

Министерство науки и высшего образования РФ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Алтайский государственный университет»
Институт гуманитарных наук
Кафедра социологии и конфликтологии

**Роль Госавтоинспекции УМВД России по городу Барнаулу в повышении
правовой грамотности участников дорожного движения**

выпускная квалификационная работа
(магистерская диссертация)

по направлению подготовки 39.04.01 – социология,
магистерская программа: Социология права

Выполнила студентка
3 курса, группы 1093Мз
Пашкова Анна Вячеславовна

(подпись)

Научный руководитель,
доктор
философских наук,
профессор
Попов Евгений Александрович

(подпись)

Допустить к защите
зав. кафедрой
Нагайцев В.В.

(подпись)

« _____ » _____ 20__ г.

Выпускная
квалификационная
работа защищена
« ____ » _____ 20__ г.
Оценка _____
Председатель ГЭК
Матвеева Н.А.

(подпись)

Барнаул 2022

Содержание

Введение.....	3
Глава I. Теоретико-методологические основы исследования правовой грамотности населения.....	12
1.1. Правовая грамотность как объект исследования в социологии и других науках	12
1.2. Социальные аспекты правовой грамотности участников дорожного движения	22
1.3. Социально-правовые основы деятельности органов ГИБДД по повышению правовой грамотности участников дорожного движения	32
Глава II. Социологический анализ проблемы повышения правовой грамотности участников дорожного движения.....	39
2.1. Методика социологического исследования деятельности Госавтоинспекции УМВД России по городу Барнаулу в повышении правовой грамотности участников дорожного движения.....	39
2.2. Основные результаты социологического исследования деятельности Госавтоинспекции УМВД России по городу Барнаулу в повышении правовой грамотности участников дорожного движения	47
Заключение	66
Список источников	69
Приложение 1.....	77

Введение

Актуальность темы обосновывается объективной необходимостью повышения уровня правовой грамотности участников дорожного движения.

Транспорт, дорожное движение безусловно является одной из важнейших составляющих жизни современного общества во всех отраслях и сферах. Невозможно переоценить его роль в экономике, где от ритмичности организации поставок сырья, запасных частей, готовой продукции зависит нормальное функционирование производственных комплексов, а зачастую и целых отраслей.

Бесперебойная работа транспорта, осуществляющего перевозку пассажиров, крайне важна для нормальной работы производственных предприятий, учреждений здравоохранения, образования, для обеспечения общественной безопасности и борьбы с чрезвычайными ситуациями любого характера.

Таким образом, проблема безопасности дорожного движения сохраняет свою актуальность. Государством, органами власти всех уровней вопросам БДД уделяется значительное внимание. Принятые и реализованные государственные программы, направленные на повышение уровня безопасности дорожного движения, позволили переломить негативные тенденции аварийности в Российской Федерации. Несмотря на растущий год от года парк автотранспортных средств, на протяжении последних лет количество ДТП, зарегистрированных на дорогах страны заметно снижается. По данным Научного центра безопасности дорожного движения РФ в 2015 году было совершено 184 000 дорожно-транспортных происшествий, в 2016 году – 173 694, в 2017 году -169 432, в 2018 году – 168 099, в 2019 – 164 358, а в 2020 году – 145 075 [50]. И если снижение относительных показателей в сравнении лет выглядит не столь значительным, то в масштабах, взятых за период с 2015 по 2020 год, показатель снижения абсолютного числа происшествий составил практически тридцать девять тысяч фактов (21,2%). Динамика снижения

количества лиц, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, тоже заслуживает внимания, поскольку если в 2015 году на дорогах нашей страны погибли 23 114 человека и были ранены 231 197 человек, то к 2020 году данные показатели составили 16 152 человека и 183 040 человек соответственно. Поскольку еще десятилетие назад количество погибших на дорогах превышало 26 000 человек, то представляется возможным признать принятые органами государственной власти меры весьма действенными и эффективными и считать необходимым активно проводить работу в указанном направлении.

Меры, принимаемые органами власти, имеют комплексный характер. Безусловно, значительную их часть составляют мероприятия, направленные на повышение технического уровня обеспечения дорожного движения.

Сюда следует отнести реконструкцию и модернизацию дорожного полотна, обустройство технических средств организации дорожного движения (светофоров, дорожных знаков, разметки) оптимизацию дорожных потоков, организационные меры, принимаемые к обеспечению надлежащего технического состояния транспортных средств.

В то же время, соблюдение всеми участниками дорожного движения требований, установленных ПДД по-прежнему играет важнейшую роль в обеспечении БДД, причем отсутствие нарушений не может быть достигнуто только надзорными и карающими мерами уполномоченных органов, прежде всего полиции. Именно осознание того, что действительно нормы закона служат безопасности движения, а в конечном счете и личному благополучию каждого участника движения должно стать основой для формирования такого поведения на дорогах, которое бы практически полностью исключало аварийность в следствии их нарушений.

В то же время нельзя остановиться на достигнутом, поскольку в дорожно-транспортных происшествиях все еще продолжают гибнуть и получать ранения, в том числе и тяжелые, люди. Предотвращение аварийности невозможно без анализа причин и условий, под воздействием которых стало возможно наступление событий ДТП, поскольку именно такой анализ

позволяет выработать комплекс оптимальных мер, направленных на предупреждение совершения ДТП в будущем. Проводимые исследования неоднократно позволяли прийти к выводу о том, что основной причиной совершения дорожно-транспортных происшествий выступает нарушение установленных правил дорожного движения лицами, управляющими транспортными средствами.

Так по данным НИЦБДД МВД РФ в течении 2015 на территории РФ зарегистрировано 157943 ДТП по причине нарушения требований ПДД водителями транспортных средств, что составило 85,8 % от общего числа зарегистрированных происшествий, в течении 2016 года 86,9 % (150860) происшествий произошли вследствие нарушения ПДД водителями, и эта тенденция в целом остается неизменной – подавляющее количество происшествий вызвано именно нарушением требований ПДД водителями (2017 год – 84,7 %, 2018 – 88,1 %, 2019 год – 89,2%, 2020 год – 88,6%).

Не стала исключением в указанном аспекте и территория Алтайского края. Так по итогам 2015 года на территории указанного субъекта РФ зарегистрировано 2890 ДТП по вине водителей ТС, что составило 82,7 % от общего числа в 3493 происшествия, имевших место на данной территории, в 2016 году из 3206 происшествий в Алтайском крае 2650 – 82,7 произошли вследствие нарушения ПДД водителями ТС, в 2017 – 81,7% (2539 из 3107), в 2018 – 86% (2496 из 2901), в 2019 – 86,3% (2412 из 3232), в 2020 доля таких происшествий составляла 87,3% (2193 из 2513).

Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению БДД» утверждено Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России (далее – Положение), в соответствии с которым на Госавтоинспекцию МВД России возлагается весьма значительный круг задач, среди которых обеспечение юридическим и физическим лицам, гражданам и лицам без гражданства соблюдения законодательства РФ, нормативных правовых актов по вопросам обеспечения БДД, а так же проведение мероприятий по предупреждению ДТП и снижению

тяжести их последствий в целях охраны жизни и, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а так же интересов общества и государства. (п. 2 Положения).

Пунктом 11 Положения на ГИБДД наряду с задачами по осуществлению контрольно-надзорной и распорядительной деятельности возлагаются в том числе и обязанности по изучению условий дорожного движения, принятию мер по совершенствованию организации движения ТС и пешеходов, разъяснение законодательства РФ о БДД с использованием СМИ, а так же собственных изданий, проведение в этих целях соревнований, содействие соответствующих органов власти в организации обучения граждан ПДД на дорогах, в пропаганде БДД, выявление причин и условий, следствий совершений ДТП.

Значимой мерой профилактики дорожно-транспортных происшествий среди всех категорий участников дорожного движения выступает повышение правовой грамотности. Работа в данном направлении ориентирована на различные возрастные и социальные категории участников дорожного движения. Анализ аварийности и принимаемых мер в отношении нарушений ПДД взаимосвязаны и напрямую зависимы. Таким образом, исследование проблемы повышения правовой грамотности участников дорожного движения носит актуальный характер.

Состояние разработанности проблемы. Выбор темы настоящего исследования обусловлен не только актуальностью, но и тем, что хотя значимость тематики повышения правового сознания участников дорожного движения достаточно высоко оценена исследователями, спектр проблем в указанной области довольно широк и все еще не полностью охвачен имеющимися работами.

Кроме того, стремительные темпы развития техники, прежде всего самих транспортных средств, появление целых новых категорий ТС (электросамокаты) ранее не имевших широкого применения конструктивных элементов (беспилотные ТС) постоянно формирует новые проблемные вопросы.

Проблемы повышения правовой грамотности участников дорожного движения являются одной из важнейших тем, различные аспекты которой исследовались в трудах таких исследователей как: Э.Е. Кириллова, Г.Х. Гуменюк, Т.О. Арчакова, С.Е. Борисова, А.И. Быкова, К.Е. Игнатенкова, Т.Ю. Герцог, Е.Г. Капутиной, Е.С. Лимаревой, В.А. Лохбаум, Л.М. Матвиенко, А.П. Семитко, В. В.Стреляева, А.А. Сысолятина, К.А. Теодоридис, Ф.Э. Шереги, А.В. Яныхбаша и др.

Вопросам деятельности органов ГИБДД по повышению правовой грамотности участников дорожного движения посвящены труды таких авторов как М.П. Марина, Е.А. Левитская, А.Н. Дерюга, Л. Е. Кущенко.

Научные выводы и рекомендации этих исследователей, несомненно, оказали влияние на развитие и совершенствование деятельности органов ГИБДД по повышению правовой грамотности участников дорожного движения. Кроме того, их научные разработки позитивно послужили в сфере правоприменительной деятельности по борьбе с дорожно-транспортными происшествиями.

Вместе с тем следует отметить, что научные труды указанных авторов не закрывают тему исследования, так как теоретические и прикладные проблемы повышения правовой грамотности участников дорожного движения не исчерпаны, сохраняя свою актуальность. Далекое не все аспекты профилактики с дорожно-транспортных происшествий, которые происходят вследствие правовой неграмотности участников дорожного движения, получили должное освещение. Ряд вопросов в настоящий момент полностью не разработан, отдельные проблемы исследованы лишь в их части, другие остаются дискуссионными. Поэтому требуются новые научные исследования в сфере повышения правовой грамотности участников дорожного движения.

В настоящее время концептуальная база повышения правовой грамотности участников дорожного движения все еще находится в стадии становления, а реализация нормативной правовой базы в этом направлении основана во многом на традиционных методах и средствах социально-

правового воздействия, которые уже не в полной мере соответствуют складывающейся обстановке на дорогах и в правовом поле.

Следует особо обратить внимание на тот факт, что с изменением социальных и экономических условий меняется и отношение государства и граждан к своей безопасности, а правительство берет курс на регулирование данной области общественных отношений.

Таким образом, анализ литературы показал, что тема недостаточно разработана и нуждается в дальнейшем внимании со стороны социологической науки.

Объектом исследования является правовая грамотность участников дорожного движения.

Предмет исследования – особенности повышения правовой грамотности участников дорожного движения органами ГИБДД.

Цель исследования – выявить роль деятельности Госавтоинспекции УМВД России по городу Барнаулу в повышении правовой грамотности участников дорожного движения.

Исходя из цели исследования, были поставлены следующие **задачи**:

1. Проанализировать основные подходы к определению правовой грамотности как объекта исследования в социологии и других науках;
2. Охарактеризовать социальные аспекты правовой грамотности участников дорожного движения;
3. Исследовать социально-правовые основы деятельности органов ГИБДД по повышению правовой грамотности участников дорожного движения;
4. Разработать методику эмпирического социологического исследования мнений участников дорожного движения и компетентных экспертов по проблеме повышения правовой грамотности участников дорожного движения.

В связи с этим выдвигаются следующие **гипотезы** исследования:

1. Оптимальным методологическим подходом к изучению правовой грамотности в современном обществе является аксиологический подход, применяемый в рамках социологии права.

2. Определяющим фактором, влияющим на аварийность на дорогах, является низкий уровень правовой культуры, несоблюдение требований Правил дорожного движения и требований безопасного поведения на дороге вследствие низкого уровня правовой грамотности.

3. Деятельность органов ГИБДД в сфере повышения правовой грамотности участников дорожного движения недостаточно эффективна и требует внедрения новых методов и подходов к решению задач стоящих перед ведомством.

4. Для полноценного эмпирического исследования состояния правовой грамотности участников дорожного движения требуется сочетание количественных и качественных методов исследования (анкетирование рядовых участников и экспертный опрос).

5. Результаты проведенного исследования деятельности Госавтоинспекции УМВД России по городу Барнаулу показывают, что принимаемые должностными лицами указанного подразделения меры не обеспечивают повышения уровня правовой грамотности участников дорожного движения.

Методологическую основу исследования составляет описательный и аналитический методы исследования, которые позволили рассмотреть социально-правовой механизм повышения уровня правовой грамотности участников дорожного движения во взаимосвязи с деятельностью органов ГИБДД.

Теоретическую основу исследования составляют труды по социологии и праву таких авторов, как: В.П. Сальников, Ф.Э. Шереги, Т.В. Синюкова, В.К. Бабаев, В.В. Лапаева и другие, а так же, работы, затрагивающие в тех или иных аспектах вопросы, связанные с повышением уровня правовой грамотности участников дорожного движения: Д. Бачурин, Л. Е. Кущенко, С. В. Кущенко, А. А. Угольцов, Р. А. Дубров и др.

Для полного и всестороннего исследования обозначенной проблемы выбраны для использования такие методы эмпирического исследования, как анкетирование и экспертный опрос.

Эмпирической базой исследования послужили статистические данные о состоянии аварийности на дорогах Алтайского края и РФ в целом, количестве погибших и получивших ранения в результате ДТП.

Кроме того, в настоящей работе использованы статистические сведения полученные автором в ходе анкетного опроса жителей г. Барнаула и экспертного опроса сотрудников Госавтоинспекции УМВД России по городу Барнаулу.

На защиту выносятся следующие положения:

1. Правовая грамотность – это умения, навыки и установки, направленные на защиту прав человека.
2. Определяющим фактором, влияющим на состояние аварийности на дорогах края является низкий уровень правовой грамотности участников дорожного движения всех категорий.
3. Деятельность органов ГИБДД в повышении правовой грамотности участников дорожного движения недостаточно эффективна.
4. Улучшение деятельности органов ГИБДД в повышении правовой грамотности участников дорожного движения требует внедрения новых методов работы.

Апробация выпускной квалификационной работы:

Результаты выпускной квалификационной работы представлены участием в 8-й региональной молодежной конференции «Мой выбор - наука», секция «Социология и мир» с докладом на тему: "Роль ГИБДД в повышении правовой культуры поведения граждан на дороге (на примере г. Барнаула)". Опубликованы статьи: "Роль ГИБДД в информировании населения по поведению на дороге (на примере г. Барнаула) в сборнике № 12 «Социология в современном мире: наука, образование, творчество». "Профилактическая работа Госавтоинспекции УМВД России по городу Барнаулу в повышении

правовой грамотности участников дорожного движения" в журнале «Студенческий форум» №2(181) (14.01.2022).

Структура работы. Выпускная квалификационная работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка источников и приложения. Общий объем работы составляет 83 страницы. Список литературы включает 70 наименований источников.

Глава I. Теоретико-методологические основы исследования правовой грамотности населения

1.1. Правовая грамотность как объект исследования в социологии и других науках

Толковым словарем С.И. Ожегова устанавливается следующее определение понятия грамотности: «Определенная степень владения человеком навыками и умениями чтения и письма в соответствии с нормами родного (изучаемого) языка» [46]. Как следует из указанного определения, ключевыми составными частями характеризующими понятие грамотности являются навыки и умения. В работах современных авторов принято в целом подразделять понятие грамотности на грамотность общую и функциональную.

Под общей грамотностью понимают как правило умение выражать свои мысли устным и письменным языком с соблюдением требования языка. Грамотность же функциональную современные исследователи, определяют как способность человека использовать приобретенные в течении жизни знания для решения широкого диапазона жизненных задач в различных сроках человеческой деятельности, общения, и социальных отношений.

