

Черникова Елена Анатольевна**Chernikova Elena Anatolyevna**

старший научный сотрудник
научно-исследовательского центра
Академии управления МВД России

Senior Research Fellow, Research Center,
Academy of Management of
the Ministry of Internal Affairs of Russia

**ВОСПРИЯТИЕ ОБРАЗА
ИНСПЕКТОРА ГАИ (ГИБДД)
ЖИТЕЛЯМИ ХАБАРОВСКА:
ДИССОНАНС МЕЖДУ ЗАКОНОМ
И ОБЫЧНЫМ ПРАВОМ****THE PERCEPTION OF THE IMAGE OF
TRAFFIC POLICE OFFICER
BY KHABAROVSK RESIDENTS:
DISSONANCE BETWEEN LEGISLATION
AND CUSTOMARY LAW****Аннотация:**

В статье на основе результатов эмпирического исследования рассматриваются особенности восприятия образа работника ГИБДД населением Хабаровска. Автор отмечает уже сложившуюся устойчивую традицию восприятия инспектора в качестве взяточника и вымогателя. Это сказывается и на современном отношении населения к работникам дорожной инспекции, и на проведении реформы в этой структуре. Традиционный, фольклорный образ «гаишника» сегодня не вполне соответствует реальному положению дел. Автор анализирует факторы, детерминирующие такое восприятие, и предлагает меры, которые позволят улучшить имидж структуры и сотрудников ГИБДД. Выбор Хабаровска в качестве территориального объекта исследования определяется тем, что именно здесь противоречие между количеством машин и возможностями дорожной сети проявляется наиболее остро и высока потребность в регулировании движения.

Ключевые слова:

образ инспектора ГАИ (ГИБДД), стереотипный образ, восприятие образа населением, Хабаровск, дорожное движение, закон, обычное право.

Summary:

Based on the empirical research results, the paper discusses the perception of the image of traffic police officer by Khabarovsk citizens. In Russia, traffic police officer is traditionally regarded as a corrupt official and blackmailer. This affects the current attitude of the population towards the aforementioned category of employees and reforms in this field. Nowadays, traditional folklore image of traffic police officer does not correspond to the true situation. The author analyzes the factors that determine such a perception and proposes measures to improve the image of the traffic police and its officers. The choice of Khabarovsk as a territorial entity to be reviewed is determined by the fact that there are acute contradictions between the number of vehicles and the capacity of the road network as well as the high demand for traffic control in this city.

Keywords:

image of traffic police officer, stereotype, image perception by the population, Khabarovsk, road traffic, legislation, customary law.

Дорожно-транспортная ситуация в Дальневосточном регионе в 1990-х гг. была сложной. В этот период значительно увеличилось количество транспортных средств, многократно усилилась нагрузка на дорожную сеть. Строительство дорожных путепроводов катастрофически отставало от увеличивающегося числа автомобилей, возрастала интенсивность дорожного движения. Этим обусловлен повышенный интерес к тем службам, которые призваны регулировать это положение, прежде всего к Госавтоинспекции и тем сотрудникам, которые работают «на земле». Однако проведение подобного исследования, связанного с деятельностью инспекторов ДПС, затруднено. Как и большая часть подразделений Министерства внутренних дел Российской Федерации, ГИБДД является закрытой организацией, что усложняет работу по анализу процессов, проходящих внутри нее. Результатом наложенных ограничений становится либо невозможность исследования, либо недоступность его результатов в связи с нахождением их под грифом ДСП или «секретно». В ряде проведенных исследований аналитики отстраняются от наиболее явных проблем данной организации и фокусируются на факультативных моментах [1].

В целях преодоления проблем, стоящих перед отраслью и службой, корректно описать их с позиции стороннего наблюдателя, осмысления той социальной функции, которое сообщество выполняет по отношению к социальной структуре в целом. Любая, даже самая «закрытая» организация или структура каким-то образом воспринимается сторонним наблюдателем, выполняет определенную социальную функцию. С сотрудниками ГИБДД ежедневно сталкивается огромное количество водителей и пешеходов, поэтому отношение к ним достаточно открыто и в полной мере озвучивается опрошенным сообществом.

