



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

**Основная образовательная программа бакалавриата по направлению  
подготовки 39.03.01 «Социология»  
Профиль «Социальная антропология»**

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА  
Трансформация автомобильной культуры в России  
(на примере Санкт-Петербурга)**

Выполнил  
студент 4 курса, 4 группы  
Шакуров Артур Ильгизович

Научный руководитель  
к. с. н., доцент  
Ивлева Ирина Владимировна

Санкт-Петербург  
2017

## Оглавление

1. Введение.....	3
2. Теоретико-методологические основания работы.....	8
2.1. Подходы к изучению автомобильной культуры.....	9
2.2. Автомобильность в России.....	13
2.3. Города и автомобили.....	19
2.4. Автомобильная культура в рамках акторно-сетевой теории и теории ассамбляжного урбанизма.....	24
2.5. Автомобильная культура в других работах современных антропологов.....	30
3. Практическая часть.....	42
3.1. Автоэтнография как метод описания автомобильной культуры Санкт-Петербурга.....	42
3.2. Культура поведения на дорогах (практическое исследование)....	50
3.3. Исследование трансформации автомобильной культуры в России.....	60
4. Заключение.....	99
5. Список источников.....	103
6. Приложения.....	107

## Введение

Автомобильную культуру, как и любую другую, было бы ошибочно рассматривать статичной. Это динамичный феномен, у которого есть своя логика развития. Именно поэтому выбор темы пал на трансформацию этого феномена. Ключевым моментом данной работы выступает рассмотрение изменений, которые претерпела автомобильная культура России за последние 30 лет, притом этот временной отрезок будет разбит на 3 этапа: 1. Ранний постсоветский период (1990-е), 2. «Нулевые», 3. 2010-е. Разбиение временных рамок на три отрезка покажет существенные закономерности, поможет описать некоторые элементы описываемой культуры, присущие рассматриваемому периоду времени, сделать выводы о динамике её изменений. Во-первых, здесь интересен момент трансформации культуры вождения, развитие дорожного этикета, отношений между водителями. Во-вторых, необходимо рассмотреть автомобильную инфраструктуру, притом сделать акцент на собственной инфраструктуре (локальные точки сбора автолюбителей, гаражные кооперативы), а не на заимствованных элементах (автомобильные кинотеатры, закусочные). В-третьих, будет рассмотрен феномен автомобильных клубов, соседских и гаражных сообществ. Указанные элементы автомобильного комплекса по опыту прошлых работ видятся взаимосвязанными, более того, они вплетены в общее символическое пространство города, представляющего собой своеобразную «сеть сетей». Кроме того, логика работы выстроена таким образом, чтобы сначала описать все вышеперечисленные составляющие автомобильной культуры, а потом сравнить их с предшествующими временными отрезками, тем самым уловив момент трансформации.

**Актуальность** данной выпускной квалификационной работы подчеркивается тем, что в современной российской реальности тема

автомобильной культуры изучена довольно поверхностно, и лишь в нескольких работах были упомянуты отдельные элементы этой культуры. Кроме того, структура автомобильного сообщества России постоянно меняется, и в разные временные промежутки имела различный состав. Именно поэтому важно обратить внимание на сегодняшний состав структуры сообщества водителей, детально его охарактеризовав. Помимо этого, необходимо обратить внимание на некоторые латентные микрогруппы в составе сообщества, поскольку в случае возникновения необходимости подобные группы интересов (соседи, «гаражники», автомобильные клубы) способны мобилизоваться для отстаивания своих интересов.

Исследование трансформации автомобильной культуры имеет как теоретическую, так и практическую значимость. Данные, собранные в ходе этой работы, могли бы задать некоторый вектор, с которым могли бы работать как образовательные учреждения (в автошколах, например, до сих пор нет дисциплины «дорожный этикет» или «культура вождения»), так и коммерческие организации. Так, например, один из моих проектов направлен на разработку критериев безопасного стиля вождения, которым могли бы пользоваться страховые компании по программе «умное страхование». Это подчёркивает **практическую значимость** данной работы.

В качестве **объекта исследования** выступают участники дорожного движения, главным образом автомобилисты. Несмотря на то, что в предыдущих работах речь шла о специфических особенностях Санкт-Петербурга, подавляющее число выводов можно экстраполировать на всё автомобильное сообщество России.

В качестве **предмета исследования** выступают практики взаимодействия автомобилистов, их отношение со средой. Здесь важным

моментом является именно отношение автомобилистов с пешеходами, инфраструктурой, исполнительными органами и другими институциями, поскольку в рамках таких (зачастую безличных) взаимоотношений и рождаются дискурсы, которые способны трансформироваться вслед за развитием культуры.

Главная **цель** данной выпускной квалификационной работы состоит в том, чтобы описать процесс трансформации автомобильной культуры в России.

Реализация поставленной цели предполагает решение следующих **исследовательских задач**:

1. Установить основные элементы автомобильной культуры в Санкт-Петербурге и России;
2. Описать трансформацию отечественной автомобильной инфраструктуры;
3. Определить основные черты культуры вождения в Санкт-Петербурге;
4. Исследовать культуру поведения на дорогах.
5. Установить уровень включенности автомобилистов в различные городские сообщества (клубы, соседские, гаражные и другие);
6. Проследить изменения автомобильной культуры в Санкт-Петербурге на протяжении последних 30 лет.

В качестве **методов исследования** избраны следующие: 1. Полуструктурированное интервью, выявляющее основные моменты трансформации автомобильной культуры. Предполагается, что информанты были отобраны неслучайным образом: это представители автомобильного

сообщества разных поколений. Таким образом можно будет проследить динамику трансформации автомобильной культуры. 2. Анкетный опрос, в ходе которого ожидается получить результаты касательно сегодняшних реалий поведения участников дорожного движения. Здесь же использование кластерного анализа данных позволит выделить несколько типичных групп автомобилистов по объективным признакам, что является весьма информативным показателем для описания социальной структуры сообщества. 3. Автоэтнография и использование собственного полевого дневника содержат описания событий по указанной ранее проблематике, так как автор данной работы сам активно включен в городское сообщество автомобилистов.

Разумеется, за период работы над проблематикой автомобильной культуры возникло несколько гипотез, нуждающихся в проверке. Поскольку акцент данной работы пал на трансформацию автомобильной культуры, здесь отмечены только те центральные гипотезы, которые связаны именно с логикой изменений исследуемого поля в культурном контексте. К таким относятся следующие:

- Трансформация исследуемого поля особенно интенсифицировалась в последних двух выделенных временных отрезках (2000-е и 2010-е).
- После распада СССР отечественная автомобильная культура стала более открытой, полистилистической.
- Неоправданный риск и лихачество – черты, характеризующие российскую автомобильную культуру.
- Активными участниками автомобильной культуры в России становятся женщины.



## Глава 1

### Теоретико-методологические основания работы

В данной главе будут рассмотрены наиболее актуальные социологические и антропологические подходы к изучению автомобильной культуры, среди которых будут отмечены как концепции, характеризующие исключительно эту культуру как единый комплекс, так и те, вектор которых направлен на изучение отдельных элементов. Кроме того, в ходе главы будут встречаться концепции из смежных специализированных отраслей, например, прикладная урбанистика, где на конкретных примерах представлено городское пространство, частью которого является и автомобильный комплекс. Перспектива теорий, описывающих городскую инфраструктуру (акторно-сетевая теория и теория ассамбляжного урбанизма) сделает акцент на так называемый «поворот к материальному», наделив новыми смыслами окружающие обезличенные объекты, а восприятие города через понятия абстрактных систем, хореографию беспокойства и др. дополнит привычное читателю видение пространства.

## Подходы к изучению автомобильной культуры

Наиболее полную классификацию автомобильности (automobility) дал британский социолог мобильности Джон Урри. В работе «Мобильности. Движение и коммуникация» он определяет культуру автомобильности как систему связанных между собой семи компонентов. Во-первых, автомобиль – это продукт производства всемирно известных компаний в сфере промышленности, породивший далее такие значимые концепции социально-экономического порядка, как «фордизм» и «постфордизм». Во-вторых, автомобиль является одним из ведущих по тратам предметов индивидуального потребления, подчёркивающий социальный статус владельца. В-третьих, автомобиль действительно порождает комплекс социальных взаимосвязей, так как он тесно соприкасается с другими, смежными отраслями, занимающимися производством топлива и комплектующих, обслуживанием, выпуском аксессуаров и так далее. В-четвёртых, автомобиль является доминирующим способом мобильности, подчиняющим мобильность посредством велосипеда, пешей мобильности и др. В-пятых, он порождает целую систему образов и предубеждений, декларирующую «счастливую жизнь» посредством наделения тех или иных брендов феноменами успешности, азарта, страсти, уверенности. В-шестых, автомобиль выступает в образе «разрушителя», исчерпывающего природные ресурсы, загрязняющего экологию и порождающего проблемы здоровья. Здесь же Урри отмечает, что именно по вине автомобиля ежегодно фиксируется 1,2 миллиона смертей и 20-50 миллионов травм. И, наконец, в-седьмых, Урри говорит об автомобильности как о самоорганизующейся, аутопойетической нелинейной системе, которая распространяет по всему миру машины, водителей, дороги, бензозаправки и многие другие, прежде не существовавшие объекты, технологии и знаки. Говоря об инфраструктуре,

Урри акцентирует внимание на остро стоящей на повестке сегодняшнего дня проблеме с парковкой. Он говорит, что современный мегаполис испытывает острую нехватку парковочных мест, отмечая, что порой каждый автомобилист задумывается не об одном единственном подобном месте, а о нескольких: «Учитывая, что большую часть времени машины стоят на месте, им нужно две или больше парковок — одна дома, другая у работы (плюс, может быть, третья у развлекательного центра).»<sup>1</sup> Автор также упоминает о введении в крупных европейских городах системы «park-and-ride», то есть схемы, по которой жители пригородов доезжали до ближайшей станции метро, оставляли там автомобиль и дальше ехали общественным транспортом.

Довольно интересным для антрополога может показаться тот факт, что Урри отмечает существование целого ряда «автомобильных эмоций», вызываемых владением или обладанием машиной, своеобразной либидной экономики, «в которой некоторые модели вызывают жгучее желание их раздобыть, холить, лелеять, мыть и им поклоняться», а также водить»<sup>2</sup>. Автор также отмечает, что зачастую личный автомобиль может наделяться антропоморфными чертами, наделяться теми или иными интерпретативными характеристиками, «элегантно или скверно» стареть. По сути, это есть прямое наделение автомобиля чертами живого организма, члена семьи или объекта поклонения. То есть автомобильность образует вокруг себя в прямом смысле культ, являясь одновременно объектом желания и потребления.

Разумеется, столь сильное распространение автомобилей в городском пространстве не может не изменить не только структуру самого

---

<sup>1</sup> Урри Дж. Мобильности. М.: Праксис, 2012. С 249.

<sup>2</sup>. Там же, С. 239.

пространства, но еще и времени. Здесь есть два ключевых парадоксальных момента. Сущность первого заключается в том, что создаются многочисленные комитеты и рабочие группы, на которые расходуются немалые суммы государственной и городской казны, а ключевая их задача в том, чтобы решать проблему дорожных заторов, которую породила автомобильная система. То есть побочный продукт автомобильной системы создает «видимость решения»<sup>3</sup> проблем автомобильной системы. Вторым парадоксальным моментом следует рассматривать с лёгкой долей иронии. Дело в том, что сегодняшний автомобиль, позиционирующий себя как мощный и сверхскоростной, в городских условиях является, скорее, удобным способом передвижения, а не быстрым, поскольку в мегаполисах он давно уже отдал пальму первенства подземке, как раз тогда, когда метро связало все крайние точки города. Так, например, десятикилометровая поездка на автомобиле в Москве в 2010 году занимала 60 минут, а аналогичная дистанция на метро – 43 минуты<sup>4</sup>.

Концепция автомобильности Джона Урри видится мне весьма полной и законченной, среди остальных, пожалуй, я назвал бы ее наиболее исчерпывающей. Она упоминает об отношениях между участниками дорожного движения; декларирует главенство автомобиля над остальными способами физической мобильности; говорит о ряде эмоций, который может быть вызван даже упоминанием образа конкретной марки; сетует на то, что автомобиль несёт в себе латентный образ разрушителя; акцентирует внимание на инфраструктуре, порождаемой автомобильным комплексом. Также довольно подробно представлен и гендерный аспект, в ходе описания

---

<sup>3</sup> Урри Дж. Мобильности. М.: Праксис, 2012. С 268.

<sup>4</sup> Игнатова О., Нестерова О., Огилько И. Забег по пробкам. Российская газета - Столичный выпуск №5332 (253). 2010.

которого было показано, что женщины были вынуждены «обратиться» к автомобильности, поскольку их изначальное отчуждение по сути мешало полноценному существованию, так как лишало их полноценной занятости, возможности совершать покупки или перемещаться в физическом и социальном пространстве по другим делам. Однако, на мой взгляд, эта концепция не является абсолютно исчерпывающей, поскольку в ней нет моментов индивидуальной интеракции, проявляющихся в процессе вождения. Урри, ссылаясь на Линча, верит, что автомобильный трафик представляет собой «стандартизированный, предсказуемый и повторяемый порядок вещей, и этот порядок независим от конкретного легиона водителей, чьи совместные действия его образуют»<sup>5</sup> и Лефевра, который утверждает, что водитель «озабочен только тем, чтобы доехать, куда ему нужно, и видит лишь то, что ему нужно для достижения этой цели».<sup>6</sup> Такое видение проблемы кажется мне неполным, поскольку оно упускает из виду одну из ключевых концепций автомобильной культуры – культуру вождения, которую можно рассматривать как некий социокультурный опыт, получаемый как целенаправленно и осознанно любым участником автомобильного потока для успешной интеграции в такое сообщество, так и стихийно со стороны окружающих его объектов взаимодействия (актантов) или опыта, полученного путём усвоения образов из фильмов, специализированной литературы и так далее. Кроме того, упущены из виду на первый взгляд невзрачные, но столь важные соседские и клубные отношения, которые тоже удобно проследить на индивидуальном уровне.

---

<sup>5</sup> Урри Дж. Мобильности. М.: Праксис, 2012. С 251.

<sup>6</sup> Lefebvre H. Critique of Everyday Life. Verso, 2014. P. 912.

## Автомобильность в России

Довольно подробно описывает автомобильную ситуацию Ростислав Кононенко в работе «Автомобильность в России», в которой рассматривает автомобильные клубы, точки сбора подобных сообществ, сленг, иерархию участников. Кононенко говорит о преобразовании культурного уровня общества под влиянием автомобиля в целом, поскольку он «привносит в жизнь людей новые смыслы и символы, ценности и нормы»<sup>7</sup>. Среди таких отмечается частная собственность, эмансипация, высвобождение личного пространства. Если задуматься, то в описываемых ценностях автомобиль действительно преуспел, в этом видится его заслуга, ведь под влиянием автомобилизации формируется новая культура повседневности, включающая в себя «использование транспортных средств и сопутствующих элементов инфраструктуры, товаров и услуг». Кононенко отмечает, что автомобильность есть реструктуризация повседневной жизни. Здесь, однако, опять встречается парадокс: несмотря на все те положительные характеристики, которые несет в себе автомобильность, количество негативных моментов также немало. Во-первых, это существенное сокращение физического пространства, виной которому автомобиль сам по себе и инфраструктура, которую он в себе несет, тем самым загромождая город нежилым пространством. Во-вторых, это риск, который несет в себе перемещение на автомобиле, ведь автомобиль является одним из самых небезопасных способов перемещения в физическом пространстве, ведь на каждые 1,6 миллиона километров пути приходится 1,5 смерти<sup>8</sup>. Кроме риска для людей Кононенко отмечает и риск для окружающей среды. Очевидно, это есть констатация образа автомобиля как разрушителя и

---

<sup>7</sup> Кононенко Р. Автомобильность в России. М.: ООО «Вариант», 2011. С. 5.