Переходя к рассмотрению понятия правовой грамотности, необходимо отметить, что она представляет собой одну из составляющих функциональной грамотности, в основе которой лежит система теоретических знаний и практических умений, необходимых для реализации правосубъектных отношений [30, с.51]. Высокий уровень правовой грамотности является важным компонентом для формирования активной гражданской позиции, а также готовности к решению жизненных задач.

В течение нескольких десятилетий в научном сообществе ведутся активные споры о том, что включает в себя такое понятия, как «правовая грамотность».

Теоретическая разработка понятия «правовая грамотность» в Советском Союзе началась в среде исследователей – юристов на рубеже XIX-XX веков. С

20-30-х годов XX века вопросы формирования правовой грамотности рассматривались в контексте коммунистического воспитания населения страны и определялись именно как структурная часть партийного строительства отвечающая основным партийным постулатам, а именно:

1. Партийность, как принцип воспитания – основа правового образования и обучения;

2. Тесная связь классового интереса с интересами единой партии формирует цели, задачи, содержание и методику всей учебно-правовой деятельности;

3. Свобода, как внутреннее осознание необходимости, предусматривает почти полное растворение личности в проблемах и интересах партии.

В широком смысле правовая грамотность определялась исследователями социалистического периода как процесс воздействия на сознание объективных условий жизни: ближайшего окружения, учебного или производственного коллектива, наблюдений за правовой деятельностью, приобретенного правового опыта и т.д.[11, с.44]. В узком же смысле правовую грамотность рассматривали, в частности, как вид организованного и целенаправленного воздействия на сознание как отдельного индивида, так и коллективов.

Такое мнение является общепринятым в научной литературе советского периода, посвященной проблеме формирования личности.

В 70-80-х годах XX в. заинтересованность исследователей проблемами правовой грамотности не ослабевала, доказательством этому служит издание ряда работ, признававшихся современниками значимыми: «Правосознание и правовое воспитание трудящихся в развитии социалистического общества» (1975), «Правовое воспитание несовершеннолетних» (1977), «Организация и эффективность правового воспитания» (1983), «Правовое воспитание молодёжи» (1985), «Проблемы правового воспитания» (1988) и ряда других.

Смена социальной парадигмы в сознании большинства советских людей, фактически начавшаяся в середине 80-х годов и формально утвержденная в

1990-х с прекращением существования советского государства, безусловно знаменовала наступление нового периода и в теоретических исследованиях.

Современная научная литература в основном декларирует другой подход к определению правовой грамотности. Так, Т.В. Киселева под правовой грамотностью понимает определенную вид грамотности, который необходим человеку, проживающему в постоянно меняющемся мире для взаимоотношений с другими. К этому термину автор относит ещё и способность человека принимать участие в различные рода демократического сообщества [1, с.133].

Ряд исследователей наделяют понятие правовой грамотности качеством первичного звена в процессе формирования правовой культуры, исходя из иерархии «Грамотность – Образованность – Культура» [51, с.167].

С точки зрения права под правовой грамотностью понимается общее знакомство граждан с правовыми основами государства, видами права и нормами, регулирующими отношения людей на основе закона [61, с.26]. В юридической науке понятие правовой грамотности тесно связано с понятием правовой культуры и правового воспитания. Так, например, В.П. Сальников под правовой культурой понимает разновидность общественной культуры, отражающей определенный уровень правосознания, законности и юридической практики. При этом общее понятие культуры наделяется важным оценочным аспектом, т.е. слово «культура» подразумевает уровень развития, степень совершенства[55]. Профессор А.П. Семитко, в своей работе «Развитие правовой культуры как правовой прогресс» говоря о критериях развития правовой культуры утверждает что «основным критерием оценки уровня развития правовой культуры следует считать степень свободы и автономии отдельной личности» [56]. В современной российской юридической науке всё больше значения придается направлению, ориентированному на формирование собственной российской правовой культуры.

Правовая культура, по мнению таких авторов, представляет собой уровень знаний в правовой сфере каждого гражданина и уважительное

отношение к правовым установкам каждого. Сторонники воспитания собственной правовой культуры утверждают, что гражданин с высоким уровнем правосознания отличается совестью, справедливостью, честностью, чувством собственного достоинства. Такие личностные качества гражданин приобретает в результате правовой активности, а также развивает правовые знания и умения.

Из изложенных тезисов следует, что понятие правовой культуры следует определить, как сформировавшуюся и исторически обособившуюся часть общей мировой культуры, которая находит свое отражение в трудах юристов и всех нормативно-правовых актах истории. Развитие правовой культуры личности – это сложный процесс, в котором взаимосвязаны социальные и психологические факторы. Одним из ключевых способов проявления правовой культуры каждой отдельно взятой личности можно считать активность её деятельности, умение осуществлять свои права. Гражданин может свободно себя ориентировать, только если он обладает высокой правовой культурой, отталкиваясь из признания социальной ценности права и собственного поведения.

В настоящее время это очень важно, поскольку, с одной стороны, существуют морально устаревающие юридические нормы, а с другой – все чаще возникают прецеденты фактического оправдания безнаказанности правонарушений и противоправного поведения под прикрытием апелляции к демократии.

Так, например, В. П. Сальников выделяет следующие структурные элементы правовой культуры, которые являются компонентами юридической действительности: «право, правосознание, правовые отношения, законность и правопорядок, правомерная деятельность субъектов» [55].

По мнению автора, в деятельной стороне правовой культуры можно выделить два вида деятельности:

- деятельность непосредственно в правовой сфере;

– деятельность, связанную с действием права (литература, кино, журналистика и т. д., где, так или иначе, отражаются правовые чувства, оценки и идеи).

Уделено внимание определению основных элементов правовой культуры и в работах А.П. Семитко [56]. Указанный автор выделяет следующие компоненты этого понятия:

- развитие правовой деятельности;
- уровень развития правового сознания населения (уровень усвоения правовых ценностей и информированности);
- степень совершенства юридических актов различного вида.

По мнению указанного автора, правовое воспитание представляет собой целенаправленное, организованное и систематическое воздействие на личность формирующее правосознание, правовые установки, навыки и привычки активного правомерного поведения, правовую культуру [60].

С точки зрения В.К. Бабаева, правовое воспитание можно определить, как систему мер, направленных на формирование правовых идей, норм, принципов, представляющих ценности мировой и национальной правовой культуры [45].

Каждое из представленных выше определений несет в себе субъективное видение автора, но все они объединены общим пониманием необходимости формирования в человеке идеи права, воспитания уважения к закону, правопорядку.

В широком смысле правовое воспитание – это целенаправленная работа государства, общественных организаций, отдельных лиц по передаче юридического опыта; систематическое влияние на сознание и поведение человека в целях формирования определенных позитивных представлений, установок, обеспечивающих соблюдение, исполнение и использование юридических правил [59, с.15].

В узком же смысле правовое воспитание представляет собой целенаправленный процесс влияния на сознание населения с целью формирования высокого уровня правовой культуры [59, с.15].

Следует отметить, что важными элементами правового воспитания являются:

1) Субъекты воспитания, а именно: государство и его органы, должностные лица органов власти всех уровней;

2) Объекты воспитания, а именно: отдельные индивиды, группы населения;

3) Формы правового воспитания, в том числе:

- правовое обучение;
- правовая пропаганда (СМИ, телевидение);
- правовое воспитание правонарушителей правоохранительными органами;
- юридическая практика.

Таким образом, с правовой точки зрения правовая грамотность неразрывно связана с правовой культурой и правовым воспитанием членов общества.

Развитие правовой грамотности является одним из важнейших направлений государственной политики России. Положениями ст. 1 Конституции Российской Федерации Россия провозглашена правовым государством. Основными нормами построения правовой системы в России являются принципы верховенства закона, приоритета прав личности, осознание новой, гуманистической роли права и всей юридической системы, поиск мирных путей разрешения возникающих проблем и конфликтов.

«Основы государственной политики Российской Федерации в сфере развития правовой грамотности и правосознания граждан», утвержденные Президентом 28.04.2011 № Пр-1168 [6], определяют основные факторы, влияющие на состояние правовой грамотности и правосознания граждан и цели государственной политики, исходя из которых, следует сделать вывод о том, что правовая грамотность гражданина РФ включает в себя:

1. Знание гражданином основных законов РФ, устойчивое уважение к закону;

2. Знание гражданином основных принципов, на которых строится государственная система РФ, повышение правовой культуры и юридической грамотности, стимулы и законопослушание;

3. Осведомлённость гражданина о своих правах и обязанностях, добросовестное их исполнение.

Правовая грамотность – это знание не только прав и обязанностей человека и гражданина, но и общее знакомство с правовыми основами государства, видами права и нормами, которые регулируют отношения людей в обществе. Правовая грамотность становится реальной силой лишь тогда, когда тесно взаимодействует с правовым и гражданским сознанием. Гражданская сознательность помогает понять сущность и общественное значение правовых норм, направленных на защиту интересов демократического общества и его граждан. Нравственное же сознание способствует глубокому усвоению правовой нормы; позволяет увидеть и осознать ту границу нравственного поведения, за пределами которой начинаются аморальные и противоправные поступки [42, с. 67].

4. Сформированность у гражданина понятия ответственности за свои поступки перед законом и обществом.

Правовая грамотность предполагает, что гражданин осведомлён о своих правах и обязанностях, основных нормативно-правовых актах, умеет проводить сравнительно-сопоставительный анализ различных документов, знаком с сущностью понятий законодательных документов, умеет применять свои правовые знания при анализе конфликтных ситуаций, владеет навыками защиты своих прав.

Положениями «Основ государственной политики Российской Федерации в сфере развития правовой грамотности и правосознания граждан» установлено, что правовая грамотность необходима каждому гражданину вне зависимости от возраста и социального статуса.

Несмотря на то, что по итогам 2017 года общее число зарегистрированных на территории России ДТП сократилось на 2,5%

(169,4 тыс.), погибших в ДТП людей – на 6% (19 тыс.), раненых – на 2,6%, на 1,6% в сравнении с 2016 годом больше ДТП произошло с участием детей, на 5,9% – ДТП по вине водителей автобусов, на 19,7% –ДТП по причине неисправностей транспортных средств [24].

Учитывая изложенное, принятие 08.01.2018 распоряжением Правительства Российской Федерации № 1-р Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы стало последовательным шагом в государственной политике и фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны.

Изложенные выше аспекты правовой грамотности в основном характеризуют ее теоретические основы, нормативную базу для построения.

Реальное же положение вещей в направлении фактическое функционирование норм права в обществе, в разрезе взаимодействия как отдельных индивидов, так и коллективов различного рода и уровня, социальных групп и целых институтов, призвана изучить и охарактеризовать такая междисциплинарная отрасль знания, как социология права.

Изложенные выше аспекты правовой грамотности в основном характеризуют ее теоретические основы, нормативную базу для построения. Реальное же положение вещей в направлении, фактическое функционирование норм права в обществе, в разрезе взаимодействия как отдельных индивидов, так и коллективов различного рода и уровня, социальных групп и целых институтов, призвана изучить и охарактеризовать такая междисциплинарная отрасль знания, как социология права.

С точки зрения социологии права, правовая грамотность – это показатель уровня правовой грамотности населения, учитывающий всё многообразие знаний, навыков и установок в сфере защиты прав [20]. Правовая грамотность, а именно правовые знания, по мнению большинства исследователей, составляют ядро правосознания. Роль правовых знаний в упорядочении сознательной деятельности личности в правовой сфере весьма значительна, ведь она предполагает в качестве основы не только знание, но и понимание тех

требований, которые государство предъявляет к гражданину как к законопослушному члену общества. В эмпирических исследованиях определить уровень правовой грамотности населения можно, установив ряд основных показателей, в том числе: самооценку правовой информированности граждан; степень информированности по различным областям права; тематики, которые в первую очередь интересуют (либо, наоборот, не интересуют) население; потребности населения в правовых знаниях, в том числе по конкретным отраслям права.

В структуре правовой грамотности можно условно выделить следующие основные компоненты:

1) Правовые знания – это осведомлённость о своих правах и способность распознать их нарушение

2) Правовые навыки – это действия, направленные на защиту своих прав.

3) Правовые установки: это готовность взаимодействовать, руководствуясь правовыми знаниями, то есть поступать правомерно, в соответствии с законом; готовность отстаивать свои права и уровень личной ответственности за соблюдение прав.

Правовая установка – это сформировавшаяся в результате правовой социализации человека его поведенческая готовность (предрасположенность) к значимому с точки зрения права – правомерному или неправомерному – варианту поведения.

Как правило, в юридико-социологических исследованиях выделяют четыре вида правовых установок [38; 66]:

1) принципиальные – человек соблюдает требования права потому, что разделяет их, понимает ценность права и правопорядка для общества;

2) прагматические – человек считает, что ему выгодно соблюдать правовые требования;

3) конформные – привычка следовать общепринятым требованиям;

4) вынужденные – основываются на страхе наказания

По мнению К. Е. Игнатенковой и Т. Ю. Герцог, в структуре правовой грамотности целесообразно выделить основной и дополнительный компоненты. Основной компонент включает в себя знания, необходимые для решения повседневных задач, однако его предметное содержание для каждого человека является индивидуальным ввиду своего социального и профессионального статуса. Дополнительный компонент включает знания, выходящие за рамки повседневной жизни (знания норм различных отраслей права), но они являются универсальными для всех. В отличие от основного компонента, дополнительный носит более статичный характер, поскольку знания, лежащие в его основе, применяются лицами при определенных обстоятельствах, например, в случае ненадлежащего исполнения обязательств, расторжения брака, наступления административной ответственности и других [25, с. 74].

Таким образом, исходя из представленных компонентов, можно отметить, что правовая грамотность – это не только знание закреплённых законом прав и обязанностей, а ещё и умение применять эти знания для собственной выгоды – материальной или духовной.

Подводя итог настоящему разделу, в результате исследования, можно сделать следующий вывод: правовая грамотность является объектом исследования многих наук, в том числе социологии, правоведения, психологии и других. С точки зрения социологии, правовая грамотность – это ядро правосознания, с точки зрения юриспруденции правовая грамотность определяется через правовую культуру и правовое воспитание, с точки зрения психологии правовая грамотность – это воздействие на сознание индивидов и общества в целом. При этом все изложенные подходы в определении правовой грамотности можно объединить тем, что правовая грамотность, это, прежде всего, умения, навыки и установки, направленные на защиту прав человека, обеспечение безопасности его и общества в целом.

1.2. Социальные аспекты правовой грамотности участников дорожного движения

Рассмотрим понятие «участники дорожного движения». Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 02.07.2021) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 22.08.2021) определяет дорожное движение как совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. В этом же федеральном законе дается определение участника дорожного движения: «лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства». Таким образом, в рамках исследования необходимо рассматривать правовую грамотность водителя транспортного средства, пешехода и пассажира транспортного средства.

В последние годы отмечается снижение значений основных показателей дорожно-транспортной аварийности. Однако число погибших в дорожно-транспортных происшествиях остается значительным. В соответствии с отчетом государственной статистики ГИБДД России, за 12 месяцев 2019 г. произошли 201 (-14,8 %) ДТП с особо тяжкими последствиями, в которых погибли 416 (-26,6 %) и получили ранения 2243 (+2 %) человека. Наибольшее количество таких ДТП и числа погибших зарегистрировано в Московской области (4 ДТП, 23 погибших), Краснодарском (5 ДТП, 25 погибших), Забайкальском (4 ДТП, 37 погибших) и Алтайском (3 ДТП, 19 погибших) краях. Максимальное число погибших в одном ДТП в России (19 человек) зарегистрировано в Забайкальском крае.

Так, согласно статистике, в январе-декабре 2020 г. в России количество аварий с выездом водителей на полосу встречного движения составило 11661. В них – погибло 3722 человека; ранено 20225 человек. В Алтайском крае таких аварий было совершено 199. В них погибло 65 человек, ранено – 369.

Количество аварий по вине водителя, который находился в состоянии алкогольного опьянения составило по России 18582 ДТП; погибло 4438 чел., ранено 24809. По Алтайскому краю было совершено 294 ДТП; погибло 70 чел., ранено 394.

