежах, разбойных нападениях, торговле наркотиками.

Автомобилизация косвенно стимулирует и общую криминальную активность. Снижение автомобилизации, это не только транспортная или экологическая мера, но и важный компонент превентивной криминологической политики, способствующий декриминализации и общему оздоровлению городской среды.

Современная система дорожного движения отличается высокой степенью сложности и потенциальной опасности для здоровья и жизни населения. В условиях, когда дорожно-транспортные происшествия рассматриваются специалистами не как случайные инциденты, а как закономерное следствие автомобилизации, усилия профессионального сообщества направлены на минимизацию негативных последствий данных процессов.

ДТП остаются постоянным фактором риска: в 2023 году в Российской Федерации было зафиксировано 132 466 ДТП с пострадавшими, каждое девятое из

которых завершилось летальным исходом. В результате указанных происшествий погибло 14 504 человека, а травмы различной степени тяжести получили 166 500 человек.

Всего в 2024 году было зафиксировано с пострадавшими - 116190; погибло – 12748 чел.; пострадавших – 144311 чел. [4].

Следует подчеркнуть, что по уровню смертности в результате ДТП Россия продолжает опережать большинство развитых государств. Так, если в 2013 году в авариях погибло 28 935 человек, то к 2023 году эта цифра сократилась вдвое; в 2024 сократилась еще на 1756 человек. Данный прогресс обусловлен улучшением качества дорожной инфраструктуры, повышением безопасности автотранспортных средств, а также снижением числа серьезных нарушений ПДД. Наиболее распространенным видом аварий остаются столкновения транспортных средств.

Несмотря на общее снижение смертности от внешних причин, ДТП продолжают составлять значительную долю - около 13 % от всех смертей, обусловленных внешними факторами.

Таким образом, вклад дорожно-транспортной аварийности в общую структуру смертности в стране остается стабильным и составляет порядка 1% [5].

В России дорожная безопасность определена как приоритет, однако, усиление контроля за нарушениями пока не дало значимых результатов. Эффективность доказана зарубежным опытом комплексных национальных программ (США, Япония, Европа), запущенных в 1960-70-х годах. Их успех основан на:

- четкой целевой ориентации и научном подходе;
- всестороннем регулировании, от стандартов для инфраструктуры до подготовки водителей;
- активном вовлечении общества, что повышает культуру поведения (пример Японии).

Таким образом, ключ к снижению аварийности, состоит в комплексных мерах, учитывающих человеческий фактор и подкрепленных общественной поддержкой.

В рамках разработанной У. Хэддоном концепции «эпидемиологической триады», объединившей различные существовавшие ранее подходы к анализу дорожно-транспортных происшествий (ДТП), были предложены системные механизмы снижения их числа и тяжести последствий. Автор рассматривает автомобильный транспорт как плохо организованную систему «человек – машина» и выделяет три временных этапа аварии: до, вовремя, и после происшествия. В данной модели взаимодействие трех факторов - человека, транспортного средства и окружающей среды, составило основу триады условий, при которых возникают ДТП. Каждый из элементов анализировался с точки зрения факторов, способствующих аварийности, и путей минимизации ее последствий [6].

Этот подход стал эффективным инструментом для систематизации и анализа причин дорожно-транс-

портных происшествий, охватывая параметры технического состояния транспортных средств, характеристики дорожной инфраструктуры и поведение участников дорожного движения. Формула «человек – транспорт – среда» применима и к анализу дорожно-транспортной ситуации в России, в том числе на основе доступных статистических данных.

Основной причиной аварийности остается человеческий фактор. По данным ГИБДД, в 86% случаев виноваты водители, 14% пешеходы. Главные причины, нарушение ПДД, вождение в нетрезвом виде, неопытность и агрессия [7].

Превышение скорости - причина возникновения большинства дорожных происшествий в Российской Федерации. Аналогичная ситуация наблюдается и в европейских странах. Однако превышение допустимой скорости в Европе обычно служит причиной 30% ДТП со смертельным исходом, а в России в среднем 45% [8]. В сравнении с большинством стран Европы, в России верхние пределы скоростного режима в городах выше.