<sup>8</sup> Ильина Н. Какой вид транспорта самый безопасный. 2014. URL: <https://bbf.ru/magazine/2/6252/>

загрязнителя, сжигающего миллионы тонн топлива, портящего газоны и отправляющего в атмосферу многочисленные кубометры углекислого газа, пагубно влияющего на толщину озонового слоя. Кроме того, еще одним интересным последствием столь бурного распространения автомобиля Кононенко отмечает тот факт, что люди, передвигающиеся на автомобиле, перестают в принципе ходить пешком, что подтверждает тезис о существенном переупорядочивании повседневности. Кроме того, парадоксальным является как бы двойственность суждений об автомобильном стиле жизни. Одна группа суждений констатирует свободу перемещений и скорость, а другая подразумевает моменты иммобилильности, заключающуюся в ежедневных практиках стояния в пробках, «ставших неотъемлемой частью повседневности для миллионов людей»<sup>9</sup>.

Определенно, один из ключевых моментов работы касается гендерного аспекта. Кононенко обращает внимание на то, как развивалась сегодняшняя столь распространенная причастность женщин к автомобильному стилю жизни сегодня, делая отсылку еще к концу двадцатых годов 20 века на примере советского общества. Здесь он делает ремарку, что господствующая доктрина социализма существенно отличала автомобильный стиль жизни СССР и, скажем, любой другой страны с капиталистической системой. Здесь отмечается, что первые упоминания о женщинах за рулем в СССР были еще в 1920-х годах, тогда же начались первые женские автопробеги, что, «с одной стороны, подчеркивало идеологию равенства полов, а с другой, – утверждало новые социальные иерархии». Кононенко утверждает, что «виной» появления женщин за рулем в Советском Союзе стала Великая Отечественная Война, когда женщины были буквально вынуждены освоить профессию водителя,

---

<sup>9</sup> Кононенко Р. Автомобильность в России. М.: ООО «Вариант», 2011. С. 21.

чтобы обеспечить функционирование транспортной системы. После войны численность женщин-водителей существенно увеличилась. Груздева Е. Б и Чертихина Э. С. отмечают, что в 1970 году число женщин-водителей составляло «38 тыс., таким образом, более половины всех водителей трамваев, поездов метро, троллейбусов были женщинами, в то время как в 1926 г. их было чуть больше 300, а на их долю приходилось 3% всех водителей»<sup>10</sup>. На 2012 год количество женщин-водителей в России составляло 3,07 миллиона человек<sup>11</sup>, что равнозначно почти 10% от общего количества автомобилистов. Здесь, однако, стоит оговориться, что представленная статистика – общероссийская, из чего следует, что в крупных городах (Москва, Санкт-Петербург) доля женщин-водителей может быть на порядок больше из-за других городских ритмов и стилей, вызывающих больший уровень эмансипации. Этот тезис подтверждается работой Ваксмана и Додрова, где они отмечают следующее: «доля женщин – владельцев автомобилей в крупном советском городе конца 1970-х годов составляла 2,5% (для сравнения – сегодня их число выросло до 22,5%)»<sup>12</sup>.

В работе «Автомобильность в России» немаловажным моментом является рассмотрение Ростиславом Кононенко феномена гаражных отношений. Он отмечает, что рутина и домашние конфликты часто замещались посиделками в гаражах, для которых была характерна гомосоциальная коммуникация. И поскольку в СССР уровень автомобильной

---

<sup>10</sup> Груздева Е. Б., Чертихина Э. С. Труд и быт советских женщин. М.: Политиздат, 1983. URL: <http://www.a-z.ru/women/texts/chertihinar-1.htm>

<sup>11</sup> Новиков С. Женщины захватывают российские дороги. 2012. URL: <http://gudok.ru/transport/auto/?ID=884916>

<sup>12</sup> Ваксман С.А., Додров А.С. Параметры использования легкового индивидуального транспорта в крупном городе // Проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния. Екатеринбург: Уральский гос. Экон. Ун-т, 2006. URL: <http://towntraffic.narod.ru/Russian/2006/III/va2.htm>

инфраструктуры не был широко распространен, автомобилистам приходилось кооперироваться, чтобы, например, сообща изучать руководства по ремонту и чинить автомобили. Гаражные отношения впоследствии из посиделок переросли в ритуализированные практики: у кооперативов появлялись председатели, на въезды ставили шлагбаумы, сами гаражи «обрастали» удобной мебелью, начиная от стремянок для запчастей и заканчивая удобными для проведения досуга стульями и обогревателями. В гаражные «сборища» далее привлекались сыновья водителей, которые, присутствуя на таких «заседаниях», проходили своеобразный обряд инициации. В этой же работе был отмечен немаловажный элемент автомобильной культуры – автомобильные клубы. Согласно Льюису Вирту, горожанин «вынужден прилагать усилия к объединению в группы с другими людьми на основе общности интересов для достижения своих целей, так как своими собственными силами он не в состоянии решать проблемы»<sup>13</sup>. Среди таких можно отметить помощь в ремонте, советы, совместное времяпрепровождение в виде посещения кинотеатров, выставок и других мероприятий. Кононенко утверждает, что подобного рода сообщества «возникают и прекращают свое существование по инициативе групп людей, которые иногда являются лидерами объединения»<sup>14</sup>. Здесь следует добавить, что состав участников таких объединений весьма текучий и непостоянный, поскольку среднестатистический автомобилист в России меняет свое средство передвижения каждые 3-6 лет, если автомобиль покупался новым, и каждые 2,5-3 года, если автомобиль покупался поддержанным<sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> L. Wirt. Urbanism, as way of life. In: R. Sennet // Classical essays in urban culture. Appleton Century Grofts. New York. 1969 / Перевод В.В. Вагина URL: <http://www.urban-club.ru/?p=99>.

<sup>14</sup> Кононенко Р. Автомобильность в России. М.: ООО «Вариант», 2011. С. 54.

<sup>15</sup> Целикова С. Средний срок владения автомобилем начал расти. URL: <https://autostat.ru/news/21964/>

Следовательно, подобная «текучка кадров» в сообществах наблюдается даже среди администраторов или лидеров движения. Есть, однако, исключения, которые отмечает Кононенко, говоря о клубе олдтаймеров и хотродов (раритетные автомобили и существенно измененные в конструкции «старички»).

Кроме того, Кононенко говорит о национальной культуре автомобильности. Исследователь относит к ней такие элементы и практики, как «неформальные платежи вместо официальных штрафов»<sup>16</sup> и другие особые практики взаимодействий с автомобильной инспекцией; особый способ украшения праздничных и свадебных автомобилей, которые сегодня в народе называется «колхозным»; доводка автомобиля после его покупки; забота о некоторых элементах интерьера и экстерьера, которые очень часто и по сей день воруют хулиганы (дворники, боковые зеркала, магнитолы и видеорегистраторы), а также установка вспомогательных устройств, например «секреток» – дополнительных болтов на колесные диски и всевозможные охранные устройства. Кононенко утверждает, что многие из элементов советской автомобильной культуры перебрались в постсоветское пространство и продолжают успешно существовать в сегодняшней автомобильности.

Следует также упомянуть, что исследователь выделяет несколько типов автолюбителей, которые зависят от опыта вождения и некоторых консьюмеристских ментальных ожиданий. Среди таких он выделяет начинающих и опытных, модников, рационалистов, консерваторов, экономных и пессимистов.

---

<sup>16</sup> Кононенко Р. Автомобильность в России. М.: ООО «Вариант», 2011. С. 42.

Таким образом, концепция Ростислава Кононенко видится мне весьма проработанной. Взяв за основу концепцию автомобильности Джона Урри, российский исследователь дополняет её уровнем индивидуальных надстроек. На этом уровне он рассматривает соседские, клубные и гаражные отношения, особенно обращая внимание на развитие вышеперечисленных в советском социокультурном пространстве. Концепция, однако, слабо учитывает момент трансформации описываемых характеристик, но не лишается из-за этого научной ценности, поскольку обращает внимание на социокультурные изменения под влиянием автомобиля, что и является, согласно позиции автора, одной из ключевых задач концепции.

## Города и автомобили

Ни для кого не секрет, что сегодняшний российский мегаполис в часовой пик склонен испытывать на себе влияние многочасовых и многокилометровых заторов. Для автомобилистов, чей стаж вождения в Петербурге давно перекатил за «ученические» два года, ситуация с пробками до боли знакома, однако водители настолько привыкли к пробкам, что уже не возмущаются, а относятся к ним с легкой иронией. Еще бы, ведь очень редкий автомобилист пожертвует личным пространством и комфортом ради того, чтобы добраться до заветного места на 20-30 минут быстрее. Пробки настолько укоренились в ежедневные практики, что обросли своими ритуалами. Для водителей это чтение новостей утром, а для любителей на этом заработать – продажа кофе и различного рода печатных изданий. Забавно, но если взглянуть на фотографии Невского проспекта двадцатилетней давности, мы увидим всего лишь несколько машин в окружности 100 метров, хотя сегодняшний Петербург не представляется без злополучного вечернего «стояния». В предыдущих частях работы отмечалось, что автомобиль, являясь доминирующим способом мобильности, одновременно является ключевым производителем культуры иммобильности. Но возможно ли улучшить транспортную ситуацию Петербурга сегодня, в условиях столь бурной экспансии автомобилей, если учесть, что на 2013 год обеспеченность жителей северной столицы автомобилями в составила 295 автомобилей на тысячу человек<sup>17</sup>, то есть у каждого третьего горожанина есть автомобиль? Ответ на этот вопрос дает урбанист Вукан Р. Вучик в работе «Транспорт в городах, удобных для жизни», где на примере

---

<sup>17</sup> Количество зарегистрированных автомобилей в С-Пб по данным компании «Альфа-Страхование». URL: [http://www.alfastrah.ru/news/index.php?ELEMENT\\_ID=721580](http://www.alfastrah.ru/news/index.php?ELEMENT_ID=721580).

крупных российских городов рассматривает последствия избыточной зависимости от автомобиля.

Вучик формулирует концепцию столкновения городов и автомобилей, которая в узком смысле является полной противоположностью города, удобного для жизни. Столкновение городов и автомобилей, по мнению урбаниста, включает в себя несколько компонентов. Первый компонент – это загрязнение воздуха. Но даже в случае изобретения «чистого» автомобиля другие проблемы нашествия машин не будут устранены. Поэтому второй компонент – это уже упомянутые дорожные заторы, являющиеся причиной неудобств и вечных опозданий не только автомобилистов, но и пассажиров общественного транспорта. Добавим к этому частое игнорирование правил остановки перед светофором и получим неудобства для пешеходов, вызванные банальным неимением места для пересечения дороги. Третий компонент – это ущерб от ДТП, который приводит, опять же, к заторам и порче дорожной инфраструктуры. Четвертым компонентом столкновения городов и автомобилей является расточительное использование территорий и электричества, требуемого для функционирования этих территорий.

Ученый отмечает, что, несмотря на разнообразные выводы исследований последних десятилетий в разных городах и странах, все исследователи сходятся во мнении, что «при неограниченном росте использования частных автомобилей... города перестают быть удобными для жизни и гуманитарно-ориентированными»<sup>18</sup>. При этом, однако, одновременно существуют два лагеря исследователей, по-своему видящих решение этой проблемы. Первая группа исследователей настаивает на реконструкции городов коренным образом, что сможет «адаптировать

---

<sup>18</sup> Вучик В. Р. Транспорт в городах, удобных для жизни. М.: Территория будущего, 2011. С. 23.

городское пространство к неограниченному использованию частных автомобилей посредством сооружения разветвленных сетей скоростных автомобильных магистралей (фривэев, моторвэев, автобанов) и надлежащих парковочных мощностей»<sup>19</sup>. Вучик отмечает, что это направление имеет право на существование, но оно может оказаться изначально провальным по следующей причине: такая перестройка города посадит его на «иглу автомобильной зависимости», сделав машины единственными комфортными средствами мобильности и одновременно оформив образ такого города некомфортным и даже опасным для пешехода. Вторая группа исследователей предлагает альтернативу, то есть создание города, удобного для жизни. Транспортная система города становится интермодальной, то есть лишает автомобиль статуса доминирующего вида мобильности и повышает роль общественного. При таком подходе использование общественного транспорта поощряется (полагаю, что речь здесь идет о льготных проездных для постоянных пассажиров), а использование автомобилей ограничивается (очевидно, путем введения платных парковок, запретов въезда на территории крупных площадей и т.д.). Нужно отметить, что в сегодняшнем Петербурге активно применяются обе стратегии, поскольку идет активное строительство скоростных виадуков, например, «Западный скоростной диаметр» и, одновременно с этим, вводится система платной парковки в центре города, целью которой, по словам авторов проекта, является «...снижение трафика движения автотранспортных средств в центре Санкт-Петербурга»<sup>20</sup>. Так, Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга утверждает, что «за первые три месяца работы пилотной зоны платной парковки в Центральном районе Санкт-Петербурга зафиксировано существенное

---

<sup>19</sup> Вучик В.Р. Транспорт в городах, удобных для жизни. М.: Территория будущего, 2011. С. 23.

<sup>20</sup> Сайт «Парковки Санкт-Петербурга». URL: <https://parking.spb.ru/en/pages/about/aboutproject>

сокращение количества парковочных сессий в центре города»<sup>21</sup>, что говорит о положительной динамике в разгрузке улиц центра, которые априори не приспособлены к такому огромному потоку автомобилей. Вучик отмечает, что российским городам следует учитывать опыт стран Запада, поскольку тенденция развития столкновения городов и автомобилей в нашей стране опаздывает на несколько десятилетий.

Практика американского общества показывает, что стратегия «приспособления городов к автомобилям»<sup>22</sup> является несостоятельной, поскольку в ряде городов (Хьюстон, Детройт и Лос-Анджелес) наблюдались самые крупномасштабные заторы, то есть как раз там, где была применена стратегия приспособления города под автомобили взамен развития общественного транспорта. По мнению урбаниста, недостаточно просто делать акцент на экстенсивном развитии общественного транспорта, движущегося по дорогам общего пользования и стоящего в тех же пробках. Отличной альтернативной является так называемое «легкое метро», на разработку проекта которого, кстати говоря, еще в 2010 году Смольный выделил 350 миллионов рублей<sup>23</sup>. Практика зарубежного развития такого вида общественного транспорта показывает свою высокую эффективность при гораздо более низкой стоимости реализации, нежели у традиционной «подземки».

Так или иначе, позиция Вукана Вучика заключается в существенном сокращении личного автомобиля и развитии сети общественного транспорта.

---

<sup>21</sup> Сайт Городского центра управления парковками Санкт-Петербурга. URL: <http://www.gcup.spb.ru/112-петербуржцы-стали-меньше-парковаться-в-центре-города>

<sup>22</sup> Вучик В.Р. Транспорт в городах, удобных для жизни. М.: Территория будущего, 2011. С. 25.

<sup>23</sup> Могилевская М. Легкое метро до Пулково доведет. 2010. URL: <http://www.fontanka.ru/2010/02/27/055/>

В ходе работы приводится немалое количество исследований, подтверждающих его позицию, столь радикальную, но действенную. Он пишет, что немецкие, швейцарские, голландские, бельгийские и шведские планировщики пришли к единому мнению о том, что автомобильно-ориентированные города априори не могут быть удобными для жизни, поскольку буквально игнорируют пешее и велосипедное сообщение, делая его опасным. И только поощрение использования общественного транспорта одновременно с противодействием автомобильным поездкам может сделать городскую среду более удобной для жителей.