Количество наездов на пешеходов составило по России – 34240; ранено 301430; погибло 4205. По Алтайскому краю количество наездов составило – 686; погиб 61 чел., ранено 646 чел. [49].

Важно также отметить статистику аварийности с участием детей. Согласно данным Госавтоинспекции, в 2019 году в дорожных авариях погибли 794 ребенка в возрасте до 18 лет, в 2018 году 869 детей. При этом пострадавших детей в 2019 году стало больше на 343 ребенка, по сравнению с 2018 годом. В январе – декабре 2020 г. по России количество составило 15170; погибло – 502 ребенка, ранено – 16675 детей. По Алтайскому краю таких аварий было 319, ранен 341 ребенок, погибло 8 детей.

Так, по мнению специального посланника генерального секретаря ООН по безопасности дорожного движения Жана Тодта, причинами высокой смертности на дорогах в России являются недостатки образования водителей и пешеходов, вождение в нетрезвом виде, использование телефонов за рулем, а также изъяны в правовом преследовании нарушителей. Вместе с тем он указал, что российские ведомства, в частности, Минтранс, Минздрав и МВД, приложили большие усилия для решения проблемы безопасности дорожного движения. Однако, по мнению Тодта, «ещё многое предстоит сделать» [19]. Названные обстоятельства свидетельствуют о необходимости разработки и осуществления ряда мер, направленных на снижение количества пострадавших в ДТП.

Исходя из представленных статистических данных, можно сделать следующие выводы: факторами аварийности на дорогах становятся:

- незнание правил дорожного движения (езда по поддельному водительскому удостоверению, знание только устаревших правил).
- фактор опьянения водителя;

- возраст участника дорожного движения (этот фактор относится к несовершеннолетним, которые в огромном количестве становятся участниками дорожно-транспортных происшествий).

Среди опасных факторов, которые могут являться причиной ДТП, ВОЗ выделяет алкогольное опьянение, превышение допустимой скорости движения, обгон в неполюженном месте, разговор с водителем, курение за рулем, усталость водителя [48].

Причинами ДТП являются различные факторы из составляющей системы «водитель – автомобиль – дорога – среда»: возраст водителя, его физическое и психическое состояния, опыт управления транспортным средством, уровень профессиональной подготовки, качество автомобильных дорог, интенсивность дорожного движения, техническое состояние автомобиля и т. д.

Рассмотрим каждый фактор в отдельности.

1. К сожалению, факты приобретения и использования поддельных документов: медицинских справок без посещения медицинских учреждений и врача, водительского удостоверения и др. имеют место быть в нашей жизни. Такое преступление считается оконченным с момента предъявления документа, независимо от достижения цели, в связи с которой он был предъявлен. Например, для получения водительских прав гражданин обязан предоставить в ГИБДД справку о прохождении медицинской комиссии. Данная справка подтверждает отсутствие заболеваний и зависимостей, при которых запрещается управление транспортным средством. Для получения водительского удостоверения гражданину также необходимо пройти определенную процедуру с предъявлением в ГИБДД соответствующих документов. Медицинская справка, выданная уполномоченным медицинским учреждением, и водительское удостоверение, выданное ГИБДД, являются официальными документами. Уголовная ответственность за использование заведомо подложного документа, предоставляющего права или освобождающего от обязанностей, установлена частью 3 статьи 327 УК РФ. Санкция названной статьи предусматривает наказание вплоть до лишения

свободы на срок до одного года. Наказанию подлежит лицо, достигшее ко времени совершения преступления шестнадцатилетнего возраста.

Кроме того, каждый год в ПДД вносятся различные изменения, в результате чего перестают действовать некоторые пункты ПДД или же появляются новые правила. Иногда бывает так, что новые введенные правила исключают существующие или наоборот. В этом случае даже специалисты, занимающиеся вопросами дорожного права, сталкиваются с проблемами интерпретации многих нововведений в ПДД. Что касается водителей с большим стажем вождения, зачастую, они не вникают в суть изменений, не считают нужным изучать изменения, поскольку считают, что опыт вождения дает им преимущества.

2. Водитель, являясь главным звеном системы «Человек-Машина-Среда», обеспечивает надежную и безопасную работу этой системы. От его физиологического статуса во многом зависит безопасность работы системы, при этом состояние водителя изменяет его темперамент, который влияет на его поведение. Человеческий фактор является ключевым моментом при стремлении к совершенствованию дорожного движения и снижать или вообще исключить его роль – означает обречь всю работу системы на неудачу уже на стадии планирования, что непосредственным образом влияет на экономическую безопасность нашей страны [70].

Признанным фактором риска ДТП является потребление алкоголя: каждое четырнадцатое из всех ДТП в России, произошедшее из-за нарушения водителями Правил дорожного движения, совершено в состоянии алкогольного опьянения, в том числе и со смертельным исходом, что вносит весомый вклад в структуру алкоголь-атрибутивной смертности [64].

Водитель, находящийся в состоянии опьянения, не в полной мере осознает свои действия, направленные на управление транспортным средством. Некоторые уверены, что в состоянии контролировать себя и управлять автомобилем и что никаких последствий не наступит. Однако такая

уверенность очень часто не оправдывает себя на практике и может привести к трагедии [22, с.36].

Следует помнить, что согласно п. 2.7 Правил дорожного движения «управление транспортным средством в состоянии опьянения запрещено» [10]. Данное нарушение влечет административное, а в некоторых случаях и уголовное наказание. Обычно выделяют следующие виды состояния опьянения: алкогольное, наркотическое и иное токсическое.

Алкоголь пагубно влияет на функциональность организма, снижая тем самым его работоспособность, концентрацию и добавляя вероятную возможность ошибочных действий. Ослабляя лишь на мгновение ряд важных способностей организма, важных при управлении транспортным средством, приводит к очень тяжелым последствиям, зачастую приводящим к летальному исходу [39]. ДТП по вине водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, по данным ГУОБДД МВД России за последний год стал снижаться. Но все равно, смертность от вождения водителей находящихся в состоянии алкогольного опьянения очень высокая. Основу аварий нетрезвых водителей составляют аварии с выездом на встречную полосу с последующим лобовым столкновением.

Пьянство за рулем – серьезная проблема, которая требует самых серьезных решений. При этом надо понимать, что управление ТС в состоянии алкогольного или наркотического опьянения все-таки является сопутствующим, а не непосредственным фактором возникновения ДТП. Необходимо подчеркнуть, что для многих водителей основной причиной не приступать к управлению автомобилем в нетрезвом состоянии является вероятность быть «пойманными» при движении сотрудниками дорожно-патрульной службы (ДПС), с перспективой больших финансовых потерь или лишения права на управление транспортным средством, а не психофизиологическое состояние организма.

3. Ежегодно в мире в результате дорожно-транспортных происшествий гибнут более 186 тысяч детей в возрасте до 18 лет. Очень часто происходят

несчастные случаи с участием детей и подростков, в результате чего дети погибают и получают ранения различной степени тяжести, травмы на всю жизнь. К сожалению, дорожно-транспортный травматизм в России превышает европейские показатели. В числе причин такого «лидерства» является невнимательность на дорогах пешеходов, а также водителей, нарушающих правила перевозки детей.

На первом месте по количеству ДТП с пострадавшими детьми – происшествия, в которых получили травмы дети-пассажиры (62%), на втором, дети-пешеходы (30%), остальные 8 % приходятся на ДТП, где ребенок управляет автотранспортным средством, либо управляет велосипедом, самокатом [15, с. 221].

Анализ показал, что участники ДТП – это в основном дети младшего и среднего школьного возраста. А количество пострадавших детей говорит о невосполнимых потерях, как для конкретных семей, так и для общества в целом. Из данной статистики можно сделать вывод, что в примерно 80% случаях ДТП виновными являются взрослые. Необходимо знать, что п. 22.9 Правил дорожного движения Российской Федерации [10] обязывают водителей использовать специальные удерживающие устройства при перевозке в салоне автомобиля детей.

Важно с раннего детства научить детей правильному поведению на дорогах и знаниям правил дорожного движения. Детский дорожно-транспортный травматизм во многом обусловлен такими особенностями как психофизиологическое развитие: незрелость; невозможность правильно оценивать ситуацию; быстрое формирование условных рефлексов и их быстрое исчезновение; потребность в движении, которая преобладает над осторожностью; желание подражать взрослым; переоценка собственных способностей; специфика реакции на приближающийся автомобиль [16, с.327].

Дети-пешеходы еще одна большая категория потенциальных правонарушителей. Дети в силу своего психоэмоционального развития не всегда внимательны, в том числе и на проезжей части. Они могут неожиданно

выйти на дорогу из-за препятствий, которых не может увидеть водитель; не всегда относятся в серьез к сигналам; совершают переход в неустановленных местах. Несовершеннолетние пешеходы недисциплинированные и имеют слабое знание ПДД. Однако, зачастую, даже если ребенок знает правила, это не означает, что он применит эти знания на практике. Опрашивая ребенка после происшествия, зачастую инспекторы ГИБДД фиксируют его знания о том, как правильно себя вести на дороге, но почему дети не применяют эти правила на практике, до сих пор остается вопросом. На сегодняшний день глобальной проблемой для безопасности на дороге стали гаджеты. Дети старшего школьного возраста при переходе через проезжую часть сильно отвлекаются на них.

Другими словами, неправильное поведение детей на дороге может быть обусловлено как недостаток сформированных навыков, необходимых для безопасного поведения на дорогах. Принимаемые меры, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения и профилактику детского дорожно-транспортного травматизма, недостаточны для снижения уровня аварийности с участием детей [14].

Не стоит преуменьшать и вину водителей при наезде на пешеходов. Невнимательность, усталость за рулем, отсутствие правовой культуры, а также состояние алкогольного или наркотического опьянения часто присутствуют на практике.

Отдельный процент из года в года пострадавших в ДТП детей – это водители механических транспортных средств. Оказавшись в потоке транспорта, ребенок, часто даже не знает, как ему правильно нужно двигаться по проезжей части, теряется и паникует. Чаще всего эти обстоятельства и способствуют совершению дорожно-транспортного происшествия. Помимо этого, в таких происшествиях имеет место бахвальство и ложная смелость перед ровесниками. Желание самоутвердиться толкает подростков на необдуманные действия на дороге. Безусловно, ответственность лежит на родителях, которые обязаны ограничить доступ несовершеннолетнего к

управлению средством передвижения, а также донести до ребёнка, что право на управления механическими транспортными средствами появляется лишь с 18 лет.

Таким образом, пострадавшие в ДТП дети – это различные категории участников дорожного движения. Главными причинами детского дорожно-транспортного травматизма являются: низкий уровень правовой культуры, несоблюдение Правил дорожного движения и требований безопасного поведения на дороге детьми и взрослыми. Системный анализ причин, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий, а также работа по профилактике в данных направлениях, позволит снизить аварийность на дорогах и сократить детские жертвы.

Если сравнить Россию с другими странами по количеству ДТП с участием несовершеннолетних, то следует отметить, что в таких странах как Турция, Греция, Кипр, Италия и Франция в два раза меньше ДТП в целом и с участием детей, в частности. Стоит сказать о несравнимом качестве дорог, а также большой проводимой работе по совершенствованию организации дорожного движения. Например, для улучшения видимости в темное время суток или при плохих погодных условиях там используется нанесение на дорожное покрытие искусственной виброполосы и выделение данной искусственной неровности цветным асфальтобетоном [47, с. 18]. Данный положительный опыт организации дорожного движения, новейшие технологии в данной области начинают применяться и у нас. Однако, объемы применения и использования, на сегодняшний день, не соответствуют уровню аварийности на территории Российской Федерации.

В нашей стране, сотрудники Госавтоинспекции каждый год реализуют свои программы по обеспечению безопасности детей на дорогах, проводятся уроки для детей школьного возраста, для детей детского сада проводятся занятия и профилактические мероприятия, посвященные ПДД. В соответствии с возрастом детей проводятся игровые и познавательные уроки, раздаются средства безопасности, такие как яркая одежда и светоотражающие элементы.

Но, как показывает практика, и тот факт, что с каждым годом вырастает количество травмированных на дороге детей, а также детская смертность, данных мер недостаточно. На наш взгляд, проблему необходимо решать комплексно: мероприятия по профилактике следует проводить с участием родителей, образовательных и спортивных учреждений.

В целях профилактики ДТП, следует уделять большое внимание изучению и повторению правил дорожной безопасности. Прежде всего, родители и учителя должны проводить беседы с детьми, с учетом особенностей аварийности и нарушений ПДД для каждого возраста. Родители должны обеспечить безопасность несовершеннолетнего участника дорожного движения, находящегося в транспортном средстве. Важно на собственном опыте показывать неукоснительное соблюдение ПДД, положительный пример родителей способствует воспитанию правовой культуры и соблюдению правил безопасного поведения на дороге детьми.

Сейчас для этого гораздо больше возможностей, на сайтах ГИБДД по регионам можно найти обучающие видеоуроки, сотрудниками Госавтоинспекции проводятся «прямые эфиры» в социальных сетях, онлайн-викторины, конкурсы и челленджи по правилам дорожного движения.

Целью воспитательного образования детей является подготовка их к самостоятельной жизни в обществе. Достижение такой цели обеспечивает вся система учебно-воспитательной работы школы. Для того, чтобы обучение детей основам безопасности движения в было эффективным, необходимо соблюдения следующих принципов: систематичности, последовательности, наглядности. Формы проведения обучения могут быть самыми различными и выбираются в зависимости от сложности изучаемой темы, возрастных особенностей ребенка. Одной из проблем, остается то, что изучение правил безопасного поведения на улицах и дорогах в большинстве общеобразовательных учреждений субъектов Российской Федерации осуществляется только путем дополнительного выделения часов за счет вариативной части базисного учебного плана. В целом методика работы с ребёнком должна включать не только формы, но и комплекс

психолого-педагогических методов и приёмов, основная цель которых состоит в том, чтобы превратить знания Правил дорожного движения в убеждения и на этой основе сформировать устойчивые навыки безопасного поведения ребёнка в дорожном движении.

Совместная работа школы и семьи может стать успешной и дать положительные результаты, если родители будут проявлять интерес к воспитанию ребёнка и находясь с детьми на улицах и дорогах, соблюдать сами Правила дорожного движения, показывая на личном примере, как это нужно делать, быть партнёрами для своих детей в широком спектре профилактических и воспитательных мероприятий (конкурсах, викторинах, праздниках, ролевых играх, творческих занятиях и др.).

Также предлагаем:

1. Ввести в школах обязательный предмет по изучению правил дорожного движения с созданием единого учебника.

2. Проводить массово-разъяснительную работу по пропаганде ПДД среди учащихся школы и их родителей, особое внимание уделять работе с детьми, имеющими вело- и мототехнику.

Снижению количества ДТП с участием детей может поспособствовать анализ подвижности детей школьного возраста. Комплексное изучение маршрутов передвижения школьников, позволит провести проверку состояния автодорог, организацию улично-дорожной сети, наличие знаков, светофоров, пешеходных переходов. На основании проведенного анализа можно принять конкретные меры по устранению неудовлетворительных дорожных условий, способствующих совершению ДТП с участием несовершеннолетних участников дорожного движения.

Смерть детей для общества и государства носит не только человеческий, но и политически значимый характер, так как влияет на уровень детской смертности в целом, что отражает уровень развития и благосостояния страны. Детский травматизм последовательно определяет 3-ю графу в общей статистике детской смертности после заболеваний, связанных с перинатальным

периодом и болезнями органов дыхания. Его сокращение могло бы стать значительным вкладом в улучшение статистических показателей по стране в целом [62, с.50].

В результате исследования социальных аспектов правовой грамотности участников дорожного движения, можно сделать следующие выводы: участниками дорожного движения являются в соответствии с действующим законодательством водители транспортных средств, пешеходы, пассажиры транспортного средства. Проанализированная статистика показала, что наиболее частыми виновниками дорожно-транспортных происшествий становятся водители, находящиеся в состоянии алкогольного опьянения, а также несовершеннолетние. Причинами травматизма на дорогах, в том числе можно назвать отсутствие правовой грамотности, особенно это касается детей. Отсутствие правовой грамотности в данном случае обусловлена низким уровнем правовой культуры, несоблюдение Правил дорожного движения и требований безопасного поведения на дороге детьми и взрослыми.

