

Библиографический список

1. Ядов В. А. К вопросу о теории стереотипизации в социологической науке // *Философские науки*. — 1996. — № 5. — С. 54–69.
2. Завьялов Ю. С. Правовая культура и пути ее изучения // *Государство и Право*. — 2013. — № 10. — С. 103–105.
3. Нисневич Ю. А. Коррупция: инструментальная концептуализация // *Социологические исследования*. — 2016. — № 5. — С. 61–68.
4. Кали Б. К. Психологические особенности имиджа сотрудников полиции МВД России // *Наука и современность*. — 2015. — № 41. — С. 49–53.
5. Дубнякова А. И. Образ сотрудника полиции в сознании граждан // *Психодиагностика в правоохранительных органах*. — 2013. — № 4 (55). — С. 19–21.
6. Попов Е. А. Культура и духовная жизнь человека и общества в системе современного социологического знания и в условиях российско-азиатского поликультурного взаимодействия : монография. — Барнаул, 2013. — 202 с.
7. Воронина С. А. Манипулятивный аспект функционирования средств массовой коммуникации // *Социология в современном мире: наука, образование, творчество : сборник статей*. — Барнаул, 2013. — Вып. 5. — С. 135–143.

В. В. Нагайцев (Барнаул)

**КОНФЛИКТЫ ВОДИТЕЛЕЙ ОБЩЕСТВЕННОГО
ТРАНСПОРТА В ГОРОДЕ БАРНАУЛЕ**

Жизнь современного человека, особенно городского, сопровождается многочисленными его перемещениями. Житель мегаполиса постоянно совершает какие-либо поездки — на учебу, по работе, в гости, к местам активного отдыха и т. д. и т. п. За последнее время в крупных городах России произошел значительный рост транспортных потоков, как за счет увеличения общего числа автомобилей граждан и юридических лиц, так и за счет увеличения количества маршрутов общественного транспорта в городах. Нормальное функционирование и развитие любого современного городского социума в немалой степени зависит от стабильной и безопасной работы городского общественного транспорта — особой социотехнической системы, обеспечивающей ежедневную жизнедеятельность его населения [1].

Несмотря на стремительный рост в последние десятилетия количества личного автотранспорта у жителей столицы Алтайского края, по мнению опрошенных нами экспертов, городской общественный транспорт все еще обеспечивает большую долю поездок граждан. Общественный транспорт предоставляет возможность передвигаться по городу гражданам, не имеющим, в силу разных личных и социальных причин, собственных автомобилей. К таким категориям зачастую относятся — студенты, пенсионеры, лица с ограниченными возможностями здоровья и особенностями развития, люди с низким уровнем дохода и многие другие социальные группы городского социума. При отсутствии функционирующей системы городского общественного транспорта многие пожилые люди не смогут посещать учреждения здравоохранения и социального обеспечения, многие рядовые труженики города не смогут добраться до работы. Доступность и качество общественного транспорта во многом определяют качество жизни населения, социальный климат в городском социуме и доверие людей местным органам власти. В долгосрочной перспективе экспертами предлагается именно общественный транспорт сделать главным способом передвижения людей в крупном мегаполисе [2].

Безусловно, сегодня функционирование общественного пассажирского транспорта тесно связано с имеющимися возможностями технической инфраструктуры города. В условиях жесткой рыночной конкуренции в секторе пассажирских перевозок, при создании новых и развитии имеющихся маршрутов общественного транспорта, нужно проводить научную оценку уровня конфликтности транспортных пассажиропотоков в городе на предмет вероятного возникновения конфликтов между водителями автобусов одного или дублирующих маршрутов общественного транспорта на остановочных пунктах; между пассажирами при посадке-высадке в автобусы; между водителями различных транспортных средств и т. п. Конфликты водителей на маршрутах и остановках пагубно сказываются на безопасности перевозки пассажиров, приводят к существенным потерям времени самих перевозчиков, преумножают расходы транспортных компаний по оказанию данных услуг гражданам.

Проблема конфликтов водителей транспортных средств в отечественной социологии конфликта исследована явно недостаточно. Под конфликтами на маршрутах и остановках общественного транспорта города нами понимаются случаи межличностных столкновений водителей автобусов и маршрутных такси между собой (как водителей одной пассажирской компании, так и конкурирующих пере-

возчиков) при движении их транспортных средств по маршруту, напрямую связанных с приоритетным использованием объектов транспортной инфраструктуры города (дорог, участков улично-дорожной сети, остановочных пунктов и др.), пропускная способность которых не допускает их одновременного использования. Поводами для конфликтных ситуаций на маршрутах также являются случаи взаимных обгонов и опережений транспортными средствами друг друга, образования очередей из одновременно прибывающего пассажирского транспорта к остановочным пунктам. Другими словами, появление конфликтов обусловлено эффектом синхронного движения маршрутного пассажирского транспорта по совмещенным участкам и их прибытием на совмещенные остановочные пункты. Например, 2 марта 2017 г. в 17.45 на остановке «Площадь Октября» Барнаула возник конфликт между водителями маршрута № 35 из-за якобы имевшего место нарушения интервала в движении их автобусов одним из них. очевидцы сняли данный инцидент на видео и выложили в сеть Internet. На поселке Докучаево осенью 2017 года перепалка между водителями автобусов закончилась стрельбой из пневматического пистолета. Настоящая драка возникла в результате конфликта между водителями автобуса и джипа на поселке Южном после создания последним аварийной ситуации на дороге.