На мой взгляд, позиция видится весьма радикальной, даже несмотря на ее научную обоснованность и подкрепленность фактами. Так или иначе, меры, описанные урбанистом в его работе, активно применяются сегодня на просторах Москвы и Санкт-Петербурга, так как города оказались на игле автомобильной зависимости.

## **Автомобильная культура в рамках акторно-сетевой теории и теории ассамбляжного урбанизма**

Если обратиться к работе В. Вахштайна «Возвращение материального»<sup>24</sup>, можно получить весьма конкретное представление об уровнях теоретизирования физического пространства. Первой перспективой теоретизирования, по мнению этого автора, выступает «перевод «пространственности» на язык «социального»; развитие этой логики трактует физическое пространство как искусственно сконструированное, вторичное, лишённое объективности. Вторая перспектива теоретизирования требует переосмысления важности категорий «пространственности», «покушается на категорический императив социологии: объяснять социальное социальным». Сегодняшняя социология вещей и социология техники всё чаще объясняется через акторно-сетевую теорию. Связано это, в первую очередь, с процессом, который называется «поворотом к материальному» и который не был бы возможен без акцентирования внимания на дисциплине «Наука, Техника и Общество», которая позволила по-новому интерпретировать проблематику «материального в социальном».

Акторно-сетевая теория, как ничто иное, способна дать полную, детализированную характеристику автомобильной инфраструктуре, явлению целостному и структурированному. Ключевым моментом ANT является тот факт, что в рамках социальной системы и сети отношений необходимо рассматривать не только людей, но и не-людей (non-humans) в качестве действующих агентов (далее – актантов). Эта теория требует рассмотрения всех объектов, участвующих в сети взаимодействия, как социальных, так и физических (технологических). Иногда, однако, рассмотрение некоторых

---

<sup>24</sup> Вахштайн В. Возвращение материального. «Пространства», «сети», «потoki» в акторно-сетевой теории. // Социологическое обозрение Том 4. № 1. 2005

объектов сети обособленно от других не ведёт к формированию полноценного участника взаимодействия – актанта. Об этом в работе «Мы никогда не были современными»<sup>25</sup> пишет французский социолог Бруно Латур. Он формулирует идею гибридов, состоящих из нескольких объектов и формирующих единого актора. В частности, он говорит о таких гибридах, как «человек-компьютер», «человек-телефон», «человек-автомобиль», которые стали доминирующими в сегодняшней социальной среде, но не мыслятся друг без друга, как, скажем, водитель без автомобиля.

Идею взаимосвязанности элементов автомобильной инфраструктуры демонстрирует другой представитель ANT – Мишель Каллон во ввводной работе, которая имеет одноимённое название «Акторно-сетевая теория»<sup>26</sup>. Идея взаимосвязанности прослеживается через пример автономности водителя, проистекающей из того факта, что сам автомобиль является лишь одним из элементов большой социотехнической сети. Для функционирования ему нужны остальные элементы, а именно, дорожная инфраструктура, автомастерские, управляющие скоростными магистралями компании, автомобилестроительная отрасль промышленности, автозаправочные станции, налоги, школы вождения, правила дорожного движения. По мнению Каллона, автомобиль является центром паутины отношений, связывающих гетерогенные сущности, сети социотехнической, поскольку в роли агентов сети выступают люди и не-люди. Мобилизация сети происходит всякий раз, когда пользователь едет на своём автомобиле. Одна единственная поездка, по мнению Каллона, запускает превосходно скоординированное коллективное действие: нефтяные компании, перерабатывающие нефть и продающие

---

<sup>25</sup> Latour B. We have never been modern. N. Y.: Harvard University Press, 1993.

<sup>26</sup> Callon M. International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences. Elsevier, 2001.

бензин на автозаправочных станциях; инженеры, разрабатывающие цилиндры и клапаны; станки и рабочие, собравшие транспортное средство; рабочие, уложившие асфальт; специальный состав резины покрышек; светофоры, регулирующие движение и так далее. Таким образом, каждый элемент вносит свой вклад, чтобы автомобиль оказался на дороге. Иногда, однако, логика сети нарушается. Забастовка водителей бензовозов, авария на крупном перекрёстке, отказ светофора способны нарушить привычное для актора взаимодействие с сетью, но не исключить его из сети. Такой пример приводит Бруно Латур, описывая ситуацию со сломанным дверным доводчиком и просьбой ко всем входящим внутрь помещения закрывать дверь с ироничной надписью: «Доводчик бастует, ради Бога, закрывайте двери»<sup>27</sup>. Фактически, сломанный доводчик не исключает возможности попадания внутрь помещения, а только видоизменяет логику системы взаимодействия акторов. Подобно тому, неисправный светофор ни в коем случае не запрещает продолжать движение транспортного потока, а его функции перенимают знаки приоритета или регулировщик.

Выше было представлено теоретическое обоснование возможности рассмотрения автомобильной инфраструктуры в рамках акторно-сетевой теории, где явно была показана связь всех элементов сети. Мне бы, однако, хотелось более детально остановиться на некоторых моментах в описании автомобильной инфраструктуры, соответствующих предметному полю исследования, а именно, автомобильной инфраструктуре Санкт-Петербурга. В статье-введении в АНТ Мишель Каллон писал о феномене «локальности», который может быть рассмотрен на микроуровне как фреймированное взаимодействие и макроуровне как сопряжённые локальности.

---

<sup>27</sup> Латур Б. Где недостающая масса? Социология одной двери. Сборник статей «Социология вещей». М: «Территория будущего», 2006. С. 200.

Микроуровнем или фреймированным взаимодействием я мог бы назвать отдельный район города с его инфраструктурой, в которую включены её собственные актанты: сложные перекрёстки, развязки, сеть автозаправочных станций, количество экспресс-ресторанов питания для автомобилистов, состояние дорожного полотна. Макроуровнем или сопряжённой локальностью можно назвать весь город, в контексте которого все локальности (районы города) объединяются (сопрягаются). Действительно, существует огромная разница даже в уровне развития автомобильной инфраструктуры по районам города. Весь город (макроуровень) нельзя рассматривать как среду гомогенную, уровень развития автомобильной инфраструктуры дифференцирован в зависимости от района города.

Логику акторно-сетевой теории продолжает теория ассамбляжного урбанизма К. Макфарлэйна<sup>28</sup> и И. Фариаса<sup>29</sup>, по мнению которых город представляет собой объединение сетей. Элемент конкретного объединения (ассамбляж) может быть многократно пересобран в разных сетях. Таким образом, концепт «ассамбляжа» является логическим продолжением «гибрида» Латура и «локальности» Каллона. Здесь, опять же, продолжается логика акторно-сетевой теории в его «повороте к материальному», в очередной раз подтверждая тезис о несостоятельности рассмотрения системы (в данном случае, системы автомобильности) с точки зрения детерминистской роли социального. Для функционирования системы, опять же, нужны не только живые humans (водители, пешеходы и инспекторы), но и материальные акторы (светофоры, заправки, дорожные покрытия и

---

<sup>28</sup> McFarlane C. *Assemblage and critical urbanism // City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action.* 2011. Vol.15. PP.204-224.

<sup>29</sup> Farias I., Bender T. *Urban assemblages: How Actor-Network Theory Changes Urban Studies.* NY: Routledge. 2010.

перекрестки улиц), поскольку в ряде случаев даже стиль вождения на конкретном участке дороги детерминирован объектами инфраструктуры или другими «случаями». Так, например, авария бензовоза, вызванная лопнувшей шиной, вызовет некоторые последствия: во-первых, часть водителей опоздает на работу и по другим делам; во-вторых, администрация района вызовет бригаду дорожников, чтобы нормализовать ситуацию на дороге; в-третьих, автолюбитель, чьим ежедневным ритуалом является посещение конкретной автозаправочной станции с целью заправки и покупки чашки кофе, не сможет сполна удовлетворить свои потребности.

Концепт ассамбляжа можно раскрыть на конкретном примере. Достаточно представить себе обычный X-образный перекресток. Элементами ассамбляжа (сборки) перекрестка будут полосы для движения, автомобилист «А», автомобилист «В», автомобилист «N», светофор, ограждение, дорожный указатель, пешеход, погодные условия. Отчасти случайно собранные элементы представленного ассамбляжа могут быть пересобраны в сотне других подобных. Отмечается, что «ассамбляжи не бывают фиксированными и стабильными, они всегда находятся в процессе производства и трансформации»<sup>30</sup>. Город по Фариасу предстает как «открытая строительная площадка», которая «неустанно пересобирается на конкретных участках городской практики»<sup>31</sup>. Едва ли ежеминутный городской ассамбляж может быть повторен в том же составе элементов и наполнен теми же смыслами еще раз. На мой взгляд, подобная попытка повторения будет в лучшем случае хорошей репродукцией, но никак не таким

---

<sup>30</sup> Агафонова А.Г. Реляционный подход в городских исследованиях // Журнал социологии и социальной антропологии. 2015. Том XVIII. № 4 (81). С. 100.

<sup>31</sup> Farias I., Bender T. Urban assemblages: How Actor-Network Theory Changes Urban Studies. NY: Routledge. 2010. P. 2.

же собранием элементов, как в первом ассамбляже. В случае этой работы данный тезис говорит о том, что автомобильная культура постоянно трансформируется, и только в сравнении выбранных кейсов (конкретные элементы автомобильной культуры 1990-х, 2000-х, 2010-х) лежит разгадка в понимании того, что представляет собой сегодняшняя автомобильность, какие из ее элементов статичны, какие из них являются рудиментами, а на какие следует сделать упор, скажем, при попытке упорядочить дорожное движение, сделав его более безопасным.

Автомобильная культура в других работах современных антропологов.

В ходе этого параграфа будет сделан обзор и интерпретация некоторых работ и концепций отечественных и зарубежных авторов. Описанные моменты не претендуют на исчерпывающее понимание автомобильной культуры и ее трансформации в целом, однако являются ключевыми составляющими его элементами, именно поэтому нижеперечисленные работы не могут быть упомянутыми.

Весьма интересный феномен, на который необходимо обратить внимание – это соседские отношения среди автомобилистов, причём соседями могут являться как жильцы одного или расположенных рядом домов, так и соседи по гаражам. Форму соседских отношений, на мой взгляд, можно рассматривать как феномен с куда более выраженной формой солидарности по отношению к участникам, включенным в такие отношения, чем к остальным автомобилистам. И.В. Ивлева трактует соседское сообщество как «конфигурацию дворовых микрогрупп, по отношению к которым их члены обладают устойчивой самоидентификацией»<sup>32</sup>. Среди подобных микрогрупп она выделяет группы детей, подростков, молодёжи, женщин с грудными и малолетними детьми, мужские компании, компании собаководов, автомобилистов. Такая форма взаимодействий, которая, на первый взгляд, может показаться архаичной, на самом деле с успехом существует в сегодняшнем мегаполисе. Другим интересным, на мой взгляд, сюжетом могут выступать отношения автомобилистов с другими группами в соседских сообществах, которые возникают, как отмечает И.В. Ивлева, из-за необходимости делить общую территорию. Причем зачастую конфликты

---

<sup>32</sup> Ивлева И.В. Городские соседские сообщества в процессе трансформации. Вестник СПбГУ. Сер. 12. 2010. Вып. 3. С.340.

возникают по отношению к автомобилистам и собачникам, поскольку и те, и другие загрязняют дворы и шумят. С другой стороны, интересно было бы пронаблюдать момент актуализации идентичности индивида, включённого сразу в несколько групп (например, автомобилист, собачник и отец малолетнего ребёнка), и стратегии актуализации идентичности, то есть будет ли она ситуативной (утром я автомобилист, вечером собачник) или одна из идентичностей будет сильно доминировать над другими.

Говоря об отношениях соседства в городе, следует упомянуть о гаражных отношениях или соседях по гаражу. Как таковые «гаражники», зародившиеся еще в СССР, представляют собой общность автомобилистов, основанную на территориальном признаке. Гаражные сообщества обладают более высоким уровнем устойчивости, но гораздо более низким уровнем солидарности, чем автомобильные клубы. Среди основных практик соседей по гаражу можно отметить помощь в ремонте, дружеские и тесные отношения. Не являющаяся изначально пассионарной, эта группа способна «трансформироваться из латентной группы в сообщество, которое осознает свои интересы и вынуждено отстаивать свой статус в условиях рыночной экономики»<sup>33</sup>. На примере своего исследования Тыканова и Хохлова показывают пример подобной мобилизации членов гаражного кооператива, на земли которого в конце «нулевых» претендовала строительная компания «Главстрой СПб», получившая, в свою очередь, право на застройку крупного жилого квартала на Севере Петербурга, где находились гаражные кооперативы «с общим количеством гаражей, приближающимся к 8500»<sup>34</sup>. Из-за неоднозначной трактовки земель кооператива, де-юре территории были

---

<sup>33</sup> Тыканова Е.В., Хохлова А.М. Конфликт прав собственности в постсоветском городе (на примере случаев сноса гаражей в Санкт-Петербурге). // Вестник СПбГУ. Серия 12. Социология. С. 118.

<sup>34</sup> Там же, с. 118

переданы застройщику, а гаражи снесены, что, разумеется, спровоцировало собственников построек на ответные действия. Администрацией города была предложена альтернатива, не устроившая уже бывших собственников, тогда последние развернули протестную кампанию: «владельцы гаражей устраивали массовые акции,... строили баррикады при попытках силового проникновения на территорию кооперативов представителей сильных групп интересов, активно выступали с заявлениями в СМИ, организовали профсоюз, призванный отстаивать права владельцев гаражей»<sup>35</sup>. Практика показала, что компенсации администрации города в пользу владельцев гаражей присутствовала, но была избирательной и нерегулярной. Так или иначе, прецедент со сносом гаражей в поздние «нулевые» показал, что гаражные сообщества не утратили своей актуальности и не являются «рудиментом» современного мегаполиса. Напротив, это группа, характеризующаяся устойчивостью и готовностью к мобилизации в случае покушения на её капитал.

Прикладной можно назвать работу Екатерины Фень «Город в движении: к вопросу о повседневности мобильности», в которой предпринята попытка переосмысления ежедневных практик мобильности в ракурсе того, «что проживается и наполняется смыслами, эмоциями каждый день»<sup>36</sup>. Таким образом, простое и обычно нерелексируемое перемещение дополняется «темой поиска пути (wayfinding), <...> тематикой использования новых технологий», что, в свою очередь, вызывает появление «ряда новых возможностей составления маршрута, «стратегий» перемещения по городу с

---

<sup>35</sup> Тыканова Е.В., Хохлова А.М. Конфликт прав собственности в постсоветском городе (на примере случаев сноса гаражей в Санкт-Петербурге). // Вестник СПбГУ. Серия 12. Социология. С. 118.

<sup>36</sup> Фень Е.Г. Город в движении: к вопросу о повседневной мобильности. М.: Антропологический форум №15. С.146.

опорой на новые ресурсы». Кроме того, Фень переосмысляет привычное понимание маршрута следования (из точки А в точку В), усложняя его промежуточными остановками, причиной которых могут являться личные и рабочие дела или сложная ситуация на дороге, которую лучше избежать, заехав в торговый центр. В этой логике исследователь раскрывает понятие городских ритмов, которые являются объективной реальностью автомобилиста.