1.3. Социально-правовые основы деятельности органов ГИБДД по повышению правовой грамотности участников дорожного движения

Основным субъектом деятельности по предупреждению правонарушений в сфере дорожного движения являются органы внутренних дел Российской Федерации [18] в частности задачи реализации деятельности по распространению знаний, касающихся обеспечения безопасности дорожного движения, а также по разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации возлагаются на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (Госавтоинспекция).

В целях реализации стоящих перед Госавтоинспекцией задач по повышению уровня правосознания и правовой культуры участников дорожного движения, эффективно предупреждению нарушений правил дорожного

движения, а также совершенствованию ее деятельности по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий приказом МВД России от 29.12.2018 № 903 утверждено Наставление по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения [10]

В ходе реализации деятельности, связанной с пропагандой безопасности дорожного движения, помимо указанного Наставления, Госавтоинспекция руководствуется положениями следующих базовых нормативных правовых актов:

- Конституцией Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) [1];
- Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ [2];
- Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [7];
- Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» [7];
- Федеральным законом от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [5];
- постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» [7];
- распоряжением Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы» [8].

Повышение правовой грамотности участников дорожного движения осуществляется сотрудниками ГИБДД посредством пропаганды.

Поскольку под пропагандой в широком смысле понимается воздействие на мыслительные процессы с помощью различных инструментов, позволяющих трансформировать общественное сознание и формировать новые

поведенческие модели и институты гражданского общества [28] пропаганду безопасности дорожного движения можно охарактеризовать как распространение информации, связанной с вопросами соблюдения правил дорожного движения, обеспечения безопасности дорожного движения, с разъяснением положений нормативных правовых актов, упорядочивающих поведение участников дорожного движения, технических требований к транспортным средствам и элементам дорожной инфраструктуры, со своевременным информированием населения о состоянии аварийности в области дорожного движения и об информационно-пропагандистских мероприятиях, проводимых органами внутренних дел Российской Федерации¹⁰.

Основными направлениями деятельности, которые реализуют подразделения Госавтоинспекции в части пропаганды безопасности дорожного движения, являются:

- осуществление мероприятий по профилактике дорожно-транспортных происшествий, направленных на снижение тяжести их последствий, в том числе детского дорожно-транспортного травматизма;

- распространение информации среди населения о состоянии безопасности дорожного движения, в том числе с использованием информационно-телекоммуникационной сети Интернет;

- выработка у участников дорожного движения должного правосознания, высокой дорожно-транспортной культуры, уважения других участников, установление доверительных отношений между сотрудниками подразделений Госавтоинспекции и лицами, участвующими в дорожном движении;- формирование высокой дисциплинированности участников дорожного движения, ответственного поведения на дороге [40].

В целях реализации комплексных мероприятий, связанных с пропагандой дорожного движения, убеждением граждан в пользе правомерного поведения и недопустимости противоправных деяний [41], подразделения Госавтоинспекции должны организовать системное взаимодействие между всеми участниками дорожного движения [23], а также тесно сотрудничать с

органами исполнительной власти, органами местного самоуправления, образовательными, общественными организациями, учреждениями здравоохранения и, безусловно, со средствами массовой информации.

Для пропаганды безопасности дорожного движения следует использовать возможности телевидения, радио, инновационных технологий, в частности информационных порталов, сети Интернет, осуществлять SMS-рассылки, содержащие информацию, направленную на повышение правовой культуры и дорожно-транспортное воспитание людей [17].

Реализация Госавтоинспекцией мероприятий, связанных с пропагандой безопасности дорожного движения, происходит на основании принципов научности, оперативности, конкретности, наступательности, общедоступности.

Принцип научности состоит в применении Госавтоинспекцией современных научных знаний, методик, достижений, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения и максимальную информированность населения в данной сфере.

Принцип оперативности пропаганды связан с необходимостью своевременного проведения мероприятий по пропаганде, направленных на эффективное обеспечение безопасности дорожного движения, которые должны быть соизмеримыми изменяющейся обстановке в данной сфере.

Принцип конкретности обусловлен необходимостью реализации конкретных практических действий на основе устойчивых теоретических, практических знаний, достоверной статистической информации.

Принцип наступательного характера пропаганды связан с формированием у населения (участников дорожного движения) устойчивого отрицательного отношения к нарушениям в области дорожного движения, формированием тенденций, побуждающих соблюдать правила дорожного движения и нетерпимо относиться к соответствующим нарушениям.

Принцип общедоступности пропаганды означает доходчивость донесения информации по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения до всех категорий участников дорожного движения.

Безусловно, проведение мероприятий, связанных с пропагандой безопасности дорожного движения, предопределяет необходимость их финансирования, которое осуществляется за счет средств МВД России, федеральных, региональных и муниципальных программ по безопасности дорожного движения, ассигнований федерального, региональных и муниципальных бюджетов.

Основными направлениями деятельности подразделений Госавтоинспекции по пропаганде являются:

1. Осуществление разъяснительной работы среди населения по поводу содержания нормативных правовых актов в сфере безопасности дорожного движения. Цель данного направления – профилактика дорожно-транспортных происшествий, формирование чувства высокой ответственности и дисциплинированности у участников дорожного движения.

2. Целенаправленное информационное воздействие на участников дорожного движения по поводу необходимости соблюдения правил дорожного движения, информирование населения о количестве дорожно-транспортных происшествий, их причинах, проблемах, связанных с обеспечением безопасности на дорогах.

3. Непосредственное осуществление профилактических мероприятий с целью сокращения числа дорожно-транспортных происшествий, снижения уровня дорожно-транспортного травматизма с привлечением представителей средств массовой информации, блогеров, государственных и общественных организаций, объединений, заинтересованных в надлежащем обеспечении безопасности дорожного движения.

4. Формирование и укрепление доверия и авторитета у участников дорожного движения к работе подразделений Госавтоинспекции. Ознакомление населения с проблемами, связанными с обеспечением безопасности дорожного движения.

Для выполнения задач, предусмотренных данным направлением деятельности, подразделения Госавтоинспекции должны:

- максимально полно информировать население о деятельности подразделений Госавтоинспекции, связанной с предупреждением дорожно-транспортных происшествий, выявлением и пресечением административных правонарушений, уголовно наказуемых деяний, реализованных профилактических мероприятиях среди детей и подростков;

- содействовать средствам массовой информации в освещении вопросов по соответствующим направлениям работы подразделений Госавтоинспекции;

- проводить анализ информации о состоянии дорожно-транспортной обстановки (в том числе статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях, правонарушениях в данной сфере) с целью разработки предложений по совершенствованию деятельности подразделений Госавтоинспекции;

- привлекать общественные организации для участия в мероприятиях, связанных с предупреждением дорожно-транспортных происшествий, детского дорожно-транспортного травматизма.

Подразделения Госавтоинспекции реализуют деятельность, связанную с пропагандой безопасности дорожного движения, посредством следующих форм и методов:

1) организация и проведение массовых мероприятий (пробеги на автомобилях, мотоциклах, велосипедах, викторины, выставки, конкурсы, соревнования, флешмобы и др.);

2) распространение буклетов, других видов печатной продукции, обращенной к населению, по вопросам безопасности дорожного движения;

3) организация и проведение конкурсов на лучшее печатное издание, отражающее актуальные сведения в области безопасности дорожного движения;

4) консультативное содействие и сотрудничество при подготовке печатных изданий, видеопроизведений по вопросам безопасности дорожного движения;

5) использование потенциала средств массовой информации, сувенирных изделий, печатных брошюр в целях социальной рекламы, направленной на привлечение внимания к проблемам в области безопасности дорожного движения;

6) организация в общественных местах голосовых обращений, видеотрансляций к лицам, участвующим в дорожном движении, о необходимости соблюдения правил дорожного движения;

7) проведение бесед, лекционных занятий с населением по вопросам недопустимости нарушений правил дорожного движения;

8) организация, проведение, участие в научных конференциях, круглых столах по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;

9) анализ имеющегося опыта, проработка и использование новых форм и методов, связанных с пропагандой безопасности дорожного движения.

Таким образом, ведущая роль в деятельности, связанной с пропагандой безопасности дорожного движения, а также профилактикой нарушений правил дорожного движения, принадлежит именно подразделениям Госавтоинспекции, которым в своей деятельности необходимо использовать весь потенциал возможностей для проведения профилактической работы и пропаганды безопасности дорожного движения на основе принципов, позволяющих формировать новые подходы к ее содержанию.

Глава II. Социологический анализ проблемы повышения правовой грамотности участников дорожного движения

2.1. Методика социологического исследования деятельности Госавтоинспекции УМВД России по городу Барнаулу в повышении правовой грамотности участников дорожного движения

В первой главе работы рассмотрены основные подходы к изучению правовой грамотности как объекта исследования в социологии и других науках; социальные аспекты правовой грамотности участников дорожного движения; социально-правовые основы деятельности органов ГИБДД по повышению правовой грамотности участников дорожного движения. Для проведения дальнейшего исследования путей повышения уровня правовой грамотности участников дорожного движения в данном разделе будет рассмотрена методика социологического исследования, как одного из инструментов измерения состояния социального явления.

Для получения целостного представления о повышении уровня правовой грамотности участников дорожного движения проведено эмпирическое исследование текущего состояния уровня правовой грамотности участников дорожного движения.

Объектом исследования является текущий уровень правовой грамотности участников дорожного движения.

Предметом исследования выступают особенности повышения уровня правовой грамотности участников дорожного движения органами Госавтоинспекции.

Целью исследования является выявление уровня правовой грамотности участников дорожного движения и роль деятельности Госавтоинспекции УМВД России по городу Барнаулу в повышении правовой грамотности участников дорожного движения.

В качестве задач проводимого исследования целесообразным представляется выделить следующие:

1. Выяснить текущее отношение участников дорожного движения к требованиям ПДД РФ .

2. Выявить ассоциативные характеристики понятий «право» и «безопасность», существующие в сознании участников дорожного движения.

3. Определить уровень правовой грамотности участников дорожного движения.

4. Оценить осведомленность граждан о деятельности ГИБДД в повышении правовой грамотности участников дорожного движения.

5. Проследить поведенческие установки участников дорожного движения в правовой реальности.

Используемая в настоящем исследовании выборка – стихийная. Общий объем выборки 100 человек. Опрос проводился в г. Барнауле, Алтайского края, в опросе участвовали лица от 18 лет и старше. Сбор информации проводился методом анкетного опроса. Указанный метод относится к подгруппе количественных социологических методов. Анкетный опрос – разновидность метода опроса, при которой общение между исследователем и респондентом опосредуется анкетой. Анкетный опрос предполагает жестко фиксированный порядок, содержание и форму вопросов, ясное указание способов ответа. Под анкетой понимается опросный лист, самостоятельно заполняемый респондентом по указанным в нем правилам.

Анкетные опросы широко применяются для получения информации о фактическом положении вещей в изучаемой области, об их оценке, о мнениях, интересах и мотивах деятельности респондентов, которую потом обрабатывают с помощью статистики. Чаще всего анкеты используют в случаях, когда необходимо опросить большое число респондентов за относительно короткое время или когда респонденты должны тщательно подумать над своими ответами, имея перед глазами отпечатанный вопросник с заданными вариантами ответов.

Анкетирование редко бывает сплошным, чаще оно имеет выборочный характер. Поэтому достоверность и надежность полученной анкетированием информации зависит, прежде всего, от репрезентативности выборки: группа изучаемых объектов должна быть типичной для всей изучаемой совокупности. Для анализа различных видов анкетных опросов наиболее подходящей представляется классификация В. А. Ядова [69, с. 51]. Он классифицирует анкетные опросы, прежде всего по содержанию и конструкции задаваемых вопросов. Данный автор различает открытые опросы, когда респонденты высказываются в свободной форме, имеют большую возможность выразить свою точку зрения, не ограничены выбором среди фиксированных вариантов ответа, а так же закрытые, в котором все варианты ответов заранее предусмотрены.

Выделяют различные функции анкетного опроса: индикаторную, коммуникативную, инструментальную.

Индикаторная функция опроса заключается в обеспечении исследования требуемой информацией. Коммуникативная функция обеспечивает перевод задач на «язык респондента», то есть обеспечивает доступность, однозначность и адекватность вопроса. Инструментальная функция опроса связана с его измерительной задачей.

Основной функцией анкеты является возможность предоставить исследователю достоверную информацию о предмете анализа.

Для измерения численных показателей исследуемых характеристик используются шкалы измерения, которые представлены вариантами ответов на интересующие исследователя вопросы. Таким образом, варианты ответов выражают количественные свойства этих шкал и настоящим обеспечивают дальнейшую их статистическую обработку.

В настоящем исследовании был применен такой социологический метод, как экспертный опрос.

Экспертный опрос – это разновидность социологического опроса, в ходе которого респондентами выступает особый тип людей – эксперты. Это

компетентные лица, имеющие глубокие знания о предмете или объекте исследования. Отличительная особенность этого метода состоит в том, что он предполагает компетентное участие экспертов в анализе и решении проблем исследования.

Основное назначение экспертного опроса заключается в выявлении наиболее существенных, важных аспектов исследуемой проблемы, повышении надежности, достоверности, обоснованности информации, выводов и практических рекомендаций благодаря использованию знаний и опыта экспертов. Экспертный опрос может быть использован при изучении всех сфер деятельности, в диагностике, в оценке состояний социального объекта, нормировании, проектировании, прогнозировании, в принятии решений.

Основной инструментарий экспертных опросов составляют анкеты или бланк-интервью. В соответствии с выбранным инструментом процедура опроса может заключаться либо в анкетировании, либо в интервьюировании экспертов. В настоящей работе был проведен формализованный опрос экспертов, было опрошено 2 эксперта, профессиональные обязанности которых непосредственно относятся к пропаганде безопасности дорожного движения и которые в настоящее время проходят службу в Госавтоинспекции УМВД России по городу Барнаулу.

В рамках настоящего исследования принята следующая интерпретация основных понятий:

Правовая грамотность – умения, навыки и установки, направленные на защиту прав человека.

Участники дорожного движения – лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства.

Повышение – процесс перевода в более высокое состояние уровня измеряемой величины.