Образ инспектора ГИБДД, формируемый в обществе, важен для деятельности всей службы. Сотрудник ГИБДД должен являться беспрексловным образцом поведения на дороге. Но в прак-

тической деятельности ГИБДД нередко наблюдаются негативные явления: взяточничество, коррупция, использование служебного положения в личных целях и т. п. Однако данные факты единичны, и несправедливо на их основании негативно оценивать всю деятельность ГИБДД.

В силу этого обстоятельства основное внимание в статье обращено на особенности контроля со стороны государства и общества в области дорожного движения, состояние правового положения госавтоинспектора, направления его деятельности и конкретно восприятие роли и образа сотрудника Госавтоинспекции как организатора и регулятора в области дорожного движения жителями Хабаровска. Именно от того, насколько рационально и позитивно воспринимается работник Госавтоинспекции, во многом зависит эффективность его работы.

Вместе с тем трудно не заметить, что в современных условиях традиционный образ инспектора дорожного движения далек от идеала [2, с. 21]. О негативном восприятии сотрудника ГИБДД в исследованиях пишут как об «общем месте» в современном социальном дискурсе [3, с. 32]. Но «общее место» достаточно часто базируется на устаревших или не соответствующих действительности представлениях. В статье предпринята попытка выявить, как жители города относятся к службе ГИБДД и ее сотрудникам, какие требования к ним предъявляет население, чем именно недовольны жители. Интерес именно к этому аспекту, кроме всего прочего, связан с особой ролью, которая отводится силовым структурам в обществе.

В самом общем виде общественное мнение – это выраженное в форме определенных суждений, идей и представлений отношение социальных групп к явлениям или проблемам социальной жизни, затрагивающим общие интересы общества (Краткий психологический словарь, 1998).

Чтобы иметь объективное представление о таком явлении, как общественное мнение, важно выяснить, из каких компонентов оно состоит и как функционирует. Большинство авторов, изучающих общественное мнение, выделяют четыре его основные функции: социального контроля (общественное мнение способно наблюдать, чутко реагировать на принятие и воплощение в жизнь правительственных решений, способствуя или тормозя их реализацию); экспрессивную (выражение определенной позиции общества по отношению к фактам и явлениям жизни общества); консультативную (результаты опросов населения используются для выбора одобряемых обществом способов разрешения тех или иных проблем) и директивную (обязательность для претворения в жизнь результатов опроса) [4].

Известный российский ученый Б.А. Грушин в исследованиях функций общественного мнения предлагает рассматривать их по соответствующим критериям. По критерию содержания и воздействия им выделены четыре функции общественного мнения: оценочная (выражение отношения к тем или иным проблемам действительности); аналитическая (выполнение роли субъекта, анализирующего отношения и факты действительности); конструктивная (выполнение роли субъекта, программирующего социальные отношения и процессы); регулятивная (выработка и «насаждение» определенных норм общественных отношений, или в узком смысле функция воспитания) [5, с. 19].

По критерию формы высказанного общественного мнения, по мнению Б.А. Грушина, существуют две функции: позитивная (роль субъекта, так или иначе программирующего социальные процессы) и негативная (роль субъекта, выступающего с негативным заявлением и не предлагающего взамен никакой своей программы) [6, с. 132].

Через общественное мнение происходит формирование образа субъекта. С позиций социологической науки образ – весьма широкое понятие, включающее в себя множество других категорий: «имидж», «стереотип», «миф» и др. В самом широком смысле образ можно определить как совокупность характеристик, отраженных в массовом сознании людей. Целенаправленно формируемый, конструируемый образ можно называть имиджем. Стоит обратить внимание на схожесть, однотипность понятий «имидж» и «стереотип». Поэтому, используя понятие «образ», мы одновременно включаем в него и имидж, и стереотип.

Имидж – это «целостный, качественно определенный образ данного объекта, устойчиво живущий и воспроизводящийся в массовом и/или индивидуальном сознании» (энциклопедия «Социология», 2003). Вследствие отождествления понятий «образ» и «имидж» суждения об имидже также могут быть использованы и при описании образа.