Феномен автомобильных клубов был ранее рассмотрен в параграфе «Автомобильность в России в понимании Ростислава Кононенко». Однако автору работы видится необходимым проинтерпретировать понятие автомобильного клуба исходя из концепции Пьера Бурдьё. Логика подобных институций вполне уместно объясняется понятием, которое Пьер Бурдьё называет «эффектом клуба» в работе «Физическое и социальное пространства: проникновение и присвоение»<sup>37</sup>. Эффект клуба заключается в том, что члены этого объединения помимо экономического, культурного и социального капитала обладают ещё и символическим, который способен наделять особым статусом каждого члена клуба путём проведения чёткой границы различий от остальных, не обладающих символическим капиталом индивидов. Эта логика потрясающим образом работает на примере автомобильных клубов, которые, чтобы подчеркнуть свою «необыденность» используют, к примеру, клубную атрибутику – наклейки, одежду. Такие клубы, как правило, не обладают материальным капиталом физического пространства, как, например, гольф-клубы или шикарные дорогие кварталы, доступ в которые имеют только члены клуба, но регулярно устраивают встречи на определённых площадках, например, на парковках у больших

---

<sup>37</sup> Бурдьё П. Физическое и социальное пространства: проникновение и присвоение. Социология социального пространства. М., С-Пб.: «АЛТЕЙЯ», 2007. С.61.

торговых центров, закрепляя за собой, таким образом, монополию на это место. Более легитимные границы такие клубы имеют, скажем, в социальных сетях и действуют зачастую в логике закрытых групп. Это, однако, не всегда значит, что доступ в клуб имеет лишь тот, кто обладает всеми видами капиталов (экономическим, культурным, социальным и символическим), поскольку временно утративший какую-либо часть капитала член клуба может еще долгое время восприниматься как «свой».

Весьма значимым аспектом, присущим автомобильной культуре, является понятие риска. Как уже отмечалось, автомобиль существенно уступает самолету и поезду в вопросе безопасности, не претендуя на наименее рискованный способ мобильности. Тему риска и рискогенности рассматривал Ульрих Бек в работе «Общество риска: на пути к другому модерну», где отмечал, что риск – это «неотъемлемая принадлежность прогресса, как волна, поднимаемая носом отправившегося в дальнее плавание корабля»<sup>38</sup>. Риск, по Беку, есть обязательное условие развития общества, которое появляется на вершине этого развития. Кроме того, риск может трактоваться как «систематическое взаимодействие общества с угрозами и опасностями»<sup>39</sup>, являющееся, по сути, прямым следствием процесса модернизации. То есть не автомобиль сам по себе является инициатором смертей и увечий, а потребность общества в совершенствовании систем и способов мобильности. Разумеется, столь бурное распространение автомобиля в эпоху позднего индустриализма и сменившего его постиндустриализма оставило свой отпечаток в «обществе риска»; сделав ежедневные поездки на автомобиле нормой, общество

---

<sup>38</sup> Бек У. Общество риска: На пути к другому модерну. М.: Прогресс-Традиция, 2000. С.33.

<sup>39</sup> Исаев К. «Общество риска» в условиях глобализации // Социологические исследования. 2001. № 12. С.15.

автоматически смирилось с теми рисками, которые несет автомобиль. Тему рисков рассматривает британский социолог Энтони Гидденс, говоря о том, что риск в эпохе «поздней современности» есть нечто непредсказуемое, выходящее за рамки обычаев или религии, которые были присущи традиционному обществу: «Риск — это динамичная мобилизующая сила в обществе, стремящемся к переменам, желающим самостоятельно определять свое будущее, а не оставлять его во власти религий, традиций или капризов природы»<sup>40</sup>. Продолжая тему рисков, Гидденс говорит о существовании абстрактных или экспертных систем. Под экспертными социолог подразумевает такие системы, которые выполняют роль профессиональной оценки (экспертизы) и технического исполнения, организующие социальную и материальную обстановку и окружение. Другими словами, городской обитатель может относительно редко вступать в прямой контакт с институализированными экспертными системами (юристы и суды, контролирующие органы в сфере организации дорожного движения, архитекторы и планировщики дорог, врачи), но он постоянно находится в поле действия этих систем, которые контролируют его повседневность. Таким образом, актер, не разбирающийся в конкретном экспертном поле (например, правовом), делегирует свои полномочия экспертной системе через доверие. Здесь следует понимать, что опора на абстрактные системы – это своеобразный «процесс расчета пользы и риска в обстоятельствах, когда экспертное знание не только обеспечивает такой расчет, но и актуально создает (или продуцирует) сам универсум обстоятельств в качестве результата постоянного рефлексивного осуществления самого этого знания»<sup>41</sup>. Можно предположить, что такого рода делегирование полномочий

---

<sup>40</sup> Гидденс Э. Ускользающий мир: как глобализация меняет нашу жизнь. М.: Весь мир, 2004. С. 40.

<sup>41</sup> Гришаев В.В. Риск и общество (дискуссия о понятии риска) // Социологический форум, 2002.

абстрактным системам в современном обществе связано не только с отсутствием у индивида экспертного знания в определенном поле, а, скорее, с физическим отсутствием времени на ознакомление с тонкостями этого поля, в связи с чем индивид попросту принимает «правила игры», с одной стороны, полагаясь на них и, с другой стороны, оценивая свои риски. Гидденс выдвигает тезис о надежности подобных систем, говоря, что «большую часть времени привычный способ, посредством которого повседневные действия включаются в абстрактные системы, свидетельствует об эффективности, с которой они действуют»<sup>42</sup>.

Тот факт, что автомобиль по своей природе является транспортом повышенного риска, подтверждают данные официальной статистики. Так, например, информационное агентство ТАСС, со ссылкой на данные Госавтоинспекции РФ, в 2016 году опубликовало сводную статистику числа случаев ДТП и количества пострадавших в результате аварий на территории РФ<sup>43</sup>, где сравнивало данные 2005 и 2015 года. Несмотря на то, что динамика снижения общего количества ДТП и количества жертв была положительной, только за 2015 год в России произошло 184 тысячи ДТП, в результате которых погибло 23 тысячи человек. Таким образом, по вине автомобиля в России сегодня ежегодно гибнет в среднем 16 человек на 100 тысяч населения. Отмечается, что «дорожные аварии являются основной причиной смерти людей в возрасте от 15 до 29 лет»<sup>44</sup>, а наиболее уязвимыми участниками дорожного движения являются мотоциклисты (23% от всех смертей в случае ДТП), пешеходы (22%) и велосипедисты (4%). По данным

---

<sup>42</sup> Гидденс Э. Последствия современности. М.: Праксис, 2011. С. 248.

<sup>43</sup> Статистика ДТП в России и мире. Досье. URL: <http://tass.ru/info/3233185>.

<sup>44</sup> Там же.

Всемирной организации здравоохранения, Россия по количеству смертей в ДТП значительно уступает как ряду стран Запада (США, Канада, Австралия, Великобритания, Швеция), так и странам Азии (Китай, Индия и Япония). Если в 2013 году на 100 тысяч человек в России приходилось 19 смертей по вине ДТП, то в Швеции этот показатель был равен лишь 2,8. (Приложение 2). Традиционно пиковыми в плане риска попадания в ДТП отмечаются летние месяцы: количество аварий в августе 2016 г. почти вдвое больше аналогичного показателя в марте 2017 г.<sup>45</sup> (Приложение 3).

На сегодняшний день в отечественном поле исследования визуальной антропологии существуют несколько концепций, дополняющих общую логику системы автомобильности, где речь идет о восприятии индивидом физического и социального пространства посредством органов чувств. Начнем с понятия городской хореографии, включающей в себя несколько составляющих: «1) правила и ограничения, регламентирующие наше пребывание в определенных городских местах; 2) организацию городских пространств, как проявление определенного порядка (например, появление турникетов, исчезновение урн для мусора в транзитных местах); 3) телесное освоение и интерпретацию изменяющегося города»<sup>46</sup>. Таким образом, организация городского пространства автоматически вписывает горожанина в определенные рамки, тем самым регламентируя его действия в рамках города. Контроль, таким образом, проявляется в «визуальных и текстовых формах (серии предупреждающих знаков),... аудиальных (транслируемые обращения к пассажирам), а также телесных (например, турникеты и

---

<sup>45</sup> Статистика ДТП на территории РФ. 2017. URL: <http://stat.gibdd.ru/>.

<sup>46</sup> Запорожец О., Лавринец Е. Хореография беспокойства в транзитных местах: к вопросу о новом понимании визуальности. // Визуальная антропология: городские карты памяти. М.: ООО «Вариант». 2009. С. 47-48.

различные ограждения, препятствующие движению)»<sup>47</sup>. Авторы отмечают, что пассажир, использующий определенный маршрут, становится на путь компромисса между его желаниями и продиктованными правилами (например, скорость движения, требования ПДД). Встраиваясь в логику абстрактных систем, как отмечалось ранее, индивид, с одной стороны, делегирует свои полномочия в пользу этой системы (в данном случае, транспортной) и, с другой стороны, отмечается, что «осознание пассажиром пассивности своей роли и невозможности тотально контролировать условия транзита рождает ощущение опасности перемещения»<sup>48</sup>.

В поле зрения визуальной антропологии встречается весьма занимательная и действенная методика переосмысления физического и социального пространства – когнитивное картирование, представляющая из себя постройку модели города (чаще, конкретного участка) пользователем определенного вида транспорта с целью распознавания его потребностей, степени удовлетворенности и эмоций, вызываемых каким-либо участком пространства. Поскольку городское пространство невозможно представить однородным в своей социальной структуре, следовательно, «отрезки пути и остановочные пункты наполнены элементами, несущими разную смысловую нагрузку для пользователей, представляющих те или иные социальные группы, различающиеся потребностями и наличными ресурсами»<sup>49</sup>. На основе собранных когнитивных схем, Сорокина делает вывод о том, что значения территориальных фрагментов могут зависеть как от контекста

---

<sup>47</sup> Там же, с. 49.

<sup>48</sup> Запорожец О., Лавринец Е. Хореография беспокойства в транзитных местах: к вопросу о новом понимании визуальности. // Визуальная антропология: городские карты памяти. М.: ООО «Вариант». 2009. С. 53.

<sup>49</sup> Сорокина Н. Субъективные маршруты: когнитивные карты транспортных путей современных горожан. // Визуальная антропология: городские карты памяти. М.: ООО «Вариант». 2009. С. 82.

самого места, так и от восприятия ландшафта конкретным субъектом, от его потребностей и социометрических особенностей (пол, возраст, социальный статус). Главенствующую роль транспорта исследователь отводит «удовлетворению интересов работы, а не свободному времени, отдыху и восстановлению сил»<sup>50</sup>, и именно поэтому привычные, казалось бы, маршруты «пролегают мимо заводов, офисных зданий, фабрик, учебных заведений и магазинов, этим точкам производства и потребления соответствуют официально утвержденные остановки»<sup>51</sup>.

Если обратиться к полю изучения системы общественного транспорта, можно пронаблюдать несколько схожих моментов с исследованием автомобильной культуры, поскольку вообще можно говорить о существовании субкультуры фанатов транспорта. Так, например, любителей трамваев Андрей Возьянов называет «трамфанаты», которые выступают «переработчиками специфического знания городской карты»<sup>52</sup>. Трамфанаты являются не рядовыми обывателями, пользователями системы, а экспертами, обладающими особыми знаниями о моделях вагонов, типах осей и контактных сетей, тем самым наделяя поездку на общественном транспорте новыми смыслами. Таким образом, трамвай выходит за рамки привычного восприятия системы городского электротранспорта, становясь объектом культа, носителем эстетического образа. Отсутствие трамвая в городе или его вытеснение другими способами мобильности фанаты считают признаком

---

<sup>50</sup> Сорокина Н. Субъективные маршруты: когнитивные карты транспортных путей современных горожан. // Визуальная антропология: городские карты памяти. М.: ООО «Вариант». 2009. С. 91.

<sup>51</sup> Там же, с. 94.

<sup>52</sup> Возьянов А. Трамвайные фанаты и провинциальная урбанистичность. // Антропологический форум - Online, №15, 2011, стр. 374.

скудности ландшафта и нищеты, поскольку в этом случае город лишается аутентичной составляющей.

Немаловажным аспектом изучения культуры автомобильности в контексте антропологии техники является проблема отчуждения, выдвинутая Хансом Закссе. Её суть в общем смысле заключается в «потере социального контакта»<sup>53</sup>. Это есть делегирование своих полномочий технике с сопутствующей утратой некоторых полномочий. Человек (водитель), таким образом, является лишь звеном в огромной цепи посредников (автомобильный концерн, дилер, нефтедобывающая компания), в результате чего утрачивается доверие к системе как таковой. Переосмысление, однако, техники как таковой приводит к следующему выводу: техника есть лишь инструмент, «средство самореализации человека»<sup>54</sup>, подобно глазу, руке или даже мозгу.

В рамках данной главы были очерчены теоретические рамки исследования трансформации автомобильной культуры. На этом этапе я хотел бы подвести краткие итоги.

Использование концепции «автомобильности как системы» Джона Урри с присущими ей отношениями между участниками дорожного движения; декларацией главенства автомобиля над остальными способами физической мобильности; существованием ряда эмоций; сетованиям на то, что автомобиль несёт в себе латентный образ разрушителя; акцентуацией внимания на инфраструктуре, порождаемой автомобильным комплексом; вынужденной вовлеченностью женщин в систему дает наиболее

---

<sup>53</sup> Закссе Х. Антропология техники. Философия техники в ФРГ. Сборник статей. М.: Прогресс, 1989. С. 431.

<sup>54</sup> Там же, с. 439.

исчерпывающую картину на объективном уровне. Дополнение этой концепции Ростиславом Кононенко делает упор на субъективный уровень, рассматривая различные сообщества (автомобильные клубы, соседи). Кроме того, работа Кононенко ценна своим историческим дискурсом, поскольку дает отсылку к тому, как развивалась автомобильная культура в СССР с момента его формирования.

Работа В. Вучика дает понимание того, почему современный российский мегаполис столкнулся с колоссальными по масштабам пробками, кроме того исследователь показывает перспективу развития современного города, лишённого транспортного коллапса – это комбинирование общественного и личного транспорта с упором на инновации и поощрение использования общественного транспорта с одновременными «санкциями» на автомобили.

Перспектива акторно-сетевой теории установила новые рамки рассмотрения автомобильной инфраструктуры как системы, в которую включен водитель. «Поворот к материальному» показал, что при изучении автомобильной культуры не следует упускать из виду любой из элементов автомобильной инфраструктуры, поскольку иначе будет нарушена логика системы. Теория ассамбляжного урбанизма Фариаса и Макфарлэйна показывает, что такое «пересборка» элементов сети и как эта «пересборка» способна уловить процесс трансформации автомобильной культуры и понять, какие элементы статичны, а на изучение каких следует сделать упор.

Рассмотренные в отдельном параграфе элементы – соседские сообщества, городские ритмы, автомобильные клубы, риски, отчуждение и техника – являются чрезвычайно важными для понимания автомобильной культуры. Решение о рассмотрении в отдельном параграфе было принято

лишь потому, что эти элементы наилучшим образом были описаны в представленных в этом параграфе работах.