Для целей исследования предлагается следующая операционализация используемых в настоящей работе понятий:

Признак	Показатель	Индикатор
1.Отношение к закону	<p>1.1 Чем Вы, будучи участником дорожного движения, обычно руководствуетесь при принятии решения того, как Вам поступить в той или иной ситуации, которая возникла на дороге?</p> <p>1.2 Как Вы считаете, какова роль законов в нашей жизни?</p> <p>1.3 Как Вы считаете, в каком случае возникает необходимость соблюдать законы?</p>	<p>-Правилами дорожного движения; -Действую исходя из ситуации; -Другое _____; -Затрудняюсь ответить;</p> <p>-Значительная роль, защищают каждого из нас; -Довольно значительная, законы могут в некоторых случаях защищать наши права, обеспечить нашу безопасность; -Небольшая роль, законы чаще неэффективны; -Очень маленькая роль, законы никогда не исполняются; -Другое _____; -Затрудняюсь ответить ;</p> <p>-Требования закона следует соблюдать всегда и во всем, даже если закон устарел или не вполне соответствует действительности; -Если представители власти будут соблюдать законы, то этому примеру последуют и другие члены общества; -Не так важно, соответствует что-либо закону или нет – главное, чтобы это было справедливо; -Соблюдать законы следует тогда, когда за их несоблюдение могут наказать; -Другое _____; -Затрудняюсь ответить;</p>

<p>2.Отношение к органам Госавтоинспекции МВД России</p>	<p>2.1 Как Вы считаете, кто должен проводить мероприятия по пропаганде безопасности дорожного движения?</p> <p>2.2 В какой мере, на Ваш взгляд, заслуживают доверия органы Госавтоинспекции</p> <p>2.3 Принимали ли вы когда-нибудь участие в проводимых ГАИ мероприятиях по профилактике безопасности дорожного движения?</p> <p>2.4 Как Вы считаете, могут ли органы Госавтоинспекции влиять на снижение количества дорожно-транспортных происшествий?</p>	<p>-Учебные заведения; -Государство; -органы Госавтоинспекции; -полиция в целом; -другое _____;</p> <p>-Вполне заслуживают; -Не вполне заслуживают; -Совсем не заслуживают;</p> <p>-Принимал; -Не принимал; -Никогда не слышал(а) о таких;</p> <p>-Однозначно да; -Может, но незначительно; -Не может, потому что все зависит только от самих участников дорожного движения;</p>
<p>3.Образ «права» и «безопасности» в сознании участников дорожного движения</p>	<p>3.1 С чем ассоциируется у Вас понятие "безопасность"? (выберите не более 3-х вариантов ответов)</p> <p>3.2 Какие ассоциации у Вас вызывает понятие "право"? (выберите не более 3-х вариантов ответов)</p>	<p>-Защищенность; -Надежность; -Стабильность; -Спокойствие; -Сохранность; -Другое _____;</p> <p>-Веления власти; -Справедливость; -Равенство; -Правда; -Свобода; -Добро; -Авторитет; -Сила;</p>

		<ul style="list-style-type: none"> -Ответственность ; -Наказание; -Государство; -Защита от произвола; -Запрет; -Деньги; -Закон; -Личные права; -Другое_____;
4.Уровень правовой грамотности и источники правовых знаний	<p>4.1 Знаете ли Вы правила дорожного движения?</p> <p>4.2 Как Вы оцениваете свой собственный уровень правовой грамотности как участника дорожного движения?</p> <p>4.3 Приходилось ли Вам, как участнику дорожного движения, оказываться в ситуациях, когда Вы ощущали недостаток правовых знаний?</p> <p>4.4 Выберите основной источник правовых знаний в сфере дорожного движения для вас (выберите 1 вариант ответа)</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Да, достаточно хорошо; -Слабо знаю; -Практически не знаю; -Очень хороший ; -Достаточный; -Недостаточный; -Очень слабый; -Да, часто; -Иногда; -Почти никогда; -Затрудняюсь ответить; -Опыт изучения в школе; -Самостоятельное изучение; -СМИ ; -Социальная среда (друзья, соседи, коллеги по работе); -Семья; -Другое_____;

<p>5. Поведенческие установки в правовой реальности</p>	<p>5.1 Как Вы считаете, могли бы Вы в некоторых ситуациях совершить нарушение правил дорожного движения?</p> <p>5.2 Смогли бы вы сесть за руль в состоянии алкогольного опьянения?</p> <p>5.3 Переходите ли вы дорогу на красный свет светофора?</p> <p>5.4 Допускаете ли Вы поездку в автомобиле без пристегнутого ремня безопасности?</p>	<p>-Уже совершал и неоднократно; -Да, но крайне редко; -Возможно да; -Больше нет, чем да; -Категорически нет;</p> <p>-Да, однозначно; -Скорее да, чем нет; -Только если бы мне лично ничего при этом не угрожало; -Скорее нет, чем да; -Нет; -Затрудняюсь ответить;</p> <p>-Всегда перехожу; -Нет, всегда жду пока загорится зеленый; -Перехожу на красный только, если на дороге нет машин;</p> <p>-Да, если рядом нет сотрудников ГИБДД; -Всегда пристегиваюсь; -Никогда не пристегиваюсь;</p>
<p>6. Социально-демографическая характеристика</p>	<p>6.1 Пол</p> <p>6.2 Возраст</p>	<p>-Мужской; -Женский;</p> <p>_____</p>

2.2. Основные результаты социологического исследования деятельности Госавтоинспекции УМВД России по городу Барнаулу в повышении уровня правовой грамотности участников дорожного движения

Статистика аварийности как на территории России в целом, так и в пределах Алтайского края свидетельствует о том, что не всегда уровень правовой грамотности участников дорожного движения находится на должном уровне. Опросив 100 случайных человек, как предполагаемых участников дорожного движения, в рамках настоящей работы получены следующие результаты.

На вопрос респондентам: «Чем Вы, будучи участником дорожного движения, обычно руководствуетесь при принятии решения того, как Вам поступить в той или иной ситуации, которая возникла на дороге (выберите один вариант ответа)?», получены следующие ответы (рис. 2.1):

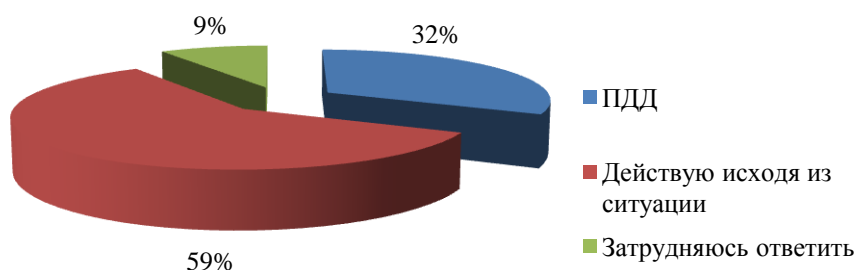


Рис.2.1 Распределение ответов на вопрос № 1.1

Как показывает опрос, 59% опрошенных респондентов при возникшей на дороге ситуации действуют не в соответствии с требованиями ПДД РФ, а исходя из сложившейся ситуации. Результаты говорят о том, что у участников дорожного движения нет устойчивого навыка обращения к закону, который, мог бы их обезопасить, предотвратив более тяжкие последствия.

На вопрос «Как Вы считаете, какова роль законов в жизни общества?», респонденты ответили следующим образом:

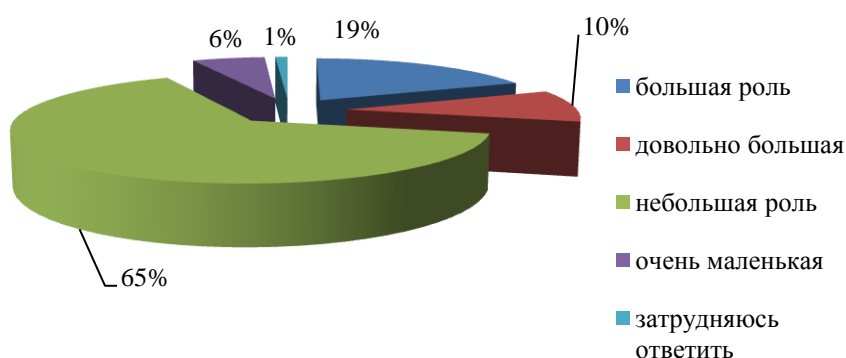


Рис. 2.2. Распределение ответов на вопрос № 1.2

Большинство респондентов отметили, что законы играют небольшую роль в нашей жизни. Это говорит о том, что если респонденты не верят в силу закона, то не считают нужным его соблюдать. Эти факторы находят свое отражение, прежде всего в правосознании граждан. Только 19% респондентов придают «значительную» роль законам в жизни общества. Неверие участников дорожного движения в силу закона следует объяснять социально-экономическими факторами в нашей стране, стабильно высоким уровнем коррупции.

Следующий вопрос, который был задан респондентам, звучал так «Как Вы считаете, в каком случае возникает необходимость соблюдать законы». Ответы на этот вопрос распределились следующим образом:

Таблица 2.1.

Распределение ответов на вопрос: «Как Вы считаете, в каком случае возникает необходимость соблюдать законы?»

	Проценты
1.Требования закона следует соблюдать всегда и во всем, даже если закон устарел или не вполне соответствует действительности	7%
2.Если представители власти будут соблюдать законы, то этому примеру последуют и граждане	21%
3.Не так важно, соответствует что-либо закону или нет – главное, чтобы это было справедливо	33%
4.Соблюдать законы следует тогда, когда за их несоблюдение могут наказать	32%
5.Другое	0
6.Затрудняюсь ответить	7%
Итого	100%

Как показывает результат данных таблицы 2.1, фактически, результаты совпадают с результатами предыдущего вопроса. Лишь 7% респондентов считают, что необходимо всегда соблюдать закон; 33% респондентов связывают закон со справедливостью; 32% считают, что соблюдать закон нужно лишь тогда, когда за их несоблюдение могут наказать. Таким образом, требования соблюдения закона связывается со справедливостью и возможностью его соблюдения только под страхом наказания.

На вопрос «Как Вы считаете, кто должен проводить мероприятия по пропаганде безопасности участников дорожного движения», ответы респондентов распределились следующим образом:

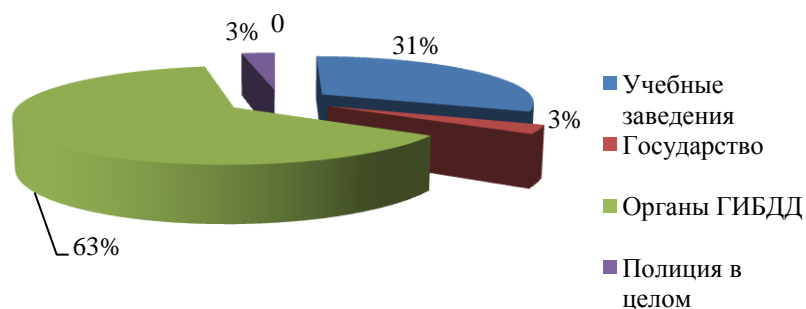


Рис. 2.3 Распределение ответов на вопрос № 2.1

Из представленных на рис. 2.3 данных видно, что респонденты на первое место в проведении мероприятий по пропаганде безопасности участников дорожного движения ставят органы ГИБДД (63%). В то же время, 31% респондентов считает, что проведение таких мероприятий может быть отнесено к учебным заведениям. Условиями опроса не уточняется на какие именно учебные заведения должна быть возложена организация таких мероприятий, но подразумевались школы и высшие учебные заведения. Таким образом, респонденты видят ключевую роль органов ГИБДД в пропаганде безопасности участников дорожного движения. В следующем вопросе, мы выяснили у респондентов, как они относятся к органам ГИБДД.

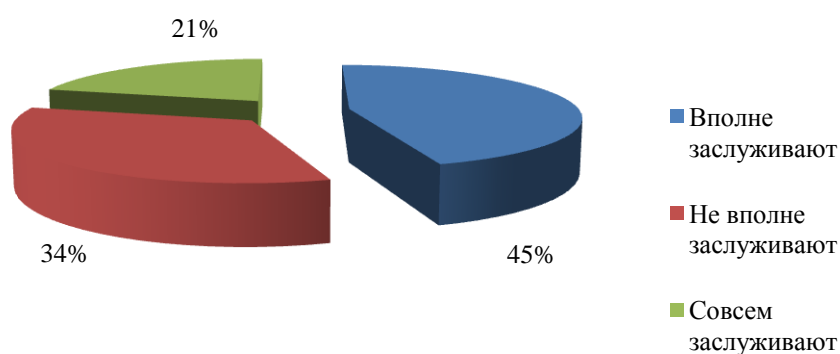


Рис. 2.4 Распределение ответов на вопрос № 2.2

Результат опроса показывает, что большинство респондентов в целом доверяют сотрудникам ГИБДД в полной мере (45%), при этом 21% опрошенных отметили, что сотрудники ГИБДД не заслуживают доверия. Во многом это связано, с подчеркнuto негативным образом сотрудников Госавтоинспекции. В то же время, в последние годы авторитет ГИБДД повышается в глазах граждан. По большей части это заслуга правильной политики в сфере борьбы с коррупцией и взяточничеством в России.

На вопрос «Принимали ли вы когда-нибудь участие в проводимых ГАИ мероприятиях по профилактике безопасности дорожного движения», ответы респондентов распределились следующим образом:

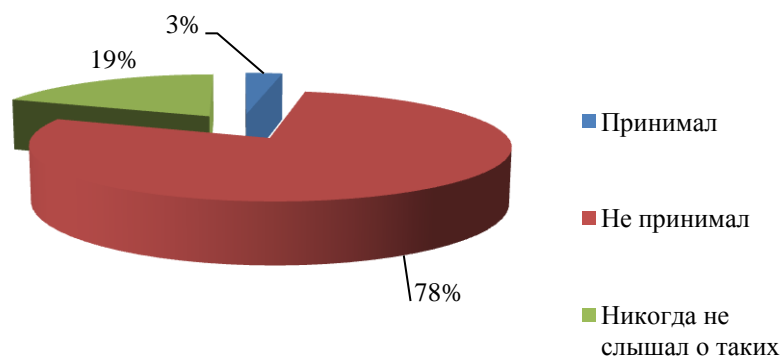


Рис. 2.5 Распределение ответов на вопрос № 2.3

Результаты опроса показали, что лишь 3% респондентов принимали участие в мероприятиях проводимых ГИБДД по профилактике безопасности участников дорожного движения. При этом, 78% опрошенных никогда не принимали участие в таких мероприятиях, а 19% респондентов вообще никогда не слышали о таких мероприятиях. Результаты опроса говорят о том, что участники дорожного движения практически не принимают участия в мероприятиях по повышению правовой грамотности в сфере дорожного движения, информация об их проведении доводится до них крайне неэффективно. Информация о проводимых профилактических мероприятиях недостаточно освещается в СМИ, в сети Интернет, а влияния размещаемой информации на повышение уровня правовой грамотности участников дорожного движения недостаточно.

На вопрос «Как Вы считаете, могут ли органы Госавтоинспекции влиять на снижение количества дорожно-транспортных происшествий», респонденты ответили следующим образом:

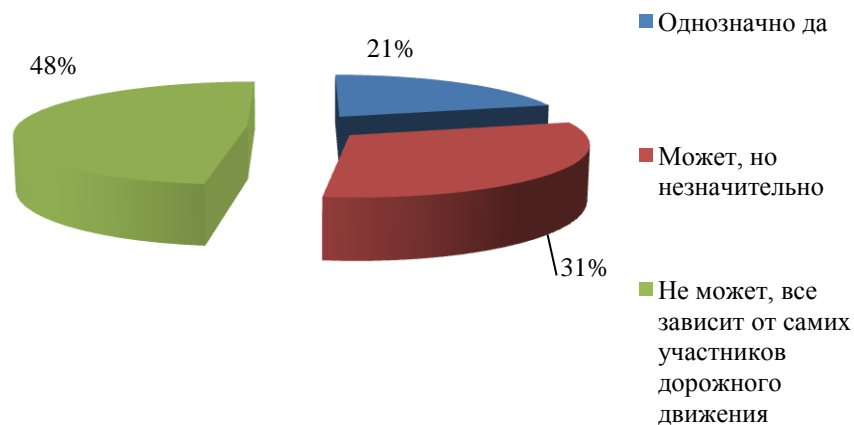


Рис. 2.6 Распределение ответов на вопрос № 2.4

Результаты опроса показывают, что 48% респондентов ставят снижение количества дорожно-транспортных происшествий в зависимость от правового поведения самих участников дорожного движения, тем самым подтверждая гипотезу о том, что только от поведения и правовой грамотности участников дорожного движения зависит снижение уровня аварийности на дорогах страны. Таким образом, чем большим объемом правовых знаний будет обладать участник дорожного движения, тем ниже риск дорожно-транспортного происшествия.

Таблица 2.2.

Распределение ответов на вопрос: «С чем ассоциируется у Вас больше всего понятие «безопасность»?»

	Проценты
защищенность	71%
надежность	12%
стабильность	2%
спокойствие	15%
сохранность	0
другое	0
Итого	100%

71% респондентов связали в своих ответах понятие «безопасность» с таким понятием, как «защищенность». 15% респондентов отметили понятие «спокойствие». В общем смысле безопасность действительно можно определить как состояние защищенности. Поэтому, обладая необходимыми правовыми знаниями, участник дорожного движения укрепляет состояние

безопасности для себя лично и для общества в целом. При ответе на следующий вопрос, респондентам необходимо было подобрать ассоциацию к понятию «право».

Таблица 2.3.

Распределение ответов на вопрос: «Какие ассоциации у Вас вызывает понятие «право»?»

	Проценты
веления власти	2%
справедливость	18%
равенство	4%
правда	1%
свобода	4%
добро	0%
авторитет	0%
сила	0%
ответственность	14%
наказание	0%
государство	6%
защита от произвола	1%
запрет	4%
деньги	0%
закон	43%
личные права	3%
другое	
Итого	100%

В соответствии с результатами проведенного опроса, понятие права у большинства респондентов ассоциируется с понятием закона (43%). Очевидно что именно от того, как участниками дорожного движения определяется понятие права, зависит и соблюдение норм законности. Следует отметить, что понятие права так же зачастую воспринимают как справедливость.