Количественный рост пассажирского транспорта и числа маршрутов в Барнауле привели к значительной перегрузке маршрутных сетей пассажирского транспорта и, как следствие, к снижению наполняемости автобусов и доходов перевозчиков, к многочисленным пробкам и заторам на дорогах города, снижению скорости движения общественного транспорта и всего транспортного потока, к возникновению многочисленных конфликтных ситуаций на остановках между водителями общественного транспорта дублирующих маршрутов (образование на остановках настоящих очередей из автобусов, остановка и парковка общественного транспорта с нарушениями элементарных требований правил дорожного движения, правил перевозки пассажиров, создание некомфортных условий для нормальной посадки-высадки пассажиров и др.). Необходимо отметить, что такие проблемы являются для Барнаула системными и в настоящее время пока отсутствуют реальные механизмы их решения.

Снижение конфликтных ситуаций на дорогах может быть обеспечено с помощью согласования параметров маршрутов городского пассажирского транспорта с учетом реальной пропускной способности остановочных пунктов Барнаула. Необходимо исследовать социально-психологические факторы, влияющие на возникновение кон-

фликтных ситуаций на маршрутах городского общественного транспорта. Основной предпосылкой возникновения конфликтных ситуаций на остановочных пунктах транспорта Барнаула является, на наш взгляд, запредельная конкуренция между различными перевозчиками, работающими на параллельных маршрутах, появление которых вызвано недостатками в управлении городским пассажирским транспортом. При открытии новых маршрутов муниципальными властями не осуществляется оценка пропускных возможностей города.

На городских маршрутах общественного транспорта нами выявлены две основные формы конкуренции водителей: на общем маршруте и на различных (альтернативных и дублирующих) маршрутах. Появление значительного количества заменяющихся маршрутов пассажирского транспорта в городе произошло в условиях свободной, а по сути, практически неконтролируемой конкуренции, когда для удовлетворения растущего спроса населения на передвижение открывалось большое количество маршрутов разной формы. В период с 2000 г. по 2017 г. количество перевозчиков в сфере общественного транспорта возросло в 5 раз, а общее количество транспорта — в 3 раза. Вдобавок новые перевозчики начали свою работу на уже существующих, то есть фактически дублирующих маршрутах.

Конфликты на остановочных пунктах маршрутных сетей общественного транспорта города чаще возникают при существовании дублирующих маршрутов, наличие которых вызвано непродуктивной конкуренцией перевозчиков и слабым контролем за их деятельностью муниципальных властей. Количество конфликтных ситуаций имеет обратную зависимость от количества интервалов движения маршрутного транспорта через остановочные пункты и от пропускной способности остановочных пунктов [3, с. 25].

Разработанные в современной конфликтологии методы управления конфликтностью социальных субъектов носят прикладной характер и могут быть использованы транспортными компаниями и администрацией города Барнаула при совершенствовании маршрутов городского общественного транспорта [4]. Цель совместных действий ученых и практиков должна заключаться в увеличении эффективности и надежности деятельности общественного транспорта в городском социуме за счет сокращения конфликтных ситуаций водителей в процессе движения транспорта.

Библиографический список

1. Попов Е. А. Проекция социального: человек и социальная безопасность // Социология в современном мире: наука, образование,

творчество : сборник статей. — Вып. 7 / под ред. О. Н. Колесниковой, Е. А. Попова. — Барнаул, 2015. — С. 224–228.

2. Пустовалова Е. В. Коммуникативные отношения в социальных сетях человека // Социология в современном мире: наука, образование, творчество : сборник статей. — Вып. 4 / под ред. О. Н. Колесниковой, Е. А. Попова. — Барнаул, 2012. — С. 101–105.

3. Кажаяев А. А. Вопросы моделирования движения общественного транспорта в муниципальных образованиях // Транспорт. — 2011. — № 3 (30). — С. 24–27.

4. Колесникова О. Н. Некоторые результаты и перспективы исследования социального самочувствия населения Алтайского края // Социология в современном мире: наука, образование, творчество : сборник статей. — Вып. 6. / под ред. О. Н. Колесниковой, Е. А. Попова. — Барнаул, 2014. — С. 130–136.

Е. А. Попов (Барнаул), Л. А. Мукова (София, Болгария)

СОЦИОЛОГИЯ ПРАВА В СИСТЕМЕ ФИЛОСОФСКО-ПРАВОВОГО ЗНАНИЯ

Сегодня необходимо учитывать тот факт, что граница между социологией права и философией права является очень зыбкой, а поэтому зачастую «исследователи и сами не отдают себе отчета в том, когда они заостряют внимание на проблематике социологии права, а когда погружаются в стихию философского осмысления правовой реальности» [1, с. 776]. Такое положение дел объясняется тем обстоятельством, что и социология права, и философия права отталкиваются от интерпретаций форм правовой реальности, основанных на ценностях. Если в теории права преобладает нормативное осмысление права, то в упомянутых отраслях науки — ценностно-смысловое. Поэтому не представляется возможным провести дифференциацию философии и социологии права по этому основанию — и та, и другая научные дисциплины исследуют широкий круг ценностей, но все же предпочтение отдают именно правовым ценностям. По-видимому, когда речь, к примеру, заходит о доброй совести, то с позиции философии права ее можно, действительно, рассматривать как нравственную основу частноправовых отношений [2, с. 13–18], а в аспекте социологии права — как одно из важнейших условий консолидации общества (добросовестность). Становится очевидным, что междисциплинарность, с одной стороны, способствует стиранию границ ме-