Каждое четвертое смертельное ДТП связано с алкоголем. Тяжесть последствий увеличивает низкое использование ремней безопасности. Нарушения пешеходами вызывают тысячи аварий ежегодно. Безопасность также подрывает плохая инфраструктура: рост автопарка не сопровождается развитием дорог, более половины из которых не соответствуют нормативам.

Система наказаний за нарушение правил дорожного движения в РФ обладает определенной спецификой. При достаточно высоких минимальных штрафах в сравнении с развитыми странами, максимальные санкции остаются относительно мягкими. Степень дифференциации штрафов невелика, что снижает превентивный эффект. В то же время ощущение неотвратимости наказания, ключевой элемент в формировании законопослушного поведения участников дорожного движения.

Опыт стран с низким уровнем ДТП, таких как Япония, США, ряд государств Европы демонстрирует значимость устойчивых традиций в сфере обеспечения дорожной безопасности, а также постоянного совершенствования соответствующих систем. Несмотря на сопоставимый уровень автомобилизации, Россия по-прежнему уступает по большинству индикаторов.

В этой связи, реализуются две федеральные программы, основанные на программно-целевом подходе, ориентированные на повышение эффективности обеспечения безопасности дорожного движения. В статье 3 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» закреплены базовые принципы в данной сфере, включая приоритет жизни и здоровья граждан над экономическими интересами, государственную ответственность и программно-целевой подход к управлению [9].

Применение программно-целевых механизмов, а также заимствование зарубежного опыта способствовали определенному улучшению ситуации: в

последние годы Россия продемонстрировала значительную положительную динамику в снижении смертности от ДТП, опередив даже такие страны, как США. Тем не менее, абсолютные показатели остаются на высоком уровне по сравнению с развитыми государствами.

Ключевым фактором повышения безопасности дорожного движения является нормативная регламентация поведения всех участников дорожного процесса, включая административную, гражданскую и уголовную ответственность. Эффективность программно-целевого подхода во многом определяется уровнем общественного сознания, которое влияет на соблюдение правил и готовность граждан к ответственному поведению. В условиях научно-технического прогресса роль технических факторов снижается, в то время как значение человеческого поведения возрастает. В этой связи, необходима системная пропаганда осознанного отношения к дорожной безопасности, в том числе с использованием СМИ, несмотря на ограниченность воздействия такого рода мер на отдельные категории граждан.

В зарубежной практике одним из наиболее действенных механизмов, способствующих соблюдению правил дорожного движения, признается значительная материальная ответственность за их нарушение. Помимо штрафов, широко применяются экономические рычаги регулирования, включая систему поощрений и санкций, напрямую связанных с количеством штрафных баллов, что, в частности, влияет на стоимость страховых полисов.

Современная практика включает широкий спектр профилактических и воспитательных мероприятий, среди которых особое место занимают образовательные программы, социально-психологические тренинги и семинары, а также инициативы по поощрению граждан к сообщению о правонарушениях.

Значительный потенциал в сфере повышения безопасности дорожного движения (БДД) заключается в совершенствовании системы подготовки водителей. В частности, эффективность возрастает при переходе к двухэтапной модели получения водительского удостоверения. Наряду с средствами контроля (например, камерами, фото- и видео-фиксацией), используется воздушное наблюдение, информация о котором доводится до водителей посредством дорожных знаков и указателей, что оказывает дополнительное дисциплинирующее воздействие.

Программно-целевой подход к обеспечению БДД предполагает комплексное взаимодействие различных факторов:

- развитие современной, соответствующей нормативам безопасности дорожной инфраструктуры;
- использование высокотехнологичных транспортных средств; повышение качества профессиональной подготовки водителей;
- систематическое выявление и фиксация нарушений;

- применение экономических и социально-психологических механизмов стимулирования и санкционирования;

- формирование устойчивых общественных установок, способствующих соблюдению ПДД.