Следующий блок вопросов касался оценки уровня правовой грамотности респондентов. Так, респондентам был задан вопрос «Знаете ли Вы требования правил дорожного движения», на который они ответили следующим образом:

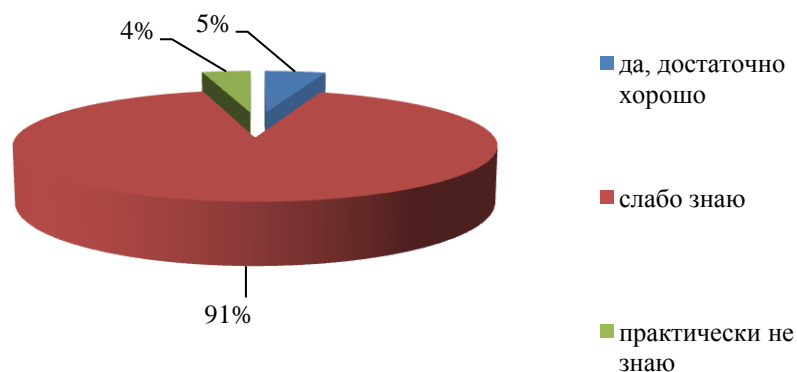


Рис. 2.7 Распределение ответов на вопрос № 4.1

91% респондентов признали низкий уровень собственного знания правил дорожного движения. Лишь 5% респондентов достаточно хорошо знают требования правил дорожного движения.

Мы попросили респондентов оценить свой собственный уровень правовой грамотности как участника дорожного движения.

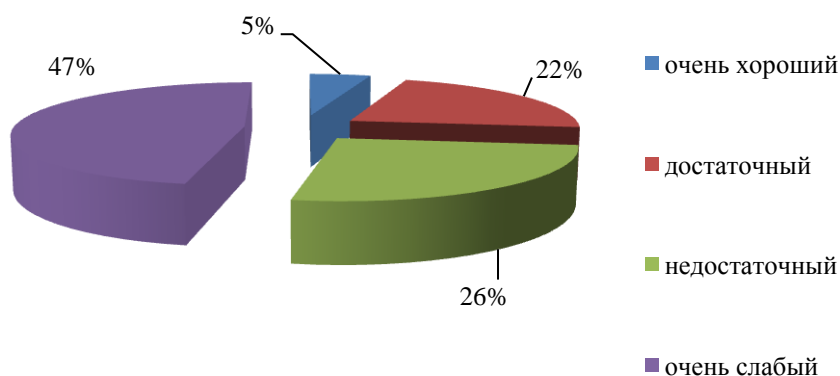


Рис. 2.8 Распределение ответов на вопрос № 4.2

При ответе на этот вопрос подтвердились результаты предыдущего вопроса. Респонденты в большинстве отметили, что имеют очень слабый уровень правовой грамотности как участника дорожного движения. Скорее всего, данное обстоятельство объясняется отсутствием эффективной правовой подготовки в ВУЗах, в рамках школьного образования и недостаточной правовой социализацией в масштабе семьи. Следует признать, что к сожалению, нас учат только базовым навыкам: как перейти дорогу. Однако полноценное участие в дорожном движении явно не ограничивается данным

правилом. Например, большое количество участников дорожного движения не знает значение и требования дорожных знаков, не считает нужным знать требования правил дорожного движения при управлении транспортным средством и т.д. На сегодняшний день актуальным транспортным средством являются электросамокаты, владельцы которых вообще не считают нужным знать правила дорожного движения и в большинстве своем соблюдать их предписания.

Мы спросили респондентов «Приходилось ли Вам, как участнику дорожного движения, оказываться в ситуациях, когда Вы ощущали недостаток правовых знаний».

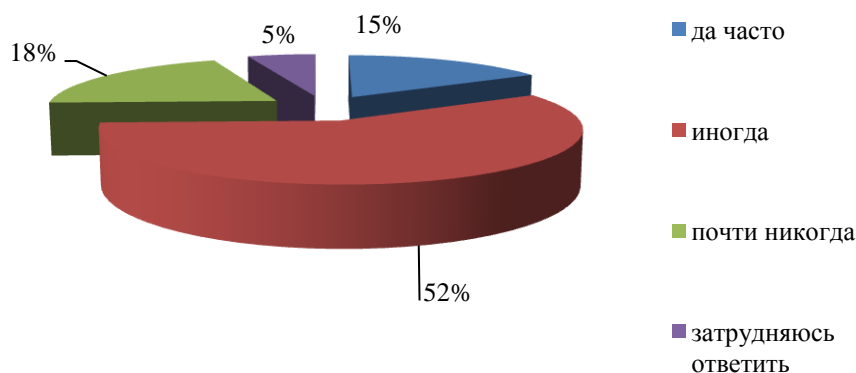


Рис. 2.9 Распределение ответов на вопрос № 4.3

Результаты опроса показывают, что большинству респондентов не хватает правовых знаний как участникам дорожного движения, а это значит, что они не знают, как поступить в той или иной ситуации с точки зрения права, им не хватает правовых знаний. Можно в этой связи предположить, что поступают они просто по ситуации, ни о какой законности или безопасности речи не идет.

В рамках настоящей работы неоднократно рассматривались источники правового знания, как предписанные действующими нормативными правовыми актами, так и предлагаемые к внедрению. Для того, чтобы установить источник правовых знаний, был задан вопрос «Выберите основной источник правовых знаний в сфере дорожного движения для Вас».

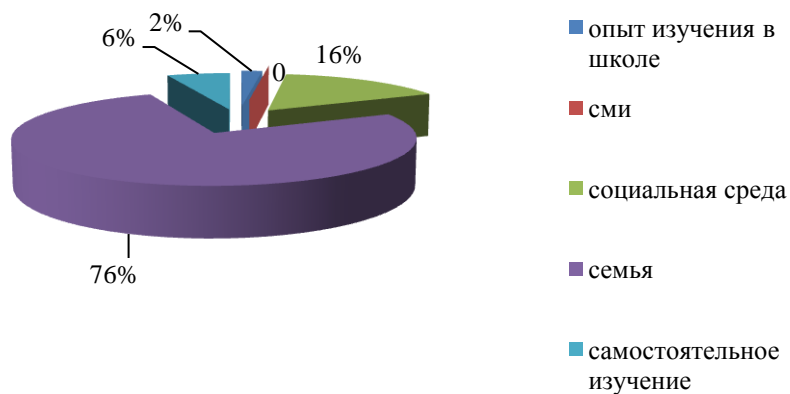


Рис. 2.11 Распределение ответов на вопрос № 4.4

Как показывают результаты, основным источником правовых знаний в сфере дорожного движения, для респондентов по их мнению является семья. Самостоятельно изучение ПДД РФ отметили только 6% респондентов. На опыт изучения в школе приходится лишь 2%.

Безусловно, образовательные учреждения играют крайне значительную роль в передаче правовой грамотности, ведь их персонал имеет соответствующую педагогическую подготовку, методическое обеспечение и, что немаловажно, обучаемые в них граждане как правило, находятся в том возрасте, когда они наиболее восприимчивы к новому знанию.

Учитывая изложенное, целесообразным представляется, сохранив значение образовательных учреждений в процессе получения теоретических и практических знаний и навыков правового поведения участников дорожного движения, значительно расширить среду участия в этом образовательном процессе СМИ, информационно-развлекательных порталов и площадок, что разнообразным спектром их мультимедийных и интерактивных возможностей.

Таким образом, школы и СМИ должны стать для органов ГИБДД теми объектами, через которые непосредственно можно повысить правовую грамотность населения.

Чтобы выяснить поведенческие установки в правовой реальности, респондентам был задан вопрос «Как Вы считаете, могли бы Вы в некоторых ситуациях допустить нарушение правил дорожного движения».

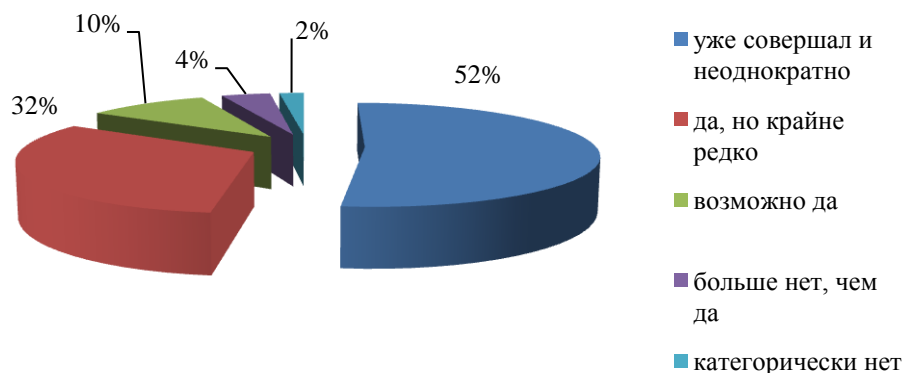


Рис. 2.12 Распределение ответов на вопрос № 5.1

Как видно из результатов, больше половины респондентов уже допускали нарушения требований правил дорожного движения. Лишь небольшой процент респондентов не готовы нарушить правила дорожного движения (2%).

Характерно, что многие участники дорожного движения даже не подозревают о том, что к административной ответственности за нарушения в области дорожного движения привлекаются не только на водители транспортных средств, но и пешеходы. Многие лица, совершая правонарушения не отдают себе отчет в том, что нарушают закон, вследствие чего могут быть привлечены к ответственности и не только административной, но и уголовной.

При ответе на следующий вопрос «Смогли бы вы сесть за руль в состоянии алкогольного опьянения», большинство респондентов

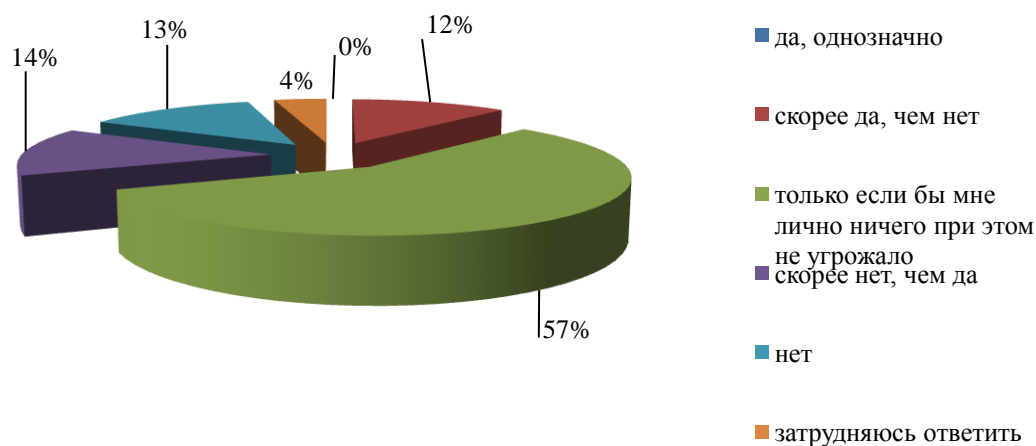


Рис. 2.13 Распределение ответов на вопрос № 5.2

57% допускают возможность «пьяного вождения», при условии, что им лично бы ничего не угрожало. Тем самым, респонденты подтверждают, что единственным сдерживающим фактором для них является только риск наказания за неправомерное поведение. Их не беспокоит опасность того, что они могут причинить вред другим участникам дорожного движения, создать аварийную ситуацию.

На вопрос «Переходите ли Вы дорогу на запрещающий сигнал светофора» респонденты ответили следующим образом:

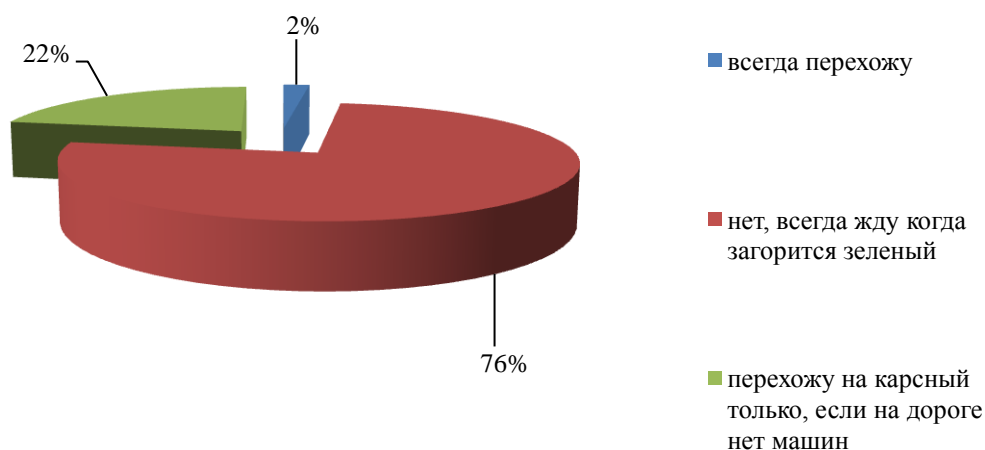


Рис. 2.14 Распределение ответов на вопрос № 5.3

Несмотря на то, что большинство респондентов стараются не нарушать правила перехода по светофору, 22 % опрошенных все – таки допускает переход на красный, если на дороге нет транспортных средств, осознавая тем самым, что это является нарушением.

На вопрос «Допускаете ли Вы поездку в автомобиле без пристегнутого ремня безопасности», большинство респондентов признались, что не пристегиваются, если рядом нет опасности быть обнаруженным сотрудником ГИБДД. Таким образом, у респондентов не возникает в сознании связки «закон-безопасность-защищенность». Их страшит только возможность наказания за нарушение требований ПДД РФ, при этом они не осознают, что это необходимо для безопасности, тем самым допуская нарушение требований ПДД РФ.

По демографическим признакам в опросе принимало участие 50% женщин, 50% мужчин. Возраст респондентов от 18 до 72 лет.

Анализ результатов проведенного исследования дает основания утверждать, что гипотезы выдвинутые в настоящей работе нашли свое подтверждение:

1. Участники дорожного движения пренебрежительно относятся к правилам дорожного движения, как к регуляторам правового поведения на дороге. Данная гипотеза нашла подтверждение при ответах на вопросы № №14,15;

2. Принимаемые в настоящее время меры по правовой социализации участников дорожного движения недостаточно эффективны и не способствуют достижению высокого уровня правовой грамотности. Данная гипотеза нашла свое подтверждение при ответах на вопросы №№ 12 и 13;

3. Большая часть участников дорожного движения не ориентирована на безусловное соблюдение норм законов, что проявляется и на поведенческом уровне применения внеправовых практик. Данная гипотеза нашла подтверждение при ответах на вопросы №№ 16,17;

4. Большинство участников дорожного движения не осведомлены о деятельности Госавтоинспекции в сфере повышения уровня правовой грамотности участников дорожного движения. Данная гипотеза нашла подтверждение при ответах на вопросы №№ 4 и 6;

Как показало исследование, опрошенные участники дорожного движения обладают низким уровнем правовой грамотности, при разрешении ситуации на

дороге они действуют исходя не из буквы Закона, а по ситуации. При этом нормам закона отводится незначительная роль, респонденты признают их неэффективными, поэтому не считают нужным неукоснительное следование им. Необходимость соблюдения требований законов, обосновывается респондентами только тогда, когда возникает реальная угроза наказания за их несоблюдение. Респонденты отводят значимую роль в проведении мероприятий органам ГИБДД по пропаганде безопасности дорожного движения среди его участников, однако, не в полной мере им доверяют. В то же время, деятельность органов Госавтоинспекции по повышению уровня правовой грамотности участников дорожного движения нельзя в полной мере назвать эффективной. Часть респондентов в своих ответах отметила, что вообще никогда не слышали о таких проводимых мероприятиях. Респонденты ставят количество зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий в прямую зависимость от общего уровня правовой грамотности самих участников дорожного движения, не возлагая особых надежд на деятельность органов ГИБДД.

Несмотря на то, что респонденты ассоциируют для себя безопасность, как состояние защищенности, а понятие права как закон, они сознательно допускают правонарушения в области дорожного движения, что подтверждает их же собственные выводы о низком уровне собственной правовой грамотности.