У. Липпман определяет стереотипы как упорядоченные, схематичные, детерминированные культурой «картинки» мира «в голове» человека, которые выполняют функцию экономии усилий при восприятии сложных социальных объектов и функцию защиты. «Они представляют собой упорядоченную, более или менее непротиворечивую картину мира. В ней удобно разместились наши привычки, вкусы, способности, удовольствия и надежды. Стереотипная картина мира может быть не полной, но это картина возможного мира, к которому мы приспособились» [7, с. 108].

По мнению ученого, представление об объекте часто складывается еще до непосредственного опыта взаимодействия с ним, поэтому конструируются определенные шаблоны восприятия [8].

Выявить те моменты, которые вызывают отрицательное или положительное отношение населения к работникам ГИБДД, позволил опрос населения города Хабаровска. Выбор места

проведения опроса обусловлен двумя обстоятельствами: во-первых, большой эмпирической доступностью самого материала исследования; во-вторых, сложными транспортными условиями города, порождающими специфические формы адаптации ПДД к реальной ситуации на дорогах. Сформировавшаяся в советский период дорожно-транспортная система города Хабаровска ориентировалась прежде всего на месторасположение и потребности строившихся и уже действовавших промышленных предприятий (транспортная логистика, перевозка работников). Легковые автомобили в то время в расчет не брались, их число было незначительным. С распадом СССР ситуация радикально изменилась [9].

В постсоветские десятилетия количество личного автотранспорта в городе возросло почти в десять раз. Промышленные автоперевозки перестали быть актуальными. Для организации общественных перевозок стал задействоваться частный транспорт. Путепроводы города перестали справляться с загруженностью, особенно в зимний период. Новые автодороги и развязки не решились проблему, их было недостаточно. По сути дела, завершился процесс автомобилизации, охватывающий экономику, культуру, политику, повседневную жизнь, как важный фактор социальных изменений на уровне структуры общества, а также механизма социально-экономических отношений и компонента жизненного опыта человека на социальном уровне в целом. Или, говоря словами Дж. Урри, сложилась система автомобильности [10].

В возникших условиях значимость регуляторов дорожного движения значительно возрастает. Это и делает ситуацию в Хабаровске, восприятие его жителями образа работников ГИБДД привлекательным объектом исследования.

Первоначально исследование в качестве генеральной совокупности предполагало все население города Хабаровска старше 18 лет. Однако первые опросы (30 респондентов) показали, что люди, не владеющие автомобилем или не управляющие транспортным средством, не обладают устойчивым мнением в отношении ГИБДД. Респонденты, не являющиеся водителями, воспроизводили в ходе исследования (опрос, интервью) расхожие штампы о госавтоинспекторах.

Основываясь на этом, мы ограничились опросом водителей города Хабаровска (генеральная совокупность), выборочную совокупность составили 430 респондентов, выборка квотная, параметры – пол, возраст, район проживания и уровень образования респондента. Нас интересовало, насколько совпадают образ «гаишника» как некомпетентного взяточника и реальное отношение водителей к работнику Госавтоинспекции. В связи с этим один из первых вопросов был связан с мнением о коррупции в системе МВД. Уже в ходе опроса обнаружено значимое расхождение ответов по параметру «стаж вождения». Однако в силу того, что этот параметр не был заложен в структуру опроса, нам пришлось игнорировать это различие. В последующих опросах (предполагается проведение еще двух серий опросов) этот фактор был учтен в анкете и в самой выборке [11].

Участниками дорожного движения выделен достаточно широкий перечень функций ГИБДД, исполнение которых они считают необходимым. Обычно сотрудников Госавтоинспекции обвиняют в излишнем регулировании дорожного движения, однако нашими респондентами регулирование признается недостаточным. В данном случае речь идет, скорее всего, о том, что работники исполняют свои обязанности ненадлежащим образом. Это отчетливо видно из линейного распределения ответов на открытый вопрос: «Что Вас больше всего раздражает в работе ГИБДД?», ответ на который фиксировался интервьюером. Наиболее популярными были следующие варианты ответов: очереди при постановке (снятии) машины на учет (с учета) – 25,5 %, долгое ожидание приезда дежурной машины при ДТП – 22,4, отсутствие регулировщиков в период первых снегопадов и «пробок» – 20,2, вымогательство при прохождении ТО – 14,4, вымогательство постовых – 10,6, «привычка прятаться в кустах» – 6,5, работа на «план по штрафам», а не на безопасность дорожного движения – 5,4 и другое – 5,0 %. Как показывает результат опроса, такие претензии к сотрудникам Госавтоинспекции, как вымогательство и некомпетентность, не стоят на первом месте. Более актуальны и значимы вопросы к исполнению должностных обязанностей, хотя традиционные претензии также имели место. Значимым моментом здесь является то, что сотрудник Госавтоинспекции выступает представителем власти, с которым чаще всего сталкиваются участники дорожного движения. Естественно, что претензий к такому представителю власти больше, чем к сотрудникам других подразделений системы МВД.