Научно обоснованные данные и объективные методы анализа приобретают особую значимость при разработке эффективных мер профилактики ДТП.

Таким образом, дорожно-транспортный травматизм представляет собой не только национальную проблему, но и актуальное глобальное социально-демографическое явление.

Изучение факторов, обуславливающих аварийность, требует междисциплинарного и системного подхода, поскольку дорожные происшествия затрагивают как техническую, так и поведенческую составляющие. Доминирование фрагментарного анализа, характерного для предыдущего этапа исследований, оказывается недостаточным. Центральным элементом в анализе причин ДТП выступает человеческий фактор - поведение водителя и пешехода, их навыки, установка на соблюдение или нарушение норм.

Несмотря на наличие правового регулирования, эффективность многих нормативных актов ограничена. Значительная часть населения ориентируется в своем поведении не столько на внутреннюю установку сохранения жизни и здоровья, сколько на необходимость формального соблюдения закона. Особую обеспокоенность вызывает влияние таких факторов, как управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения и систематическое нарушение скоростного режима. Эти виды правонарушений требуют ужесточения ответственности вплоть до уголовной. Также актуальной является необходимость усиления контроля за техническим состоянием автотранспорта, что позволит исключить с дорог машины, не соответствующие требованиям безопасности, тем самым снижая транспортные риски.

Хотя предложенные меры не способны в корне изменить ситуацию, они могут существенно уменьшить тяжесть последствий, поскольку главной задачей всех профилактических стратегий остается минимизация человеческих потерь.

Эффективность усилий в данной сфере предполагает реализацию комплекса условий, согласованную деятельность различных ведомств и наличие устойчивого механизма взаимодействия.

Заключение.

На основе проведенного анализа можно заключить, что массовая автомобилизация, будучи неотъемлемым спутником урбанизации, породила комплекс взаимосвязанных социальных, экологических и инфраструктурных проблем, центральной из которых остается высокий уровень дорожно-транспортного травматизма. Автомобилизация трансформирует городскую среду, создавая системные противоречия. Она повышает индивидуальную мобильность, но од-

современно ведет к фрагментации городского пространства, росту экологической нагрузки, ухудшению качества жизни и социальному отчуждению.

Ключевой проблемой является дорожно-транспортная аварийность, которая представляет собой серьезную социально-демографическую угрозу. Несмотря на положительную динамику в снижении смертности в России за последнее десятилетие, абсолютные показатели остаются неприемлемо высокими по сравнению с развитыми странами.

Доминирующей причиной ДТП выступает человеческий фактор (до 86% случаев). Наиболее опасные нарушения, управление в состоянии опьянения, превышение скорости и агрессивное поведение, усугубляются недостатками в подготовке водителей, низкой культурой дорожного движения и ощущением безнаказанности.

Опыт успешных стран (Япония, ЕС) доказывает, что решить проблему можно только комплексно. Эффективная стратегия должна синхронизировать три ключевых элемента: поведение человека (через воспитание, пропаганду и суровые санкции

за грубые нарушения), техническое состояние транспорта и инфраструктуры (повышение стандартов безопасности) и качество окружающей среды (развитие удобной и безопасной дорожной сети).

Необходимо перейти от фрагментарных мер и формального контроля к системному программно-целевому управлению, основанному на междисциплинарном подходе.

Задача снижения рисков автомобилизации и повышения безопасности дорожного движения выходит за рамки технических или правовых решений. Это комплексная социотехническая проблема, требующая согласованных действий власти, профессионального сообщества и общества.

Успех зависит от формирования новой культуры мобильности, в основе которой лежат ценности безопасности, взаимного уважения на дороге и приоритет качества жизни человека над узко экономическими интересами и стихийным развитием транспортной системы.

Конфликт интересов

Не указан.

Рецензия

Все статьи проходят рецензирование в формате double-blind peer review (рецензенту неизвестны имя и должность автора, автору неизвестны имя и должность рецензента). Рецензия может быть предоставлена заинтересованным лицам по запросу.

Conflict of Interest

None declared.