Продемонстрированные опрошенными реакции на предложенные поведенческие ситуации показали, что респонденты готовы нарушать требования правил дорожного движения и сознательно их нарушают, страшась только возможности наказания. Таким образом, органам Госавтоинспекции, в первую очередь следует направить максимальные усилия на повышение правовой грамотности участников дорожного движения через учебные заведения, СМИ, проведение различных мероприятий. Соблюдение закона должно быть обеспечено не боязнью быть наказанным, а уверенностью в своей защищенности.

В проведенном в рамках настоящей работы экспертном опросе приняли участие 2 сотрудника отделения пропаганды безопасности дорожного движения ОГИБДД УМВД России по г. Барнаулу.

Экспертам было предложено оценить уровень правовой грамотности современных участников дорожного движения. Эксперты пояснили, что уровень очень низкий, большинство водителей не знает основополагающих положений правил дорожного движения, что выясняется уже только при анализе обстоятельств дорожно-транспортного происшествия.

Среди пешеходов, как отмечают эксперты, самый низкий уровень правовой грамотности наблюдается у лиц пенсионного возраста, они зачастую становятся жертвами наезда транспортных средств.

На вопрос, о том, какие факторы по их мнению, в большей мере влияют на повышение правовой грамотности участников дорожного движения, эксперты ответили, что прежде всего, это семья. Если в семье не соблюдают правила дорожного движения, ребенок, а в дальнейшем и взрослый человек тоже соблюдать их не будет. На втором месте, по мнению экспертов, находится школа. Однако, по мнению экспертов, школьное образование вообще, практически не уделяет внимание повышению правовой грамотности участников дорожного движения.

Таким образом, если ни в школе, ни в семье не проводят работу по формированию установок на соблюдение правил дорожного движения, то уровень правовой грамотности будет крайне низок. Таким образом, как отмечает один из экспертов, в этом и заключается роль отдела пропаганды – повышать уровень правовой грамотности участников дорожного движения.

Экспертам был задан вопрос, о том какие формы повышения уровня правовой грамотности участников дорожного движения применяются в ОГИБДД УМВД России по г. Барнаулу, и как они оценивают их эффективность. Эксперты пояснили, что основными формами являются различные мероприятия для школьников, детей дошкольного возраста. На подобных встречах рассказываются правила поведения на дорогах, о том, как

необходимо вести себя, чтобы избежать дорожно-транспортных происшествий, проводятся разнообразные конкурсы-эстафеты, чтобы наглядно продемонстрировать действия при различных дорожных ситуациях, показать и закрепить практически выполнение основных приемов и практик правильного перехода проезжей части, управления велосипедом и самокатом.

Сотрудники подразделения пропаганды организуют занятия с учащимися, лекции для студентов, совместно с учителями готовят детей к участию в конкурсах «Безопасное колесо», «Мы рисуем улицу», «Дорожная азбука», вместе с детьми и инспекторами ДПС участвуют в различных рейдах – «Георгиевская лента», «Напиши письмо водителю», «Здравствуй, школа», «Каникулы» и многих других. Эксперты отметили, при этом педагоги некоторых учебных заведений с долей скептицизма относятся к встречам детей с сотрудниками подразделения группы по пропаганде БДД, считая это бесполезной тратой времени, что никак не способствует повышению уровня правовой грамотности юных участников дорожного движения. Характерно, что эксперты отмечают, что подавляющее большинство проводимых мероприятий направлено на детскую аудиторию, при этом взрослое население, фактически, остается без внимания.

Отдел пропаганды по большей части ориентирован на работу с детьми. В то же время, эксперты отмечают, что в последние годы ситуация стала понемногу исправляться.

Так, эксперты привели в пример акцию, которая прошла в ноябре 2019 г. в Ленинском районе г. Барнаула, когда для студентов первого и второго курсов Алтайской академии гостеприимства, проживающих в общежитии, был организован информационный час по пропаганде безопасности дорожного движения. Место проведения было выбрано не случайно, ведь ребята, приехавшие из сельской местности не привыкли к интенсивному движению в крупном городе. В октябре 2019 г. народные дружинники вышли с инициативой патрулирования пешеходных переходов вблизи учреждений образования. Во время рейдов его участники вместе с жителями определили

ряд проблемных вопросов, решение которых будет способствовать безопасному передвижению детей от дома до школы.

Пожелания жителей по улучшению улично-дорожной сети были переданы в администрацию города и депутатам района. Эксперты отмечают, что такие формы работы повышают уровень правовой грамотности и взрослых участников дорожного движения. Эксперты отметили, что такие мероприятия должны проходить регулярно, но, к сожалению ни количество сотрудников, ни финансовое обеспечение не позволяет проводить такие акции на регулярной основе, в данном случае это акции разовые, устраиваемые с помощью волонтеров.

Перед экспертами был поставлен вопрос о том, как организованно взаимодействие подразделения пропаганды со СМИ и как взрослый участник дорожного движения, не посещая мероприятий и акций, проводимых ими, может повысить свой уровень правовой грамотности. В СМИ материалы отдела пропаганды попадают не так часто как хотелось бы. Эксперты отметили, что краевых изданий периодической печати о пропаганде в Алтайском крае нет и можно было использовать опыт других регионов. Также эксперты отметили, что у подразделения пропаганды нет своего официального сайта. Всю информацию размещают на официальном сайте Госавтоинспекции г. Барнаула. Таким образом, участники дорожного движения могут узнавать новости и значимую информацию на официальном сайте.

Эксперты отмечают, что благодаря проводимым информационно-пропагандистским мероприятиям достигаются результаты по формированию положительного образа законопослушного гражданина с активной гражданской позицией.

Экспертам был задан вопрос: «Что заставляет людей сознательно нарушать требования правил дорожного движения?». С точки зрения экспертов, это уверенность в том, что, если правонарушение не было замечено, то его как будто и не произошло. Также это низкий уровень правовой грамотности, участники дорожного движения не всегда знают свои права и обязанности.

Некоторые граждане соблюдают правила дорожного движения только из-за угрозы неизбежного наказания, и не связывают соблюдение правил дорожного движения и безопасность на дороге для себя и других участников.

На вопрос о том, как они оценивают эффективность деятельности подразделения по пропаганде, эксперты заявили, что деятельность в целом эффективна, но она требует новых подходов, анализа опыта других регионов.

В качестве примера, эксперты привели большое количество акций, которые проходят в других городах: «Безопасное расстояние» и «Я – пешеход» (г. Москва), «Добрый знак» (г. Ярославль), «Лайк водителю» (Пермский край), «Виртуальная реальность» и непрерывная система воспитания от детских садов до профессиональных училищ (Ростовская область), «Гражданин и полиция» (г. Екатеринбург), «Ночной патруль» (Самарская область), «Самый важный пассажир» и «Едем в кресле – едем в сказку» (Липецкая область), «Добровольная помощь на дороге» (г. Белгород), «Дорожный патруль – Калуга 40» (г. Калуга), «Шагающий автобус» (Республика Кабардино-Балкария) и др. Как отметили эксперты, благодаря широте представленных проектов тысячи граждан по всей России, включая несовершеннолетних, принимают в них участие на различных площадках.

Эксперты рассказали про социально-психологический проект для старших подростков и молодежи «Краш-курс», направленном на формирование у них позитивной установки на соблюдение Правил дорожного движения (использование ремней безопасности, соблюдение скоростного режима, недопущение вождения ТС в состоянии опьянения, использования гаджетов и др.).

Основной задачей мероприятия является воздействие на эмоциональную сферу личности через организованное выступление специалистов всех отраслей, участвующих в профилактике, предотвращении и ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, формирование позитивных установок на безопасное вождение, воспитание чувства ответственности за свое поведение на дороге.

В настоящее время указанная методика апробирована и показала свою эффективность более чем в 20 регионах Российской Федерации (Свердловская, Воронежская, Липецкая и Смоленская области, Пермский и Ставропольский края и др.). Таким образом, как отметили эксперты, такие формы повышения правовой грамотности необходимы и для применения в Барнауле, поскольку они доказали свою эффективность.

Таким образом, в ходе экспертного опроса подтвердилась гипотеза о том, что деятельность органов ГИБДД в сфере повышения правовой грамотности участников дорожного движения в целом недостаточно эффективна и требует модернизации. Неэффективность эта связана с тем, что в основном проводимые мероприятия ориентированы на несовершеннолетних, а взрослому населению уделяется меньше внимания.

Исследование деятельности Госавтоинспекции УМВД России по городу Барнаулу показало, что принимаемых мер для повышения правовой грамотности участников дорожного движения недостаточно. Так, эксперты отметили недостаточное взаимодействие со СМИ, отсутствие официального сайта, необходимость использования в нашем городе опыта других регионов.

Заключение

В ходе проведенного исследования представляется возможным сделать ряд выводов:

Правовая грамотность является объектом исследования многих наук, в том числе социологии, права, психологии и др. С точки зрения социологии правовая грамотность представляет собой ядро правосознания; с точки зрения права, правовая грамотность определяется через совокупность правовой культуры и правового воспитания; с точки зрения психологии, правовая грамотность – это воздействие на сознание. Однако все подходы в определении правовой грамотности можно объединить тем, что правовая грамотность, заключается прежде всего в умениях, навыках и установках, направленных на защиту прав человека.

Участниками дорожного движения являются в соответствии с действующим законодательством водители транспортных средств, пешеходы, пассажиры транспортных средств. Анализ статистических данных об аварийности показал, что наиболее частыми виновниками дорожно-транспортных происшествий становятся водители транспортных средств, находящиеся в состоянии алкогольного опьянения, а также несовершеннолетние. В конечном итоге причинами травматизма на дорогах, в том числе можно назвать низкий уровень или отсутствие правовой грамотности, особенно это касается детей. Отсутствие же правовой грамотности в данном случае обусловлено низким уровнем правовой культуры, несоблюдением требований правил дорожного движения и общих принципов безопасного поведения на дороге как детьми, так и взрослыми.

Ведущую роль в деятельности, связанной с пропагандой безопасности дорожного движения, а также профилактикой нарушений правил дорожного движения, следует отвести именно подразделениям Госавтоинспекции, которым в своей повседневной служебной деятельности необходимо использовать весь потенциал возможностей для проведения профилактической

работы и пропаганды безопасности дорожного движения на основе принципов, позволяющих формировать новые подходы к ее содержанию.

Для получения целостного представления о повышении уровня правовой грамотности участников дорожного движения нами было проведено эмпирическое исследование на тему «Правовая грамотность участников дорожного движения».

Объектом исследования выступила правовая грамотность участников дорожного движения.

Предметом исследования стали особенности повышения правовой грамотности участников дорожного движения органами ГИБДД.

Целью исследования было выявить уровень правовой грамотности участников дорожного движения и роль деятельности Госавтоинспекции УМВД России по городу Барнаулу в повышении правовой грамотности участников дорожного движения.

По результатам анализа проведенного анкетирования, следует сделать вывод о подтверждении гипотез, выдвинутых в начале исследования.

Как показало исследование, опрошенные участники дорожного движения обладают низким уровнем правовой грамотности, при разрешении ситуации на дороге они действуют не исходя из буквы закона, а по ситуации, руководствуясь опытом. При этом закону отводится небольшая роль, респонденты признают их неэффективными, поэтому не считают нужным им следовать. Необходимость соблюдения законов респондентами обосновывается только тогда, когда за их несоблюдение могут наказать. Респонденты отводят значимую роль в пропаганде безопасности участников дорожного движения органам ГИБДД, однако, не вполне им доверяют. В то же время, деятельность органов ГИБДД по повышению правовой грамотности участников дорожного движения нельзя в полной мере назвать эффективной. Часть респондентов отметила, что вообще никогда не слышали о мероприятиях, проводимых ГИБДД. Респонденты ставят уровень аварийности в зависимость от правовой грамотности участников дорожного движения, не особо возлагая надежды на

органы ГИБДД. Несмотря на то, что для себя респонденты ассоциируют безопасность, как защищенности, а право как закон, они сознательно допускают правонарушения в области дорожного движения, что подтверждает их собственные выводы об уровне собственной правовой грамотности. Предложенные поведенческие ситуации показали, что респонденты готовы нарушать правила дорожного движения и сознательно их нарушают, страшась только наказания. Таким образом, органы ГИБДД в первую очередь должны заострить внимание на повышении правовой грамотности участников дорожного движения через учебные заведения, СМИ, проведение различных мероприятий. Соблюдение закона должно быть обеспечено не угрозой наказания, а уверенностью в своей защищенности.

В ходе экспертного опроса подтвердилась гипотеза о том, что деятельность органов ГИБДД в сфере повышения правовой грамотности участников дорожного движения недостаточна эффективна и требует модернизации. Неэффективность эта связана с тем, что в основном работа ориентирована на несовершеннолетних, а взрослому населению уделяется меньше внимания. Исследование деятельности Госавтоинспекции УМВД России по городу Барнаулу показало, что принимаемых мер для повышения правовой грамотности участников дорожного движения недостаточно, эксперты отметили недостаточное взаимодействие со СМИ, отсутствие официального сайта, необходимость использования в г. Барнауле опыта других регионов.

Список источников

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 04.07.2020.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 01.07.2021) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2021) // Российская газета. – 2001. – N 256.
3. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 02.07.2021) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 22.08.2021) // Российская газета.- 1995. – N 245.
4. Федеральный закон от 07.02.2011 N 3-ФЗ (ред. от 11.06.2021) «О полиции» (с изм. и доп., вступ. в силу с 24.08.2021) // Российская газета. – 2011.- N 25.
5. Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2018. – № 1 (Часть I). – Ст. 27.
6. «Основы государственной политики Российской Федерации в сфере развития правовой грамотности и правосознания граждан» (утв. Президентом РФ 28.04.2011 № Пр-1168) // Российская газета. – 2011. – № 151.
7. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2021) // Российские вести. – 1993. – N 227.
8. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы» // Российская газета. – 2018. – № 15.

9. Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 – 2024 годы» // Собрание законодательства РФ. – 2018. – № 5. – Ст. 774.

10. Приказ МВД России от 29.12.2018 N 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» // СПС Консультант плюс

11. Агарновская, Е.В. Правовая культура и обеспечение прав личности / Е.В. Агарновская. – М.: Наука, 2020. – 120 с.

12. Актуальные психолого-педагогические, философские, экономические и юридические проблемы современного российского общества: коллективная монография / Л.Ю. Айснер и др. Выпуск 4. Ульяновск: Зебра, 2019. 490 с.

13. Амеличкин, А.В. Особенности и проблемы административно-правового статуса пешеходов на современном этапе развития дорожного движения / А.В. Амеличкин // Социс. – 2018. – № 3. – С.21-27

14. Анализ показателей по состоянию безопасности дорожного движения. Меры снижения дорожно-транспортных происшествий / Л. Е. Кущенко, С. В. Кущенко, А. А. Угольцов, Р. А. Дубров. – Пенза, 2018. – 241 с.

15. Арчакова, Т.О. Безопасность дорожного движения: исследования с позиций возрастной психологии / Т.О. Арчакова // Современная зарубежная психология. – 2019. – Т. 6. №1. – С. 29-37

16. Бачурин, Д. Дорожно-транспортные происшествия. Порядок действий при ДТП / Д. Бачурин. – М.: АСТ, Астрель-СПб, 2019. – 943 с.

17. Борисова, С. Е. Правовое воспитание и психологические качества водителей транспортных средств / С.Е. Борисова // Юридическая психология. – 2019. – № 4. – С. 25-28.