Еще одним фактором в формировании негативного имиджа сотрудника ГИБДД является несоответствие условий дорожного движения и инструкций, приказов и других нормативных документов для регуляторов этого движения.

Для уточнения этого вывода в течение 2018 г. мы осуществляли постоянное экспертное интервьюирование сотрудников ГИБДД и водителей. В качестве экспертов, помимо штатных сотрудников, привлекались участники Клуба ретроавтомобилей, а также бывшие работники ГАИ – ГИБДД. Все отмечали, что дорожное движение в Хабаровске крайне затруднено, выделяли ряд проблем, ухудшающих обстановку на дорогах.

Во-первых, большее число дорог находится в неудовлетворительном состоянии. Если проводится ремонт, то, как правило, он недостаточно качественный, вследствие чего дороги быстро возвращаются к первоначальному виду. В связи с этим значительно снижается пропускная способность городских путепроводов. Кроме того, дороги, их ширина, число полос, развязки, пересечения и т. д. не отвечают требованиям современности.

Во-вторых, плохо организованы работы по уборке снега. Респонденты отмечают, что снег убирают, только некачественно: на обочинах скапливается наст, сокращающий ширину дорог, что создает дополнительные проблемы для водителей, увеличивает риски ДТП и количество заторов на дорогах. Сотрудники ГИБДД в этом не виноваты, однако обвиняют именно их.

В то же время выявлен ряд проблем, оказывающих разностороннее негативное влияние на службу и ее имидж в представлениях населения РФ. Это прежде всего:

– плохое взаимодействие с водителями, неумение наладить контакт с проблемными группами (агрессивные, асоциальные водители);

– недостаточный уровень профессионального мастерства сотрудников ГИБДД, обусловленный отрывочностью знаний и небрежностью инспекторов, которая определяется их низкой мотивацией;

– неадекватная реализация имеющихся властных полномочий;

– излишняя увлеченность ужесточением ответственности водителей.

Процесс формирования современного правового государства, укрепления его законодательства и правопорядка требует повышения эффективности работы всех правовых органов. Сотрудник Госавтоинспекции, как и любой другой службы системы Министерства внутренних дел Российской Федерации, должен сам соблюдать закон, а также следить за тем, чтобы закон соблюдали все участники дорожного движения. В современных обстоятельствах, которые характеризуются высокой интенсивностью дорожного движения с огромным числом участников и автотранспортных средств, деятельность сотрудников Госавтоинспекции Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения, предупреждению ДТП, снижению тяжести их последствий является многоплановой и многообразной. Особую озабоченность вызывает вопрос о государственном контроле в сфере дорожного движения.

Изложенное доказывает существующее несоответствие между формальными правилами и не озвучиваемыми вслух, но принимаемыми всеми участниками дорожного движения правилами и нормами. Они, так сказать, «регулируют» ситуации, когда нарушения Правил дорожного движения являются «извинительными». В результате этого формируется необычный вариант обычного права на дорогах, который для Хабаровска становится более значимым, чем формальные правила организации дорожного движения. В случаях беспрепятственного движения по дорогам указанные отличия выражаются очень слабо. Если ситуация на дорогах усложняется, эти правила ярко проявляются.

Под обычным правом мы понимаем как раз взаимодействие между водителями и сотрудниками ДПС, основанное на стереотипном поведении. Систематическое нарушение правил дорожного движения «вписано» в культурную модель населения и является следствием асоциальной формы культурной репрезентации социальных норм, использования неформальных правил поведения участниками дорожного движения. Правосознание водителей и сотрудников ГИБДД в значительной мере амбивалентно – в нем правопослушность сочетается с правовым нигилизмом. Это и есть доминирующий стереотип.