## **Практическая часть**

### **Автоэтнография как метод описания автомобильной культуры Санкт-Петербурга**

В качестве одной из техник исследования была выбрана автоэтнография, предваряющая основную исследовательскую работу. На мой взгляд, элементы рефлексии, наблюдения, запечатленные на пленке и цифровых носителях фрагменты рутинизированных практик процесса эксплуатации автомобиля и интеракции с другими участниками дорожного движения стали отличным подспорьем для понимания автомобильной культуры в целом и ее трансформации. В качестве методологической основы был взят метод личного нарратива с учетом специфики контекста Тони Адамса<sup>55</sup>. Для того, чтобы структурировать описание проблемной ситуации, было принято решение следовать структуре того же гайда, который предлагался информантам при полуструктурированном интервью, а сопровождение описаний фотографиями существенно дополняет картину описания. Единственное отличие автоэтнографического метода от интервью в данном исследовании заключается в том, что в ходе описания будут выбраны только те сюжеты, контекст которых, на мой взгляд, действительно следует раскрыть. Здесь, однако, я затрону лишь те моменты, которые не затронули мои информанты, говоря о трансформации автомобильной культуры.

### **Инфраструктура**

Современный мегаполис обладает огромным количеством особой инфраструктуры, например, специализированными автосервисами. Санкт-Петербург тому не исключение. Многообразие много и монопрофильных станций технического обслуживания действительно зашкаливает. Особую

---

<sup>55</sup> Рогозин Д. Автоэтнография. 2016. URL: <https://postnauka.ru/video/64437>

роль, пожалуй, здесь занимают так называемые «клубные» автосервисы, сотрудничающие с одним или несколькими автомобильными клубами и обслуживающие конкретную марку. Взамен на рекламу в рамках автомобильного клуба автосервис предоставляет программу лояльности по отношению к участникам клуба, которая заключается в скидках, советах и даже рассрочках на ремонт.

Однако существует немалая по численности группа автомобилистов, не пользующаяся услугами автосервисов по двум причинам: недоверие и неимение средств на квалифицированный ремонт. Так или иначе, из этих причин вытекает вполне очевидное следствие – такие автомобилисты должны уметь чинить автомобили самостоятельно. К счастью, Петербург обладает такой инфраструктурой. Здесь речь пойдет о двух подобных проявлениях «саморемонта». Первый момент, который автору данной работы хотелось бы затронуть, является, скорее, наследием советской застройки типовых гаражных кооперативов, причем практики самостоятельного ремонта на подобных площадях затрагивают не только (и не столько) владельцев гаражей и арендаторов, но и других, не включенных в эту группу людей, осведомленных о существовании на территории кооператива нужной для ремонта инфраструктуры. Речь идет об эстакадах, пригодных для ремонта автомобилей, когда у владельца физически нет возможности иначе подлезть к механизмам, располагающимся под машиной. Имея опыт взаимодействия с подобной эстакадой на протяжении трех лет, у автора работы собралось несколько показательных наблюдений. Рассмотрим на конкретном примере гаражно-строительный кооператив «Маяк», располагающийся по адресу ул. Кораблестроителей, 10к2 (Приложение 4). Логика функционирования эстакады такова, что для получения ключа от замка необходимо предоставить в залог сторожу любой документ и заплатить стоимость часовой аренды,

которая, по понятной причине, варьируется от того, какой сторож находится в конкретный день на смене, и колеблется от 50 до 150 рублей. Интересным моментом можно назвать и тот, что на эстакаде одновременно могут присутствовать как старые отечественные автомобили, доживающие свой век и поддерживаемые исключительно «рукастыми» энтузиастами, так и спортивные иномарки, владельцы которых, как отмечалось ранее, могут не доверять автомобиль мастерам из сервиса. Как показывает практика наблюдений, эстакады в гаражных кооперативах находятся, как правило, в удручающем состоянии: деревянный настил гниет, разлитое мимо маслом не убирается, вокруг территории подобного «саморемонта» всегда много мусора. В перспективе видится, что подобного рода сооружения при гаражных кооперативах станут не пригодными в течении следующих 10-15 лет без надлежащего обслуживания, в связи с чем целая эпоха подобного ремонта автомобилей канет в лету. Второй момент, в принципе, является логическим продолжением первого вида инфраструктуры, но появился и является, скорее, заимствованием у западной автомобильной культуры, пришедшим из автомобильного спорта. Здесь речь идет о сервисах самообслуживания, предоставляющих крытое место, подъемник, специализированные инструменты и другие услуги. Заведением такого рода можно считать сервис самообслуживания «Сам себе механик», имеющий 2 полноценных бокса в Петербурге, куда очередь расписана на 1-2 дня вперед. Такого рода заведения прижились в Петербурге по нескольким причинам. Во-первых, Петербургский климат зачастую не позволяет чинить машину на улице, из-за чего складывается нужда в отапливаемом помещении. Во-вторых, часовая стоимость аренды машиноместа не сильно превосходит стоимость часовой аренды эстакады и варьируется от 200 до 300 рублей в зависимости от использования дополнительных услуг. В-третьих, практики

самостоятельного ремонта, особенно среди молодежи, широко распространены, поскольку помогают обзавестись новыми связями, узнать новости об автомобильной жизни города, наконец, получить удовлетворение от того, что починил машину сам. Встречаются, однако, такие автомобилисты, которые не пользуются ни сервисами, ни любой другой платной инфраструктурой для обслуживания авто, а чинят машины исключительно на улице (Приложение 5). Говоря о сервисах, стоит упомянуть и тот момент, что нередко в гаражных кооперативах организованы собственные, зачастую нелегальные станции технического обслуживания или пункты шиномонтажа (Приложение 6).

### **Трансформация системы потребления**

За период работы над данной проблематикой было собрано много нарративов, напрямую относящихся к изменениям в автомобильном комплексе, что играет немаловажную роль в трансформации культуры автомобильности как таковой и изменениях в системе потребления.

Один из нарративов, услышанный в конце «нулевых» годов повествовал о неразвитости автомобильного комплекса в Советском Союзе. Так, например, отмечалось существование некоего рода схем выдачи запчастей. Ни для кого не секрет, что в советские времена автомобилистам было очень сложно получить необходимые запчасти. Для того чтобы получить новую резину, нужно было отстоять в очереди примерно год, при этом эксплуатировать старые покрышки было уже невозможно. В ряде предприятий были различного рода корпоративные льготы, и на отдел в год могло выдаваться 3-4 комплекта резины, которые распределялись между сотрудниками. Подобного рода «ваучеры» на резину выдавались работникам, не имеющим автомобиль специально, чтобы впоследствии выкупить

комплект шин или выменять его, опять же, на корпоративную путевку на Черное море. Отсюда, кстати, пошла практика ремонта покрышек путем «нарезки» свежего протектора, что, разумеется, было небезопасно. Эта практика, однако, переключалась и в современную российскую реальность, когда под видом шин с маленьким пробегом продают восстановленные шины, не соответствующие заявленным характеристикам. Также существует практика «ошиповки» резины, когда вместо оригинальных шипов, разработанных на технологичных производствах, в места для шипов вставляли самодельные шипы, продавая их под видом б/у резины из Европы. Подобным образом дела обстояли с аккумуляторами, когда для получения нового аккумулятора в СССР нужно было сдать свой старый аккумулятор, отстоять в очереди до года и только затем получить новый. Именно поэтому современные аккумуляторы, производимые в России, являются ремонтнопригодными, то есть их можно «оживить», обновив кислоту, входящую в состав аккумуляторной батареи. Батареи же, которые производятся за пределами бывшего СССР неремонтнопригодные и необслуживаемые.

Сегодняшняя структура потребления автомобиля позволяет автомобилисту выбирать комплектующие, присматривая наиболее приемлемые по цене и качеству варианты. Более подробно с изменением культуры потребления можно ознакомиться в параграфе №3 эмпирической части работы.

### **Социальная реклама и общественные движения как идеальный образ культуры вождения**

Как отмечалось ранее, культура вождения представляет собой совокупность норм, установок и ценностей, приобретаемых непосредственно

в процессе эксплуатации автомобиля и взаимодействия с другими участниками дорожного движения и за его пределами и используемых для успешной интеграции в автомобильное сообщество. Кроме того, культура вождения зачастую является феноменом, обособленным от регламентированных правил дорожного движения, поскольку ее образ не транслируется через любого рода законодательные документы или даже официальные доклады. Перечислим тогда факторы, прямо или косвенно влияющие на культуру вождения путем накопления водительского опыта: 1. Автошколы, 2. Фоновые представления из семьи, 3. Включенность и рефлексия, 4. Фоновый образ из статей, выступлений, кинематографа, 5. Социальная реклама и общественные движения. Если первые четыре фактора видятся весьма очевидными, то пятый фактор требует более детального рассмотрения на конкретных примерах.

Без сомнения, социальная реклама является сильным инструментом воздействия на общественное мнение. За период изучения проблемного поля автору работы удалось выявить два мотива, которые преследует социальная реклама, направленная на автомобилистов. Первый – мотив соблюдения правил дорожного движения. Здесь идет прямая констатация факта или даже призыв водителей к выполнению предписанных регламентирующими органами правил. Так, например, плакат, размещенный в 2016 году на Суворовском проспекте (Приложение 7) призывал водителей отказаться от использования мобильного телефона за рулем, что, напомним, влечет за собой административную ответственность. Второй мотив носит, по сути, характер актуализации гражданской ответственности, представляя собой, скорее, ироничный совет или дружеское настояние, нежели призыв к действию, однако оказывает не меньшее влияние на восприятие водителей. Среди таких «советов» отмечаются снижение скорости перед зеброй, просьба быть

культурным водителем и пропускать девушек за рулем (Приложение 8). Следует отметить, что заказчиком подобной социальной рекламы могут быть как государственные институты, в частности, баннер правительства Санкт-Петербурга со слоганом «Культурной столице – культурные водители», так и различные организации, например, оператор наружной рекламы Russ Outdoor с проектом «Все равно?» и проект Probok.net.

Другая форма проявления желания в улучшении качества культуры вождения – различного рода общественные организации. Сделаем обзор подобного движения, начав со «СтопХама», борющегося с такими нарушителями, которые игнорируют правила парковки и ездят по тротуарам. И если первое правонарушение не считается среди автомобилистов серьезным (см. параграф №2 эмпирической части), то второе нарушение, по сути, есть наплевательское отношение автомобилистов к пешеходам, поскольку это прямое посягательство на физическое пространство и, следовательно, безопасность. Обычно логика разговора у активистов строится следующим образом: сначала выдвигается просьба покинуть место правонарушения, а в случае неисполнения, в качестве штрафной санкции, нарушителю клеится на лобовое стекло наклейка с надписью: «Мне плевать на всех, паркуюсь, где хочу», либо же нарушителю просто не дают проехать дальше по пешеходному переходу, блокируя его автомобиль. Нужно отметить, что, несмотря на спорное отношение населения к данной организации, деятельность последней приносит свои плоды, так как после хамского отношения со стороны родственников высокопоставленных чиновников, попавших в объектив камеры, сами должностные лица были уволены со

службы<sup>56</sup>. Но, как уже было отмечено, не все водители поддерживают столь радикальные меры, предпринимаемые активистами:

*Как проявление гражданской ответственности – это хорошо, но тогда и меры воздействия на автолюбителей должны быть легальными и через уполномоченные органы. Даже если я что-то нарушил, <...> я лучше заплачу штраф за свое правонарушение, поскольку починить стекло потом для меня может оказаться дороже, чем заплатить штраф. (И. 4.)*

Таким образом, поучительное воздействие может проявляться в разных формах, а призыв к социальной ответственности не должен переходить рамки разумного и дозволенного законодательством.

---

<sup>56</sup> И. о. главы управы Марьино покинул пост после конфликта жены со «Стоп-хамом». 2013. URL: <https://vz.ru/news/2013/7/9/640586.html>

## **Культура поведения на дорогах (практическое исследование)**

Представленное ниже исследование проводилось в течение одного месяца в рамках производственной практики в организации «Центр транспортного планирования Санкт-Петербурга». В рамках исследования было уделено внимание следующим вопросам:

- Нарушение правил парковки и отношение участников движения к таким нарушениям;
- Влияние повышения штрафов и ужесточение наказаний на общую дорожную дисциплину;
- Отношения вида водитель-пешеход: предоставляют ли автомобилисты преимущество пешеходам на пешеходных переходах, снижают ли скорость.

Для трёх пунктов, упомянутых выше, был произведён учёт мнений респондентов путём проведения процедуры анкетирования.

В ходе исследования было выдвинуто три гипотезы: 1. Автомобилисты с высоким уровнем жизни реже пропускают пешеходов на пешеходных переходах чем те, чей уровень ниже 2. Автомобилисты с высоким уровнем жизни и благосостояния чаще нарушают правила парковки чем те, чей уровень ниже. 3. Автомобилисты с минимальным стажем вождения реже нарушают правила парковки. Здесь следует оговориться, что перечисленные выше гипотезы применимы только к данному подпункту работы и не распространяются на весь проект ВКР.

Непосредственная процедура исследования проводилась путём опроса и заполнения анкет как в различных социальных сетях, так и лично в местах большого скопления автомобилей (парковки ТК «Лента» по адресу

Петергофское ш., 98 лит А и ТК «Окей» по адресу Московский просп., 137). С текстом анкеты можно ознакомиться в Приложении 9.

Для проверки гипотезы зависимости пренебрежения правилами парковки и предоставления преимущества пешеходам на обозначенных переходах от уровня жизни автомобилиста было принято решение на условное деление респондентов на 3 группы в зависимости от цены автомобиля: до 150 тыс. рублей, от 150 до 500 тыс. рублей, свыше 500 тыс. рублей. Такой подход видится мне более этичным и точным, так как не требует непосредственного ответа на вопрос от респондента. Помимо того, были учтены районы работы/учёбы и проживания опрошенных для более детального рассмотрения проблемы нехватки парковочных мест в разных районах города, однако в рамках данного исследования полученные результаты можно назвать лишь предварительными, т.к. сложно говорить о репрезентативности выборки.

Всего выдано и заполнено 105 анкет – 100%

Пригодно для обработки 105 анкет – 100%

Пригодно для проверки гипотез 100 анкет – 95%

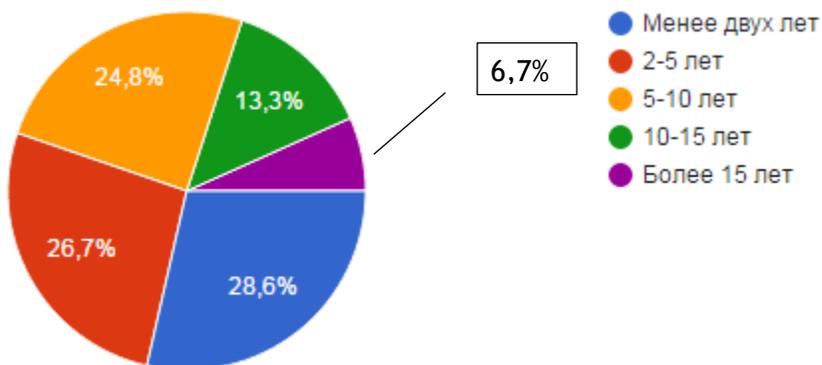
### **Общие данные.**

Половозрастная характеристика респондентов: 75 мужчин (71,4%) и 30 женщин (28,6%). Показатели возраста различные, варьирующиеся между 18 и 53 годами.