18. Быков, А. И. Предупреждение административных правонарушений в области дорожного движения: понятие и предложения / А.И. Быков, П.В. Молчанов // Административное право и процесс. – 2019. – № 10. – С. 38-40.
19. В ООН назвали основные причины смертности на дорогах [Электронный ресурс]: [вебсайт]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <https://www.rbc.ru/society/17/11/2019/5dd0abae9a79476b5615ea87> (дата обращения 7.09.2021 г.).
20. Галко, И. К. Социология. Социология права: (лекционные материалы) / И. К. Галко, С. Ф. Сокол ; Белорусский негосударственный институт правоведения. – Барановичи : Укрупненная типография, 2020. – 268 с.
21. Григорьева, Е.И. Особенности формирования правовой культуры студенческой молодежи / Е.И. Григорьев, С.П. Зайцева // Социально-экономические явления и процессы. – 2014. – № 12. – С.21-27.
22. Гуменюк, Г.Х. К вопросу о факторах, оказывающих воздействие на безопасность дорожного движения / Г.Х. Гуменюк // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права (Сорокинские чтения) : материалы ежегод. всерос. науч.-практ. конф. – СПб., 2019. Т. III. – С. 36-43.
23. Дерюга, А. Н. Профилактика и предупреждение административных и иных правонарушений: теоретико-прикладные сходства и отличия / А.Н. Дерюга // Административное право и процесс. – 2019. – № 10. – С. 44-49.
24. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2017 год [Электронный ресурс]: [вебсайт]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/>(дата обращения: 06.09.2021).
25. Игнатенкова, К. Е. Правовая культура и правовая функциональная грамотность: аспекты соотношения / К.Е. Игнатенкова, Т.Ю. Герцог // Вестник общественной научно-исследовательской лаборатории «Взаимодействие уголовно-исполнительной системы с институтами гражданского общества: историко-правовые и теоретико-методологические аспекты». – 2019. – №8. – С. 70-78.

26. Ильина, И.Е. Сравнительный анализ безопасной перевозки детей различного возраста в легковом автомобиле / И.Е. Ильина, Н.А. Субботина // Образование и наука в современном мире. Инновации. – 2018. – № 2 (15). – С. 191-198.
27. Калюжный, Ю.Н. Содержательная характеристика основных элементов системы обеспечения безопасности дорожного движения / Ю.Н. Калюжный // Право и политика. – 2018. – № 7. – С.32-34.
28. Капустина, Е. Г. Профилактика безопасности дорожного движения как важнейшее условие формирования правовой культуры современного общества / Е.Г. Капутина, Е.С. Лимарева // Транспортное право. – 2018. – № 1. – С. 25-28.
29. Капустина, Е.Г. Взаимодействие Госавтоинспекции со СМИ по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения / Е.Г. Капутина // Соблюдение прав человека и гражданина в деятельности сотрудников органов внутренних дел: материалы Всероссийской заочной конференции с международным участием. Краснодарский университет МВД России 2019. – С. 64-68.
30. Кириллова, Э.Е. Правовая грамотность обучающихся как условие формирования гражданско-правовой позиции / Э.Е. Кириллова // Образование и воспитание. – 2020. – № 5-1 (31-1). – С. 51-55.
31. Кирьякова А.В. Ориентация личности в мире ценностей: Монография. / А.В. Кирьякова. – Оренбург, 2020. – 213 с.
32. Киселева, Т.В. Правовая культура современных студентов / Т.В. Киселева // Успехи новейшей науки. – 2021. – Т. 8. – № 4. – С. 131-133.
33. Ключева, В. В. Правовая грамотность учащихся старших классов / В. В. Ключева, М. В. Данилова. – Текст : непосредственный // Молодой ученый. – 2019. – № 5 (64). – С. 518-521.
34. Коновалова, О.А. «Профилактика правонарушений в области дорожного движения в условиях детского оздоровительного лагеря (на примере

Свердловской области)» / О.А. Коновалова // Вестник МВД России. – 2020. – № 5 (167). – С. 24-30.

35. Коновалова, О.А. Тьюторское сопровождение подготовки педагогов к профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. // Магистерская диссертация. / О.А. Коновалова – Екатеринбург, УрГПУ – 2019. – 211 с.

36. Королева, Е.Г. Основные организационные формы и направления взаимодействия ГИБДД и средств массовой информации / Е.Г. Королева // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности дорожного движения: теория и практика сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции / под редакцией Ю.Н. Калюжного, 2018. – С. 82-86.

37. Кущенко, Л.Е. Безопасность детей на транспорте / Л.Е. Кущенко // Сб. материалов Международных научно-технических аспекты инновационного развития транспортного комплекса, Донецк 2019. – С. 139-141.

38. Лапаева, В.В. Социология права / В.В. Лапаева. – М., 2021. – 304 с.

39. Левитская, Е.А. Возможность скрытой дистанционной оценки степени алкогольного опьянения водителя транспортного средства / Е.А. Левитская // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. – 2018. – № 1 (29). – С. 31-35

40. Лохбаум, В. А. Пропаганда безопасности дорожного движения в деятельности Госавтоинспекции как эффективное средство административно-правового воздействия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий / В.А. Лохбаум // Труды Академии управления МВД России. – 2020. – № 1 (53). – С. 19-20.

41. Марина, М. П. К вопросу об административно-правовых средствах регулирования безопасности дорожного движения и повышении их эффективности / М.П. Марина // Административное и муниципальное право. – 2018. – № 9. – С. 43-48.

42. Матвиенко, Л.М. Правовое воспитание старшеклассников в процессе изучения дисциплин гуманитарного цикла: дис. ... канд. пед. наук. / Л.М. Матвиенко. – Волгоград: Волгоградский гос.ун.-т, 2019. – 321с.

43. Моисеева, Е. Юридическое образование в России: анализ количественных данных. / Е. Моисеева. – СПб.: ИПП ЕУСПб, 2019. – 20 с.
44. Молчанов, П.В. Профилактика правонарушений в области дорожного движения / П.В. Молчанов // Административное право и процесс. – 2019. – № 5. – С. 63-68.
45. Общая теория права. Курс лекций / Под общей редакцией профессора В. К. Бабаева Нижний Новгород –2012. – 544 с.
46. Ожегов, С. И. Толковый словарь русского языка. – 4-е изд. / С.И. Ожегов, Н.Ю. Шведова. – М.: Слово, 2020. – 763 с.
47. Орехов, П.В. Модели и алгоритмы оптимизации размещения сил и средств обеспечения безопасности дорожного движения: Диссертация канд. техн. наук. / П.В. Орехов. – Воронеж, 2019. – 161 с.
48. Официальный сайт Всемирной организации здравоохранения. [Электронный ресурс]: [вебсайт]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> (дата обращения: 06.09.2021).
49. Официальный сайт ГУОБДД МВД России. Аварийность за январь-декабрь 2020 г. [Электронный ресурс]: [вебсайт]. – Электрон. дан. – Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/>(дата обращения: 06.09.2021).
50. Официальный сайт НЦБДД МВД Российской Федерации [Электронный ресурс]. **URL:** <https://нцбдд.мвд.рф/ресурсы/>(дата обращения: 06.09.2021).
51. Питинова, А.С. К вопросу о соотношении понятий «правовая грамотность» и «правовая культура» / А.С. Питинова // Актуальные вопросы гуманитарных наук. Сборник научных статей бакалавров, магистрантов и аспирантов. Под редакцией А.А. Сорокина, Г.В. Калабуховой. – Москва, 2021. – С. 167-171.
52. Покида, А. Н. Правовая культура российского населения: состояние и тенденции развития / А.Н. Покида, Н.В. Зыбуновская // Социс. – 2019. – № 8 (август). – С. 70-82.

53. Попов, А.В. Отсутствие навыков первой помощи как фактор высокой смертности при ДТП в Российской Федерации / А.В. Попов // Здоровье населения и среда обитания. – 2020. – № 4 (325). – С. 43-47.
54. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма / Под ред. Ж.П. Дешам. – Европейское региональное бюро ВОЗ, 2019. – 75 с.
55. Сальников, В. П. Правовая культура // Актуальные проблемы теории права / под. ред. К. Б. Толкачева и А. Г. Хабибуллина. / В.П. Сальников. – Уфа, 2020. – 232 с.
56. Семитко, А. П. Понятие и структура правовой установки, ее роль в правовом поведении / А.П. Семитко // Проблемы реализации права: межвузовский сборник научных трудов. – Свердловск, 2020. – 322 с.
57. Синюкова, Т. В. Правосознание и правовое воспитание // Теория государства и права / под ред. Н. И. Матузова, А. В. Малько. / Т.В. Синюкова. – М.: Норма, 2019. – 832 с.
58. Смирнова, К.К. Мотивация профессиональной деятельности водителей муниципального транспорта на примере сотрудников департамента транспортного и дорожного хозяйства Приморского края / К.К. Смирнова // Молодой ученый.- 2016. – № 11 (115). Часть 9. – С. 1002-1007.
59. Смольяков, А.А. Актуальные вопросы правового воспитания на современном этапе развития российского общества / А.А. Смольяков, О.В. Гаврилова // Психолого-педагогические проблемы безопасности человека и общества. – 2021. – № 2 (51). – С. 15-19.
60. Стреляева, В. В. Правовое воспитание в условиях становления правового государства / В. В.Стреляева. – М.: Норма, 2019. – 322 с.
61. Сысолятина, А.А. Роль технологий правового воспитания в повышении уровня правовой грамотности / А.А. Сысолятина // Современное образование: традиции и инновации. Материалы международной научно-практической конференции . Шадринский государственный педагогический университет и др., 2020. – С. 26-28.

62. Теодоридис, К. А. О состоянии дорожной безопасности в странах Европейского союза / К.А. Теодоридис // Вестник травматологии и ортопедии им. Н.Н. Приорова. – 2018. – № 3. – С. 48 – 53.
63. Тягаенко, И.Ю. Правовая культура и юридическая грамотность современного российского общества: Дис. канд. соц. наук. / И.Ю. Тягаенко. – М., 2017. – 216 с.
64. Цыганков, Д. Б. Психологические защиты у больных алкоголизмом и паническим расстройством / Ц.Б. Цыганков, В.Л. Малыгин // Журнал неврологии и психиатрии им. С. С. Корсакова. – 2018. – № 11. – С. 96-97.
65. Шапсугов, Д.Ю. Соотношение науки позитивного права и подлинной науки о праве: ещё одна грань кризиса юридической науки / Д.Ю. Шапсугов // Северо-Кавказский юридический вестник. – 2016. – № 1. – С. 5-15
66. Шереги, Ф.Э. Социология права: прикладные исследования / Ф.Э. Шереги. – СПб.: Алетейя, 2019. – 447 с.
67. Юдина, Н.В. Организация деятельности органов государственной власти по правовому просвещению населения / Н.В. Юдина // Современное общество, образование и наука. Сборник научных трудов по материалам международной научно-практической конференции 30 ноября 2019 г. – С. 117.
68. Юнусов, А. А. Правовая культура как фактор, обеспечивающий исполнение обязанностей и реализацию прав человека и гражданина / А.А. Юнусов, Э.А. Юнусов // Социс. – 2019. – № 5. – С. 52-54.
69. Ядов, В.А. Стратегия социологического исследования: Описание, объяснение, понимание социальной реальности / В.А. Ядов. – М.: Социс, 2019. – 82 с.
70. Яныхбаш, А. В. Склонность к риску в структуре личностных особенностей / А.В. Яныхбаш // Прикладная юридическая психология. 2012. – № 2. – С. 79-87.

Анкета для участников дорожного движения

Здравствуйте!

Мы проводим социологическое исследование, цель которого – выявление уровня правовой грамотности участников дорожного движения. Данные, которые мы собираем в этом опросе, являются полностью конфиденциальными. Опрос носит анонимный характер. Результаты опроса будут использоваться в обобщенном виде.

Заранее благодарим Вас за участие!

1. Чем Вы будучи участников дорожного движения, обычно руководствуетесь при решении того как Вам поступить в той или иной ситуации, которая возникла на дороге, (выберите один вариант ответа)?

1. Правила дорожного движения
2. Действую исходя из ситуации
3. Другое _____
4. Затрудняюсь ответить

2. Как Вы считаете, какова роль законов в нашей жизни (выберите один вариант ответа)?

1. Значительная роль, защищают каждого из нас
2. Довольно значительная, законы могут в некоторых случаях защищать наши права, обеспечить нашу безопасность
3. Небольшая роль, законы чаще неэффективны
4. Очень маленькая роль, законы никогда не исполняются
5. Другое _____
6. Затрудняюсь ответить

3. Как Вы считаете, в каком случае возникает необходимость соблюдать законы (выберите один вариант ответа)?

1. Требования закона следует соблюдать всегда и во всем, даже если закон устарел или не вполне соответствует действительности
2. Если представители власти будут соблюдать законы, то этому примеру последуют и граждане
3. Не так важно, соответствует что-либо закону или нет – главное, чтобы это было справедливо
4. Соблюдать законы следует тогда, когда за их несоблюдение могут наказать
5. Другое _____
6. Затрудняюсь ответить

4. Как Вы считаете, кто должен проводить мероприятия по пропаганде безопасности дорожного движения (выберите один вариант ответа) ?

1. Учебные заведения
2. Государство
3. органы Госавтоинспекции
4. полиция в целом
5. другое _____

5. В какой мере, на Ваш взгляд, заслуживают доверия органы Госавтоинспекции (выберите один вариант ответа)?

1. Вполне заслуживают
2. Не вполне заслуживают
3. Совсем не заслуживают

6. Принимали ли вы когда-нибудь участие в проводимых ГАИ мероприятиях по профилактике безопасности дорожного движения (выберите один вариант ответа) ?

1. Принимал
2. Не принимал
3. Никогда не слышал(а) о таких

7. Как Вы считаете, могут ли органы Госавтоинспекции влиять на снижение количества дорожно-транспортных происшествий (выберите один вариант ответа)?

1. Однозначно да
2. Может, но незначительно
3. Не может, потому что все зависит только от самих участников дорожного движения

8. С чем ассоциируется у Вас больше всего понятие «безопасность» (выберите один вариант ответа)?

1. Защищенность
2. Надежность
3. Стабильность
4. Спокойствие
5. Сохранность
6. Другое _____

9. Какие ассоциации у Вас вызывает понятие «право»? (выберите не более 3-х вариантов ответов)

1. Веления власти
2. Справедливость

3. Равенство
4. Правда
5. Свобода
6. Добро
7. Авторитет
8. Сила
9. Ответственность
10. Наказание
11. Государство
12. Защита от произвола
13. Запрет
14. Деньги
15. Закон
16. Личные права
17. Другое _____

10. Знаете ли Вы правила дорожного движения (выберите один вариант ответа)?

1. Да, достаточно хорошо
2. Слабо знаю
3. Практически не знаю

11. Как Вы оцениваете свой собственный уровень правовой грамотности как участника дорожного движения (выберите один вариант ответа)?

1. Очень хороший
2. Достаточный
3. Недостаточный
4. Очень слабый

12. Приходилось ли Вам, как участнику дорожного движения, оказываться в ситуациях, когда Вы ощущали недостаток правовых знаний (выберите один вариант ответа)?

1. Да, часто
2. Иногда
3. Почти никогда
4. Затрудняюсь ответить

13. Выберите основной источник правовых знаний в сфере дорожного движения для вас (выберите 1 вариант ответа)

1. Опыт изучения в школе
2. Самостоятельное изучение
3. СМИ
4. Социальная среда (друзья, соседи, коллеги по работе)
5. Семья
6. Другое ____

14. Как Вы считаете, могли бы Вы в некоторых ситуациях совершить нарушение правил дорожного движения (выберите один вариант ответа)?

1. Уже совершал и неоднократно
2. Да, но крайне редко
3. Возможно да
4. Больше нет, чем да
5. Категорически нет

15. Смогли бы Вы сесть за руль в состоянии алкогольного опьянения (выберите один вариант ответа)?

1. Да, однозначно
2. Скорее да, чем нет

3. Только если бы мне лично ничего при этом не угрожало
4. Скорее нет, чем да
5. Нет
6. Затрудняюсь ответить

16. Переходите ли Вы дорогу на красный свет светофора (выберите один вариант ответа)?

1. Всегда перехожу
2. Нет, всегда жду пока загорится зеленый
3. Перехожу на красный только, если на дороге нет машин

17. Допускаете ли вы поездку в автомобиле без пристегнутого ремня безопасности (выберите один вариант ответа)?

1. Да, если рядом нет сотрудников ГИБДД
2. Всегда пристегиваюсь
3. Никогда не пристегиваюсь

18. Пол

1. М
2. Ж

19. Ваш возраст _____

Выпускная квалификационная работа выполнена мной совершенно самостоятельно. Все использованные в работе материалы и концепции из опубликованной научной литературы и других источников имеют ссылки на них.

« » _____ г.

(подпись выпускника)

(Ф.И.О.)