Вследствие изложенного формируется негативное отношение водителей к сотрудникам ГАИ. В их действиях они видят «вымогательство», «коррупцию» и другие негативные проявления. Однако и следование неформальным нормам, принятым в данном городе, далеко не всегда избавляет от обвинения в коррупции, хотя, как показало проведенное исследование, мотивация часто бывает другой. Безусловно, подразделения ГИБДД нуждаются в реформировании. Но эффективное реформирование огромного подразделения системы МВД на современном этапе невозможно без изучения внутренней мотивации всех участников указанного типа социального взаимодействия.

Как нам представляется, проведение сравнительных исследований социальных условий, факторов и механизмов контроля за безопасностью движения в различных регионах позволит повысить эффективность работы ГИБДД РФ.

Ссылки:

1. Гаврилин С.А. Формирование межэтнической толерантности как фактор предупреждения распространения экстремистских настроений в среде сотрудников ГИБДД // Среднерусский вестник общественных наук. 2014. № 4 (34). С. 95–101.
2. Бадулин В.И. Совершенствование региональной системы учета дорожно-транспортных происшествий ГИБДД МВД России : автореф. дис. ... канд. техн. наук. М., 2000. 24 с.
3. Исследование общественного мнения о деятельности органов внутренних дел (полиции) в 85 субъектах Российской Федерации / под ред. Т.Н. Юдиной. М., 2014. 137 с.

4. См., например: Шинкарев А.И. Социальный контроль в системе обеспечения правопорядка органами внутренних дел : дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2006. 197 с.
5. Грушин Б.А. Мнения о мире и мир мнений: проблемы методологии общественного мнения. М., 1967. 400 с.
6. Там же. С. 132.
7. Липпман У. Общественное мнение / пер. с англ. Т.В. Барчуновой. М., 2004. 384 с.
8. Там же.
9. Российское городское пространство: попытка осмысления / под ред. В.В. Вагина. М., 2000. 165 с.
10. Urry J. Global Complexity and the Car-system // *Automobilities* / ed. by M. Featherstone, N. Thrift, J. Urry. L., 2005. P. 25–40.
11. Черникова Е.А. Образ работника ГИБДД в восприятии жителей города Хабаровска (социологический анализ) // *Вестник ТОГУ*. 2017. № 3 (46). С. 245–250.

References:

- Badulin, VI 2000, *Improvement of the Regional Traffic Accidents Accounting System of the State Traffic Safety Inspectorate of the Ministry of the Interior of Russia*, PhD thesis abstract, Moscow, 24 p., (in Russian).
- Chernikova, EA 2017, 'The Image of a Traffic Police Officer in the Perception of the Residents of the City of Khabarovsk (Sociological Analysis)', *Vestnik TOGU*, no. 3 (46), pp. 245-250, (in Russian).
- Gavrilin, SA 2014, 'Formation of Interethnic Tolerance as a Factor in Preventing the Spread of Extremist Sentiment among Traffic Police Officers', *Srednerusskiy vestnik obshchestvennykh nauk*, no. 4 (34), pp. 95-101, (in Russian).
- Grushin, BA 1967, *Opinions about the World and the World of Opinions: Problems of Public Opinion Methodology*, Moscow, 400 p., (in Russian).
- Lippman, U 2004, *Public Opinion*, Moscow, 384 p., (in Russian).
- Shinkarev, AI 2006, *Social Control in the Rule of Law System of Internal Affairs*, PhD thesis, 197 p., (in Russian).
- Urry, J 2005, 'Global Complexity and the Car-System', in M Featherstone, N Thrift & J Urry (eds), *Automobilities*, London, pp. 25-40.
- Vagin, VV (ed.) 2000, *Russian Urban Space: An Attempt to Make Sense*, Moscow, 165 p., (in Russian).
- Yudina, TN (ed.) 2014, *Public Opinion Research on the Activities of the Internal Affairs Bodies (Police) in 85 subjects of the Russian Federation*, Moscow, 137 p., (in Russian).