### **Водительский стаж.**

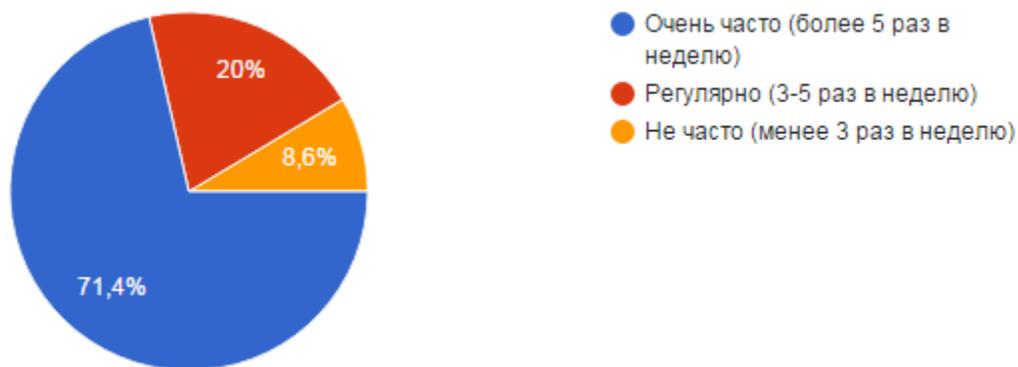
Водительский стаж респондентов весьма разнообразен: наиболее часто встречались респонденты со стажем менее двух лет (28,6%); стаж от 2 до 5

лет имеют 26,7% респондентов; 5-10 лет провели «за рулем» 24,8% опрошенных; 10-15 лет стажа имеет 13,3% респондентов; стаж более 15 лет имеют 6,7% опрошенных.



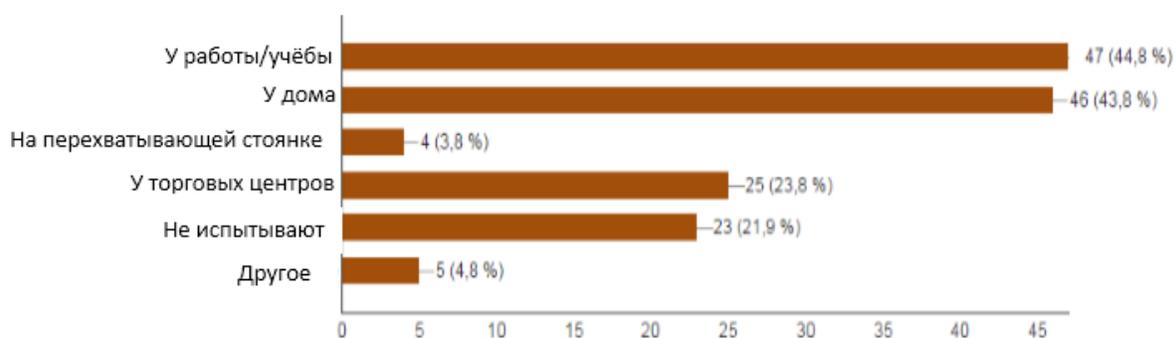
### Регулярность использования автомобиля.

Большая часть респондентов (71,4%) используют автомобиль более 5 раз в неделю, 20% используют автомобиль регулярно (3-5 раз в неделю), 8,6% используют автомобиль менее 3 раз в неделю.



### Трудности с поиском парковочного места.

Почти половина информантов (44,8%) испытывают трудности с поиском парковочного места у работы или учёбы. Аналогично дела обстоят с поиском парковки у придомовых территорий (43,8%). 23,8% респондентов испытывают сложности с поиском места у торговых центров и магазинов, а 21,9% респондентов вовсе не испытывают сложностей с поиском парковочного места. 4,8% информантов указали вариант «другое», под которым следовали их собственные ответы: «в центре города», «в городе» - информант с Петродворцового района, «редко, в центре города», «Да, у торговых центров, но не паркуюсь как попало». Исходя из этого можно сделать вывод, что немалое количество автомобилистов города в принципе испытывают проблему с поиском парковочного места у работы и места

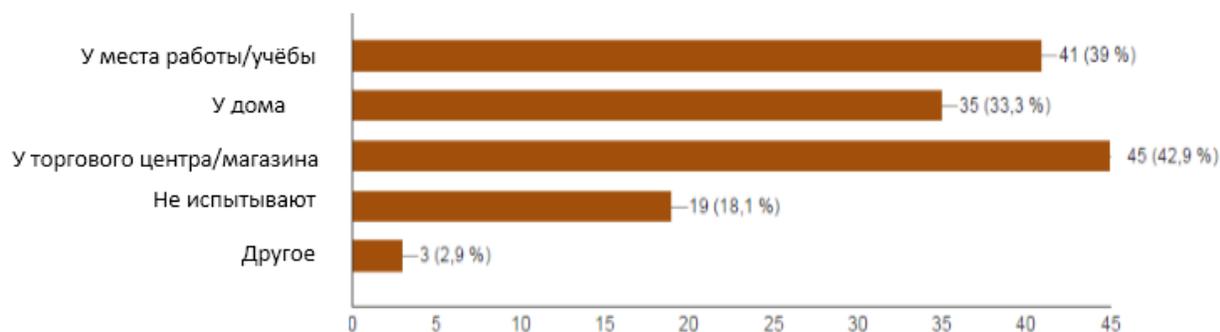


проживания. Такое малое количество респондентов, отметивших, что испытывают трудности с поиском места на перехватывающих парковках, на мой взгляд, связано с тем, что подавляющее большинство автомобилистов предпочитают проделывать полный маршрут на личном транспорте, не пересеживаясь на общественный.

### **Нарушение правил парковки.**

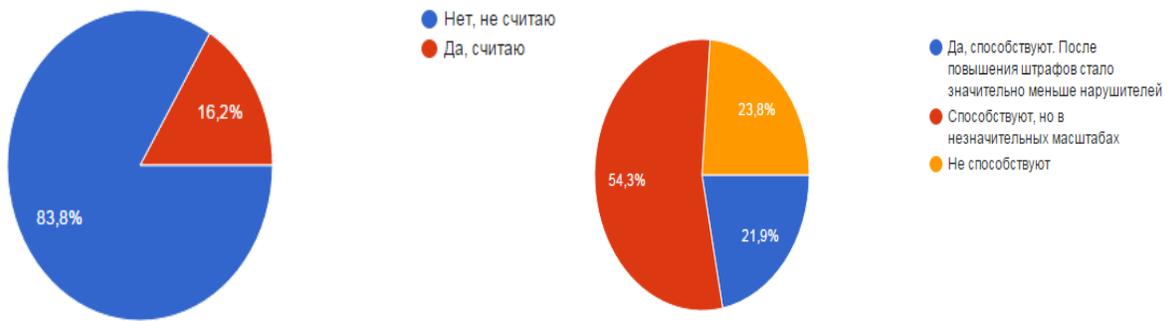
Подавляющее большинство респондентов (87 человек и, соответственно, 83%) когда-либо нарушали правила парковки. 14 человек (13%) никогда не нарушали правил парковки.

Чаще всего респонденты нарушали правила парковки у торговых центров и магазинов (42,9%), 39% нарушают правила парковки у места работы или учебы, 33% у дома. 19% не нарушают правила парковки в перечисленных местах. 3% респондентов под пунктом «другое» добавили свои варианты ответа: «При ожидании пассажира», «стараясь не нарушать», «На узеньких улочках Петербурга».



### **Ужесточение штрафов и общая дисциплина.**

Подавляющее большинство респондентов (83,8%) **не** считают несоблюдение правил парковки серьёзным нарушением ПДД в том случае, если автомобиль не мешает другим участникам движения. На вопрос о том, способствуют ли меры по ужесточению штрафов и наказаний улучшению общей дисциплины на дороге мнения разделились: 54% опрошенных считают, что такие меры способствуют улучшению общей дисциплины в незначительных масштабах, 22% считают, что после увеличения штрафных санкций стало значительно меньше нарушителей, а 24% считают, что такие меры вовсе не способствуют улучшению дисциплины.



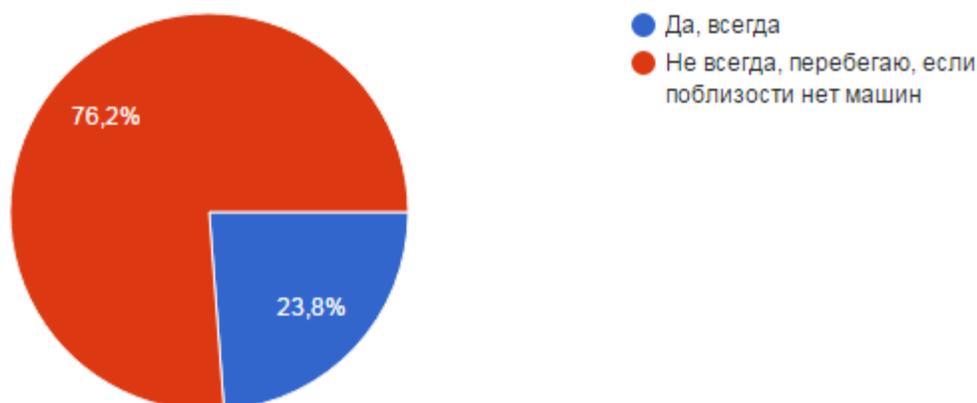
### Отношения вида водитель-пешеход.

Основной задачей данного блока является выявление характера взаимодействия между автомобилистами и пешеходами, оценка напряженности между участниками движений и соблюдение правил проезда и перехода проезжей части. В ходе анализа результатов были получены следующие данные:

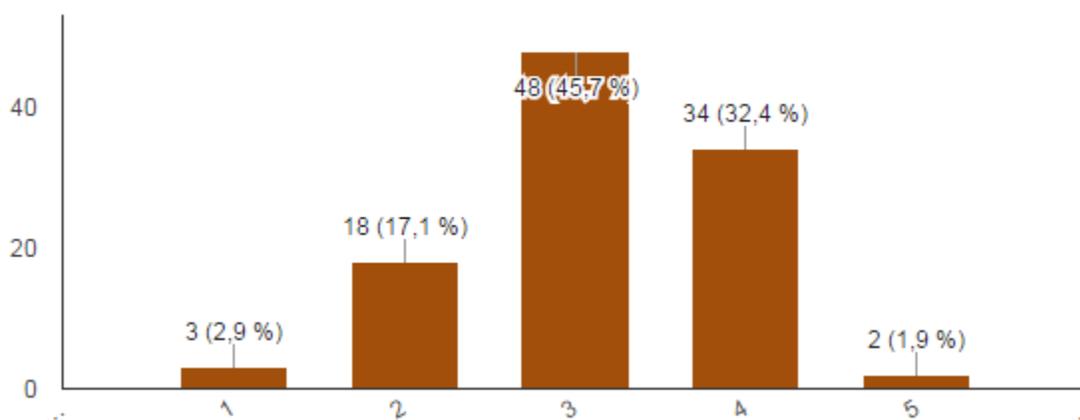
Всегда и почти всегда суммарно пропускают пешеходов на специально обозначенных переходах 77% опрошенных автомобилистов. Вариант «Не всегда» выбрало 10% опрошенных. 13% респондентов не пропускают пешеходов, если успевают проехать. Таким образом, 23% респондентов регулярно нарушает ПДД, не пропуская пешеходов на обозначенных переходах, что говорит о невысоком уровне культуры поведения на дорогах.



Будучи на месте пешеходов, водители отмечают, что зачастую сами перебегают дорогу в неполюженном месте. Об этом свидетельствует следующие данные: лишь 26% опрошенных всегда соблюдают правила перехода проезжей части, 76% зачастую нарушают правила.



В ходе заполнения анкеты респондентам был представлен вопрос об оценке отношений между водителями и пешеходами. Как мы видим, большая часть респондентов оценила практики взаимодействия вида водитель-пешеход на оценку «3», а средний балл равен 3,13.



### Проверка гипотез.

Для проверки гипотез мной было принято решение применить процедуру статистического анализа.

1. Автомобилисты с высоким уровнем жизни реже пропускают пешеходов на пешеходных переходах чем те, чей уровень ниже.

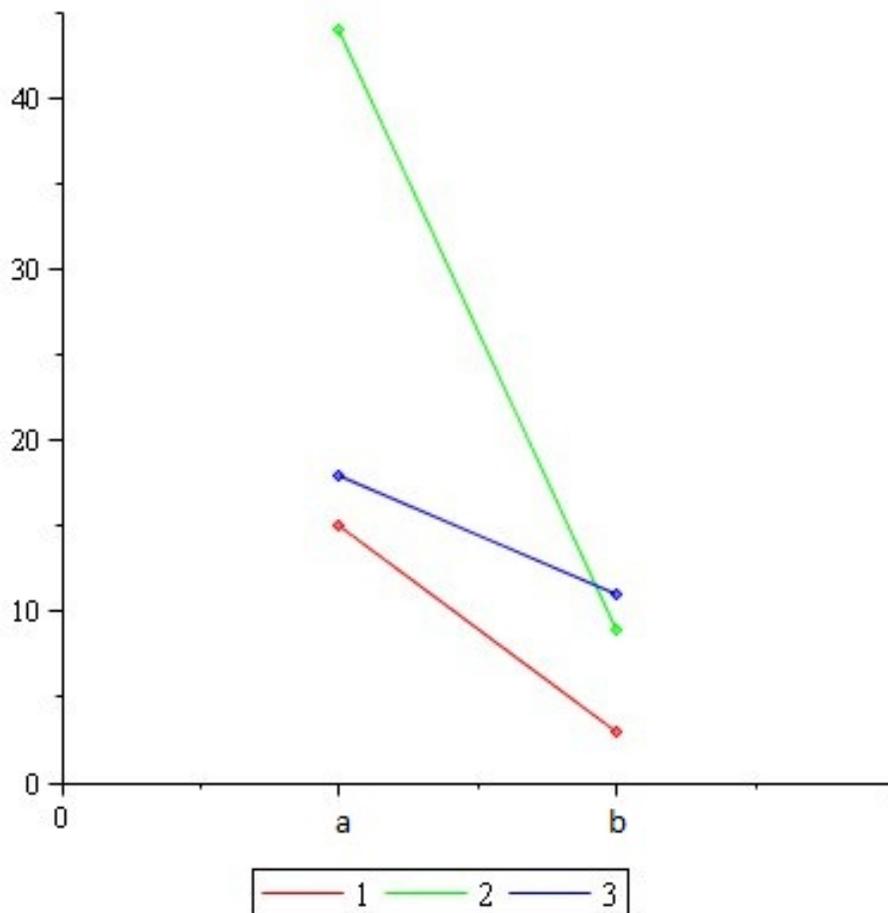
Построив ряд накопленных частот, получим следующие данные:

Для автомобилистов ценовой категории «1» (среднерыночная цена автомобиля менее 150 тыс. рублей) частота нарушений по непредоставлению пешеходам преимущества равна 3, частота соблюдения ПДД =15. Таким образом, среди этой группы правила соблюдаются в 83% случаев, частота нарушений равна 17%.

Для автомобилистов ценовой категории «2» (среднерыночная цена автомобиля варьируется от 150 до 500 тыс. рублей) частота нарушений по непредоставлению пешеходам преимущества равна 9, частота соблюдения ПДД = 44. Таким образом, среди этой группы правила соблюдаются в 83% случаев, частота нарушений равна 17%.

Для автомобилистов ценовой категории «3» (среднерыночная цена автомобиля более 500 тыс. рублей) частота нарушений по непредоставлению пешеходам преимущества равна 11, частота соблюдения ПДД = 18. Таким образом, среди этой группы правила соблюдаются в 62% случаев, частота нарушений равна 38%.

Построим полигон частот. На координатной плоскости отметим точки, абсциссами которых являются варианты, а ординатами – их частоты, и соединим эти точки последовательными отрезками прямых.



Полигон частот.  
 Ось абсцисс - тип наблюдения, где a - соблюдение ПДД, b - нарушение ПДД. Ось ординат - количество наблюдений типа a и b. Красный цвет принадлежит ценовой категории «1», бирюзовый - ценовой категории «2», синий - категории «3».