Review

All articles are reviewed in the double-blind peer review format (the reviewer does not know the name and position of the author, the author does not know the name and position of the reviewer). The review can be provided to interested persons upon request.

Список источников:

1. Харви Д. Городской опыт // Пер. с англ. В.В. Вагина // <https://web.archive.org/web/20130604154024/http://www.urban-club.ru/?p=105> (дата обращения 10.12.2025).
2. Вучик В. Транспорт в городах, удобных для жизни. М.: Альпина Pro. 2023. 676 с.
3. Минеев А. Изобретатель счастливого пути // <https://www.babr24.news/msk/?IDE=31838> (дата обращения 18.12.2025).
4. Статистика ДТП по России // <https://rusdtp.ru/stat-dtp/> (дата обращения 07.11.2025).
5. Аредова А.К. Анализ смертности и травматизации от дорожно-транспортных происшествий в РФ // Молодой ученый. 2020. № 46 (336). С. 466-468. EDN: RABAAO
6. Haddon W., Jr. A Logical Framework for Categorizing Highway Safety Phenomena and Activity. *Journal of Trauma*, Vol. 12. 1972. Pp. 193-207.
7. ГИБДД официальный сайт // <http://www.gibdd.ru> (дата обращения: 03.04.2025).
8. Фаттахов, Т. А. Дорожно-транспортный травматизм в России и его факторы / Т. А. Фаттахов // Социальные аспекты здоровья населения. - 2015. - № 4(44). - С. 5. EDN: UTGGUD
9. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 07.07.2025) "О безопасности дорожного движения" // https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/6e5c0219993042deecf86c6a69474f6bcac96264/ (дата обращения 20.11.2025).

References:

1. Harvey D. Urban experience // Translated from English by V.V. Vagina // <https://web.archive.org/web/20130604154024/http://www.urban-club.ru/?p=105> (date of appeal 10.12.2025).
2. Vuchik V. Transport in cities convenient for life. Moscow: Alpina Pro. 2023. 676 p
3. Mineev A. Inventor of a happy journey // <https://www.babr24.news/msk/?IDE=31838> (accessed 12/18/2025).
4. Traffic accident statistics in Russia // <https://rusdtp.ru/stat-dtp/> / (accessed 07.11.2025).
5. Aredova A.K. Analysis of mortality and injury from road accidents in the Russian Federation // Young scientist. 2020. No. 46 (336). pp. 466-468. EDN: RABAAO
6. Haddon W., Jr. A Logical Framework for Categorizing Highway Safety Phenomena and Activity. *Journal of Trauma*, Vol. 12. 1972. Pp. 193-207.
7. Traffic police official website // <http://www.gibdd.ru> (date of reference: 04/03/2025).
8. Fattakhov, T. A. Road traffic injuries in Russia and its factors / T. A. Fattakhov // Social aspects of public health. - 2015. - № 4(44). - P. 5. EDN: UTGGUD
9. Federal Law No. 196-FZ dated 10.12.1995 (as amended on 07.07.2025) "On Road Safety" // https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/6e5c0219993042deecf86c6a69474f6bcac96264/ / (accessed 11/20/2025).

Информация об авторах:

Тужба Эмир Нодариевич, доктор социологических наук, профессор,

профессор кафедры социологии, Кубанский государственный технологический университет, emirtu@yandex.ru

Круглик Наталья Владимировна, кандидат культурологии, доцент кафедры социологии, «Кубанский государственный технологический университет», NataliVladimirovna@rambler.ru

Emir N. Tuzhba, Doctor of Sociology, Professor, Professor, Department of Sociology, Kuban State Technological University.

Natalya V. Kruglik, PhD in Cultural Studies, Associate Professor, Department of Sociology, Kuban State Technological University.

Вклад авторов:

все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.

Contribution of the authors:

All authors contributed equally to this article.

Статья поступила в редакцию / The article was submitted 20.12.2025;

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing 12.01.2026;

Принята к публикации / Accepted for publication 20.01.2026.

Авторами окончательный вариант рукописи одобрен.