Вывод: у ценовой группы «1» и «2» наблюдаются абсолютно идентичные результаты в процентном соотношении по количеству нарушений в виде предоставления преимущества пешеходу. У ценовой группы «3» количество нарушений больше, чем у «1» и «2», следовательно, **гипотеза подтверждена.**

2. Автомобилисты с высоким уровнем жизни и благосостояния чаще нарушают правила парковки чем те, чей уровень ниже.

Аналогично первой гипотезе строим ряд накопленных частот для каждой из трёх ценовых категорий по критерию нарушения правил парковки.

В ряде «1» не нарушают правила парковки никогда 40%, изредка нарушают 55%, регулярно нарушают 5%.

В ряде «2» не нарушают правила парковки никогда 11%, изредка нарушают правила 82%, регулярно нарушают 7%.

В ряде «3» не нарушают правила парковки никогда 8%, изредка нарушают 56%, регулярно нарушают 36%.

Таким образом, наиболее часто нарушение правил парковки встречается среди ценовой категории «3», однако, на мой взгляд **гипотеза не может быть подтверждена** полностью, так как необходим ввод третьей, контролирующей переменной (такой может выступать, например, стаж или пол).

### 3. Автомобилисты с минимальным стажем вождения реже нарушают правила парковки.

Сравним 2 схожие по весу группы: водители со стажем менее двух лет и водители со стажем от 5 до 10 лет. Из автомобилистов с минимальным стажем когда-либо нарушали правила парковки 22 респондента, никогда не нарушали правила парковки 7 респондентов. Из автомобилистов со стажем вождения от 5 до 10 лет когда-либо нарушали правила парковки 23 респондента, никогда не нарушали правила парковки 2 респондента. Таким образом, в группе с минимальным стажем когда-либо нарушали правила парковки 75% опрошенных, никогда не нарушали правила 25%. В группе со стажем вождения от 5 до 10 лет когда-либо нарушали правила парковки 92% респондентов, никогда не нарушали правила парковки 8% респондентов.

**Гипотеза подтверждена.**

## **Исследование трансформации автомобильной культуры в России**

Автомобильная культура, как отмечалось ранее, есть феномен динамичный, то есть изменяющийся с течением времени в большей или меньшей степени. Именно поэтому логика исследования строится таким образом, что рассматриваются отдельно 3 кейса (3 десятилетия): 1. Ранний постсоветский период (1990 – 2000), 2. «Нулевые» (2000-2010), 3. Наше время (2010-2017). Детальное описание элементов, присущих каждому из периодов и последующее сравнение этих элементов показывает моменты изменения структурных характеристик и, следовательно, трансформации автомобильной культуры. Деление на такого рода кейсы видится мне весьма обоснованным, поскольку каждое десятилетие, по сути, представляет собой целую эпоху. Так, например, 90-е видятся, с одной стороны, продолжением «советскости», советской автомобильной идентичности в начале и существенными структурными сдвигами в конце; «нулевые» есть интенсификация этих структурных сдвигов, активное заимствование ряда элементов автомобильной культуры у западных стран; наше время, по сути, есть качественное продолжение «нулевых» с большей лояльностью и удобством для рядового водителя.

**Объектом эмпирического исследования** выступают автомобилисты Санкт-Петербурга, объекты городской инфраструктуры, контролирующие органы. **Предметом исследования** выступают практики взаимодействия водителей Петербурга, их отношения с городской инфраструктурой.

**Цель исследования** – изучение процесса трансформации автомобильной культуры в России.

Реализация поставленной цели требует выполнения следующих задач:

1. Установить основные элементы автомобильной культуры в Санкт-Петербурге и России;

2. Установить уровень включенности автомобилистов в различные городские сообщества (клубы, соседские, гаражные и другие);

3. Проследить изменения автомобильной культуры в Санкт-Петербурге на протяжении последних 30 лет.

Отметим **гипотезы**, необходимые для проверки в ходе исследования:

- Трансформация исследуемого поля особенно интенсифицировалась в последних двух временных отрезках (2000-е, 2010-е).
- После распада СССР отечественная автомобильная культура стала более открытой, полистилистической.
- Неоправданный риск и лихачество – черты, характеризующие российскую автомобильную культуру.
- Активными участниками автомобильной культуры в России становятся женщины.

В качестве метода исследования было использовано полуструктурированное интервью, с гайдом которого можно ознакомиться в Приложении 11. Использование метода интервью в рамках данного исследования видится наиболее приемлемым, поскольку изначально была выбрана качественная стратегия, то есть та, целью которой является обнаружение самого феномена трансформации автомобильной культуры, а не степень его проявления на всем автомобильном сообществе России.

Массив данных представляет собой 9 транскриптов интервью, собранных в период с 29.04.2016 по 7.05.2017, с текстами которых можно ознакомиться в Приложении 9.

Для удобства работы и последующего анализа материала гайд интервью был разбит на 8 блоков: 1. Получение водительских прав, 2. Приобщение к автомобильной культуре через семью, 3. Особенности автомобильной культуры, 4. Принадлежность к сообществам (дворовым, гаражным, клубным), 5. Инфраструктура, 6. Роль гендера в автомобильной культуре, 7. Изменения автомобильной культуры, 8. Специфические характеристики.

## **1. Получение водительских прав**

Начнем с блока, речь в котором шла о том, как информант вообще пришел к тому, чтобы стать водителем. В ходе интервью собеседнику предлагалось рассказать свою историю этого прихода с самого начала и до сегодняшнего дня. Следует отметить, что абсолютно все информанты, независимо от их возраста, весьма детально помнят тот момент, когда они собирались стать водителем, как долго к этому шли и особенно момент сдачи экзамена в ГАИ. Этот факт говорит о том, что для информантов получение водительского удостоверения и, как следствие, права на управление транспортным средством являются чрезвычайно важными моментами в жизни. И даже несмотря на то, что для некоторых информантов автомобиль по своей сути является лишь средством передвижения, то есть выполняет исключительно утилитарную функцию, момент подготовки и сдачи экзамена на «права» информанты вспоминают с трепетом:

*Потом пришел возраст - 18 лет, но, к сожалению, тогда у меня не было времени, я не смог получить права, потому что поступал в университет, мне было не до этого. И вот прошлым летом появилась возможность окончить*

*автошколу. Надо сказать, что сложностей особо не возникло, потому что был опыт. Сдал я все с первого раза, все три экзамена – теорию, практику и город. Сдавал сам, без какой-то «помощи». И. 4.*

*В 16 я получил права категории «А», ну и в 17 лет, до того, как нужно было идти в армейку, были в университете водительские курсы, я их окончил, получил права категории «В» и даже пошел с правами в армию. И. 2.*

Так или иначе, момент получения водительского удостоверения среди информантов означал своего рода обряд инициации, именно поэтому события, которые могли происходить 20 и более лет назад, остаются в памяти с таким количеством подробностей. Нужно отметить, что процедура сдачи экзамена для получения «прав» зачастую представляется лотереей, и даже подкованный в теоретических вопросах потенциальный водитель может завалить экзамен, совершив ошибки в практической части при вождении на «городке» или в городе. Для того, чтобы упростить процедуру сдачи экзамена, существуют определенные практики «проплаты» итогового испытания. Процесс общения с информантами дал следующие сюжеты:

*Мне помог человек, чтобы сдать на права. Первый раз экзамен я завалил, из 20 вопросов я неправильно на 3 ответил. Я спросил своего друга, друг мне озвучил сумму, пришлось ему отдать 12 тысяч. И. 5.*

Вообще существует целая цепочка таких действий, успешно работающая на сегодняшний день. Речь идет о взаимодействии двух инстанций – частных автошкол и государственных органов:

*Ну это не секрет, все знают, что ученик договаривается с автошкольным инструктором. Тот знает, сколько запросит инспектор в ГАИ, и накидывает сверху свою цену – десяточку. Итого ты покупаешь экзамен за 25. И. 8.*

На первый взгляд может показаться, что современная российская система сдачи экзамена на получение водительского удостоверения является не естественным отбором, где побеждают обладающие необходимыми знаниями и навыками начинающие эксперты, а проигрывают не освоившие материал аутсайдеры, а простая формальность, где побеждает тот, кто платит сверху, дает взятки. Тогда ставится вполне закономерный вопрос о легитимности существования автошкол вообще, ведь их смысл попросту теряется в череде взяток. Но дело оказывается куда более понятным, когда узнаются истоки такого халатного отношения к столь серьезной процедуре. Так, один из информантов рассказал весьма обыденную для советского времени процедуру получения водительского удостоверения:

*История, что права, непосредственно, процедуру вождения за него сдавал другой человек. Тогда это было достаточно распространено, было тогда достаточно свойское, формальное отношение между, скажем так, уполномоченными лицами автошколы и инспекцией, в Новосибирске по крайней мере, в порядке нормы было, что другой человек мог пройти эту процедуру. Год уточнить не могу, я так предполагаю, что это вторая половина 70-х. И. З.*

То есть сегодняшняя стратегия получения прав путем практики «проплаты» экзамена по своей сути есть лишь формальная замена практики сдачи экзамена другим человеком в советское время. Так или иначе, халатность, наблюдаемая сегодня, несомненно интенсифицировалась и стала, скорее, нормой, нежели исключением из правил, однако истоки подобного рода нарушения зафиксированных законодательством формальных процедур прослеживаются задолго до сегодняшнего дня.

## **2. Приобщение к автомобильной культуре через семью**

Следующий логический сегмент, о котором пойдет речь, представляет собой опыт взаимодействия с автомобильной культурой из семьи. Здесь информантам предлагалось ответить на вопросы о том, был ли в их семье автомобиль до тех пор, пока они сами стали водителями, учили ли их водить и есть ли знание об автомобильной культуре в целом из семьи. Начнем с того, что в силу разных обстоятельств (отсутствие потребности в автомобиле, неимение средств на покупку, товарный дефицит в СССР) не у всех информантов в семье был автомобиль. Но среди тех опрошенных, в чьих семьях автомобиль все-таки был, присутствовал опыт вождения до получения водительских удостоверений и имелось представление об автомобильной культуре, полученное из рассказов и поучений отцов.

*Когда я только родилась, я с самого детства передвигалась на машине, у меня никогда не было какой-то болезни, чтобы мне было плохо в машине и так далее. В последствии, лет с 10-12, отец уже давал мне порулить и уже самостоятельно сидеть за рулем. Сначала это был отечественный автопром, а далее это уже были какие-то иномарки. И. 1.*

На данном фрагменте видно, что информантка с самого детства была причастна к автомобильной культуре посредством передачи опыта её отца, а с того момента, когда она физически смогла бы управлять автомобилем, отец давал ей машину попрактиковаться. Следует полагать, что в автомобильном сообществе присутствует немалая доля таких водителей, чей опыт начался задолго (за 8 лет на конкретном примере) до легитимного вступления в ряды водителей. Схожий сюжет предоставил другой информант, чей водительский стаж немного ниже предыдущей информантки:

*В 11 лет я в первый раз сел за руль автомобиля сам, без посторонней помощи. Естественно мне, как мальчику, это понравилось. С тех пор раз в*

*неделю я просил отца машину и в поле где-нибудь начинал кататься. Папа это приветствовал, понимал, что мне так или иначе надо будет сдавать на права, и постоянно выделял мне вот это время для «проката». И. 4.*

Здесь важно отметить, что старшее поколение водителей, обучающее своих детей азам вождения, относится к таким практикам с долей понимания, приветствуя подобное стремление детей, видя в них потенциальных водителей и желая передать им частичку своего опыта.

Довольно интересный сценарий предоставил информант, чей водительский стаж на сегодняшний день составляет 28 лет.

*Лет в 13-14 меня уже батя сажал на мотоцикл, я гонял по своей деревеньке, рассекая пыль полей. Деревенька была в Кировской области, там было две дороги – одна до кладбища, другая – обратно. Это был мой первый водительский опыт. И. 2.*

Отличительным моментом здесь является то, что свой первый опыт вождения информант получил на мотоцикле, а только потом сел за руль автомобиля. Интересен, однако, тот факт, что мотоцикл является еще более небезопасным средством передвижения, нежели автомобиль. Но можно предположить, что хорошая ориентация на местности и отсутствие негативного опыта позволяло родителям закрыть глаза на нарушение правил и возможность попадания в ДТП.

Информанты также вспоминали неформальные правила дорожного этикета, которому их учили в семье до того, как они столкнулись с подобными проявлениями сами:

*Да, конечно, меня учили многим неформальным моментам, два из моих любимых правил – это когда фура едет перед тобой в гору, и ты не видишь,*

*можно ли ее обгонять, очень приятно видеть, когда водитель фуры показывает поворотником, что можно обогнать, я стараюсь за это благодарить. Второй момент – когда водитель напротив тебя, проезжая пост ГАИ, «мигает» тебе фарами. И. 4.*

Так или иначе, знание об автомобильной культуре, переданное опрошенным водителям из семьи, во-первых, существенно облегчило процедуру обучения в автошколе, во-вторых, задало некоторый вектор, послужив примером того, как должен вести себя хороший водитель, в-третьих, обучило правилам неформального этикета, которые, как отмечалось в начале работы не предоставляются в государственных и частных автошколах, поскольку нигде не зафиксированы документально, а представляют собой неписанный кодекс автолюбителя.

### **3. Особенности автомобильной культуры**

Обратимся далее к самому информативному сегменту гайда - описанию отдельных элементов сегодняшней автомобильной культуры. Для удобства работы и последующего понимания было принято решение разделить данный сегмент на 7 отдельных микротем, представляющих, по сути, элементы, включенные в основу понимания термина «автомобильная культура». Напомним рабочее определение: автомобильная культура – комплекс практик, находящий свое отражение и связывающий воедино такие параметры, как культура вождения, стиль вождения, отношения между участниками дорожного движения, соседские и гаражные отношения, причастность автомобилиста к специфическим общностям, основанным на клубных сообществах и тюнингу, отношения автомобилиста к инфраструктуре. Более подробно с остальными определениями можно ознакомиться в пункте «словарь терминов», находящимся в Приложении 1.

Начнем с **поведения автомобилистов на дороге**. В этом вопросе мнения информантов существенно различались, однако их можно свести к трем основным векторам:

1. Оптимистичный. Здесь информанты отмечали, что поведение автомобилистов на дорогах Санкт-Петербурга можно назвать лояльным, терпеливым и позитивно настроенным. На конкретных примерах подобные реплики звучали следующим образом:

*На самом деле, все относятся более-менее лояльно друг к другу, сама культура вождения в Петербурге существует, потому что люди относятся адекватно друг к другу на дороге и, соответственно, тебя всегда пропустят, тебе всегда помогут, если дело касается поломки и так далее. Помощь, как правило, не заставляет себя долго ждать. Бывают, конечно, исключения, например, это люди, которые водят совершенно не по правилам и не считаются с окружающими, но они в меньшинстве. И. 1.*

Кроме самого поведения на дороге (культура вождения, адекватное отношение), информантка указала и практики взаимопомощи среди автомобилистов. Казалось бы, такую готовность к помощи можно было бы связать с субъективными особенностями информантки, однако подобные сюжеты демонстрировали и другие интервьюируемые:

*Я считаю, что Питер – это в принципе культурная столица, и здесь водители, действительно, в этом плане более образованы, чем в остальных городах. И. 6.*

2. Умеренный. Здесь весьма показательным является то, что информанты предложили свою трактовку состава автомобильного сообщества и, как следствие, поведения автомобилистов на дороге. Первый информант,

говорящий об умеренном поведении автомобилистов, имеет в голове следующую картину:

*Я всегда придерживался такой точки зрения, что есть, например, 30% лихачей, то есть людей, которые неуважительно относятся к другим, 20% это что-то переходное между обычными автомобилистами и «резкими» и 50% вменяемых, здоровых людей. То есть, в общем, меня устраивает культура вождения в Петербурге, но всегда будут и были люди, которые позволяют себе недостойные вещи. И. 4.*

*По практике вождения, любой водитель скажет, что у водителей существуют разные психотипы. Кто-то водит эмоционально, кто-то не эмоционально, кого-то на дороге можно спровоцировать, если человек после какой-то дорожной ситуации начинает вести себя совершенно иначе, чем он вел себя до этого. И. 3.*

Здесь можно проследить своеобразную стратификацию водителей касательно поведения автомобилистов на дороге. Таким образом, в Петербурге существуют представители автомобильного сообщества, которые ведут себя агрессивно и непозволительно, существуют нейтральные водители и те, кого можно назвать лояльным и доброжелательно настроенным по отношению к другим участникам дорожного движения. Это в очередной раз говорит о том, что данная социальная группа неоднородна по своему составу, поскольку ее представители разнятся по полу, возрасту, социальному статусу и другим показателям. Такая интерпретация видится автору работы наиболее подходящей для описания рутинизированных практик «взаимопомощи и брани» на дорогах города.

3. Пессимистичный. Подобно двум предшествующим векторам восприятия поведения автомобилистов на дороге, существует наиболее

радикальный вектор, где информанты говорят о полном отсутствии водительской солидарности и неприятии норм сообщества. На вопрос «что Вы думаете о нынешнем поведении автомобилистов на дороге?» был получен следующий ответ:

*Почему-то сразу приходит в голову слово «гопота». ... Раньше было спокойнее, потому что сейчас...если раньше ты ехал и должен был отвечать только за себя и свой автомобиль, то сейчас тебе приходится предугадывать действия остальных участников дорожного движения за 2-3 шага. И. 2.*

Весьма занимательную теорию относительно агрессивного поведения большей части водителей предоставил другой информант. Так, агрессивное, хамское и неприемлемое поведение участников движения он отвел отдельной группе водителей:

*В Питере агрессоры – это приезжие с других городов на любых машинах. И. 5.*

Информант рассказал, что имел неоднократный опыт негативного воздействия на дорожную обстановку со стороны автомобилистов из других городов, и что именно по вине их хамского поведения очень часто случаются непредвиденные ситуации на дорогах, иногда ведущие к авариям. Этот сюжет, однако, можно проинтерпретировать как минимум с двух позиций. Во-первых, поведение «приезжих» трактуется петербуржцем агрессивным и рискованным, потому что тот может менять ряд своего движения в самый последний момент. Это, однако, можно объяснить тем, что неприспособленный к местному стилю вождения и не знающий города автомобилист может просто изменить маршрут, поскольку не знает расположения перекрестков и развязок. Во-вторых, «приезжий» трактуется

таковым, если на номерном знаке последнего стоит регион, отличный от местного. Но следует понимать, что согласно сегодняшним законодательным положениям совершенно необязательным является регистрация автомобиля по месту прописки, и, кроме того, любой желающий приобрести подержанный автомобиль может сделать это с «номерами» прежнего владельца. Но, так или иначе, предположение информанта является весьма занимательным.

Следующий элемент автомобильной культуры – это **стиль вождения**. Его ключевое отличие от поведения на дороге в том, что стиль вождения исключает практики взаимовыручки и общения с участниками дорожного движения, акцентируя внимание только на процессе управления своим автомобилем. Интервьюируемым было предложено ответить на вопрос о том, как они оценивают собственный стиль вождения и как он соотносится с общим стилем вождения Санкт-Петербурга.

Собственный стиль вождения информанты трактовали по-разному. Первая группа заявила о том, что их стиль вождения можно характеризовать как нейтральный и размеренный. Это были автомобилисты с большим стажем, которые говорили о том, что их вождение существенно видоизменилось со временем:

*С течением времени и с возрастом я езжу намного спокойнее, но иногда во мне играет такой азартный мальчишка, когда на какой-нибудь «девятке» (ВАЗ 2109) или «четырке» (ВАЗ 2114) со мной пытается гоняться какой-нибудь юнец...если еще рядом едет не жена, а сын, то я могу с ним погонять, показать мастер-класс, но в более-менее нормальных рамках, то есть я не буду этого делать на придомовых территориях или центральных улицах. И. 2.*

*Мой стиль вождения с 97 года существенно трансформировался. Если это раньше был агрессивным, не эмоционально агрессивным, а стабильно агрессивным, ... а сейчас стиль вождения ... трансформировался, нет такой внутренней необходимости ехать быстро. И. 3.*

Другая группа информантов, обладающих гораздо меньшим стажем, заявила, что их стиль вождения довольно агрессивен. Они склонны нарушать правила скоростного режима, поворачивать из непредусмотренного ряда и т.д.:

*Что касается моего стиля вождения, то он агрессивный, чаще всего. И. 1.*

*Культурный водитель... Ну, я думаю, что я к таким не отношусь. Никого не подрезаю, но, если меня кто-то подрезал, я могу накричать, я не знаю, смотря какая ситуация, я держаться не буду, если в чём-то косяк. И. 7.*

На представленных примерах видно, что автомобилисты, обладающие достаточным количеством навыков, но имеющие сравнительно небольшой водительский стаж, склонны к агрессивному вождению, иногда позволяют себе хамское поведение на дороге. Однако среди интервьюируемых встретилось два информанта с малым стажем, которые в принципе не приветствуют любое проявления лихачества на дороге и сами придерживаются спокойного и размеренного стиля вождения:

*Это максимально спокойная и размеренная езда. Я не люблю и боюсь разгонять автомобиль до большой скорости в городе, потому что есть бзик, что может выскочить животное или ребенок на дорогу. Просто физически не могу разогнать машину быстро в городе. И. 4.*

Таким образом, собственный стиль вождения информантов, в принципе, склонен к изменениям. Существуют водители, которые с самого начала расположены к спокойной и размеренной езде. Те же, кто сегодня предпочитает гонять и лихачить, скорее всего, с опытом придут к более спокойному стилю вождения. Автор полагает, что это может быть связано с осознанием уровня ответственности и постепенному отходу от подобного проявления «ребячества». Кроме того, опыт попадания в неприятные ситуации, например, в ДТП может косвенно снизить агрессию автомобилиста. К слову, прямым условием снижения рискогенности на дорогах для некоторых автомобилистов может являться совершенствование норм контроля и фиксации правонарушений:

*Я думаю, что это связано в первую очередь с тем, что гораздо более широко применяются системы контроля. В частности, как раз, не требующие участия человека, то есть, больше камер появилось, это же касается и контроля скоростного режима. И. 3.*

Это замечание, однако, справедливо лишь на некоторые правонарушения, в частности, на нарушение правил скоростного режима, поскольку в предыдущем подпункте данной главы анализ мнений респондентов анкетного опроса показал, что ужесточение правил парковки не способно дисциплинировать водителей ставить автомобиль правильно, поскольку нет альтернативы – физической обеспеченности некоторых районов города парковочными местами.

Касаемо общего стиля вождения Санкт-Петербурга, информанты сошлись во мнении, что стиль вождения в городе можно охарактеризовать дружелюбным и размеренным, что подкрепляют многократные реплики:

*Это чаще такой пассивный и размеренный стиль. И. 1.*

*В принципе, его можно охарактеризовать как достаточно дисциплинированный, потому как в Петербурге (вот получив возможность сравнить) тема контроля развита еще больше. Это касается в том числе КАДа, хотя на нем существуют прецеденты, когда отдельные участники правила нарушают, но с точки зрения этики вождения и водительском этикете, мне кажется, что большинство водителей придерживаются его основных положений и ведут себя достаточно корректно по отношению друг к другу и по отношению к пешим участникам, другим пользователям различных транспортных средств. И. 3.*

### **Принадлежность к сообществам (дворовым, гаражным, клубным)**

Следующий подпункт сегмента элементов автомобильной культуры касается **соседских отношений**. Все 9 информантов имели неоднократный опыт общения с соседями во дворе, в том числе с соседями-автомобилистами. Этот опыт характеризовался как позитивно, так и негативно. Среди основных практик общения с соседями-автомобилисты встречались взаимопомощь, дружеские советы, перепалки. Один из информантов дал очень конкретную специфику своих соседских отношений с автомобилистами во дворе:

*Мы знаем друг друга по имени, мы первыми поздравляем друг друга с праздниками, часто видимся 8 марта с утра, когда мы выходим и бежим за цветами, а потом прогреваем машину, мы помогаем друг другу даже очень часто. И. 2.*

Проанализировав этот фрагмент, можно увидеть, что соседская микрогруппа, в которую включен информант, обладает довольно высокой степенью внутригрупповой солидарности, основанной уже не только на территориальном признаке, но и на приятельских отношениях. Кроме того,

этот же интервьюируемый рассказал о такой практике взаимопомощи, которая характеризуется, скорее, как дружеская помощь:

*Если можно так выразиться, то у нас есть список неудачников из тех ребят чьи автомобили чуть слабее, чем наши, когда ты с утра выходишь и видишь за окном минус 15 или минус 20, ты уже примерно представляешь, не выходя во двор, кто сегодня не заведется и кому нужно будет помочь прикурить. И. 2.*

Подобного рода отношения, следует полагать, есть результат не только соседского проживания на сравнительно небольшой территории, но и доверительного отношения к другим участникам соседской микрогруппы.

Другой информант отметил неоднократный негативный опыт общения с соседями-автомобилистами:

*У нас каждый вечер война за место. Мест очень мало, каждый вгрызается, часто царапают бывают другие машины, потому что очень узко. Я несколько раз вступал в перепалки, когда начинал парковаться, а другой был проворнее и заезжал на это место первым. И. 5.*

На данном примере можно пронаблюдать, что соседские отношения автомобилистов во дворе информанта характеризуются низким уровнем групповой солидарности, соседи часто ссорятся из-за нехватки мест. Собственно, малое количество парковочных мест во дворе, пожалуй, есть камень преткновения на пути к установлению добрососедских отношений и, как следствие, повышению уровня внутригрупповой солидарности.

Внутри соседских сообществ, разумеется, случаются конфликты интересов различных социальных групп. Так, отмечалось, что часто

конфликты у автомобилистов происходили с бабушками и мамочками, кроме того, отмечались возможные последствия вреда автомобилей для собак:

*Одной бабушке не понравилось, как стоял наш автомобиль, ... и она обращалась к участковому, 3 раза писала какую-то бумагу, но участковый приходил как раз тогда, когда у меня было сначала звание капитана, а потом уже и майора, то есть участковый просто стучался, заходил в дверь, узнавал меня в лицо, говорил «Здравья желаю, товарищ капитан или товарищ майор». Я у него спрашивал, что случилось, он говорил «ничего не случилось, всего хорошего» и разворачивался. Собственно, три раза так бабушка звонила, бедный участковый три раза к нам ходил в гости зимой по вечерам, потом звонки прекратились. И. 2.*

*Была свидетелем того, как однажды одна девушка припарковала машину так, что другая девушка с коляской не могла проехать на площадку игровую. Собственно, конфликт решился в тот момент полюбовно. И. 1.*

*Был конфликт с соседом. У меня лопнул патрубков охлаждающей жидкости на подъезде к дому. Весь антифриз вылился на асфальт, а в это время подъехал мужчина, с которым я пересекался только один раз во дворе. Он подъехал, увидел темную лужу на асфальте, и на немного повышенных тонах начал высказывать, что это неправильно, что так не делается. Я понял, что в этой ситуации тоже виноват, и на следующий день, когда я отогнал машину, я взял канистры, наполнил их водой, вышел и все вылил. И. 5.*

*Это может влиять на собак, которые могут лапками пройтись по технической жидкости. И. 5.*

Проанализировав вышеперечисленные фрагменты, можно сделать вывод о том, что конфликты среди соседских микрогрупп случаются по нескольким

причинам. Во-первых, это образ автомобиля как объекта, который загромождает общественные территории, а во-вторых, это образ, который провозглашает автомобиль виновником плохой экологической обстановки и загрязнения дворов. Так или иначе, автору работы видится очевидным выход из ситуации с межгрупповыми конфликтами во дворе – дворы с закрытой территорией. Действительно, современные дома, где под фундаментом самого строения организована крытая парковка, лишены моментов столкновения интересов автомобилистов с другими микрогруппами, поскольку машины в этом случае не загромождают ландшафт двора, одновременно с тем не засоряя территорию для прогулок с детьми и собаками.

Перейдем к рассмотрению отношений, основанных на принадлежности к **гаражным сообществам**. Следует начать с того, что на сегодняшний день лишь у двоих опрошенных имеется личный гараж, причем к его функциям причислятся, скорее хранение разного рода хлама, нежели парковка автомобиля и его самостоятельное обслуживание. Но весьма показательным был тот момент, что все без исключения информанты имели опыт включенности в гаражные сообщества, поскольку ранее у родителей, членов семьи или друзей мог быть гараж. Гаражным сообществам большинство информантов приписывает в теории более высокий уровень групповой солидарности, хотя сами склонны общаться сегодня скорее с соседями по дому, и не видят сегодня острую потребность в гараже. Проанализировав полученные материалы, автор работы сделал вывод о том, что гаражные сообщества постепенно утрачивают свою актуальность, а активными членами такого сообщества являются, скорее, представители автомобильного сообщества, имевшего гаражи еще в Советском Союзе. Один информант

рассказал историю гаражного опыта своего отца, который сегодня, однако, за неимением нужды продал гараж:

*Вообще гаражные отношения - это такая секта общества, скорее даже как семья, ячейка социума. ... Они приходили, организовывали субботники на пригаражной территории, жарили шашлыки, и очень было сложно понять, что их связывают лишь то, что их гаражи находятся рядом в одном кооперативе. То есть с течением времени ребята остановились как минимум хорошими друзьями. И. 2.*

Парадоксальным, однако, является тот момент, что, несмотря на отсутствие личных гаражей у подавляющего большинства информантов, все 9 интервьюируемых хотя бы раз сталкивались с гаражным ремонтом, то есть таким, который проходил на территории гаражного кооператива. Именно наличие подобного рода «мастерских для своих», следует полагать, сегодня является одним из ключевых элементов, удерживающих на плаву гаражные кооперативы в принципе, поскольку цены на ремонт автомобиля в таких заведениях будут на порядок ниже, чем в специализированных автосервисах. Так или иначе, уровень групповой солидарности среди автомобилистов во дворе и соседей по гаражу, как отмечают информанты, зависит, скорее, не от факта причастности к первому или второму сообществу, а от человеческих качеств, и, если предположить, что сегодня гаражами обладают преимущественно пожилые люди, уровень групповой солидарности будет выше, поскольку сообщество будет лишено хамства и наглового поведения молодежи.

Перейдем далее к рассмотрению феномена причастности автомобилистов к другим городским сообществам. Здесь речь пойдет **об автоклубах, тюнинге и автоспорте.**

Из 9 информантов пятеро когда-либо были или являются причастными к автомобильным клубам, то есть объединениям автолюбителей, образованным на каком-либо схожем признаке, например, привязанности к определённой марке или модели, принадлежности к конкретному виду автомобильного спорта, тюнинга и даже микрорайону города. Следует отметить, что включенность в подобного рода городское сообщество характеризуется большим уровнем групповой солидарности, чем включенность водителя в соседские или гаражные сообщества. Информанты отмечали, что автомобильный клуб является отличным инструментом поддержания взаимосвязей со знакомыми и подспорьем в случае необходимой помощи при ремонте и заказе запчастей, поскольку автомобильные клубы, как отмечалось ранее, обладают программами лояльности с некоторыми узкопрофилированными автосервисами. Кроме того, среди одноклубников встречаются владельцы кафе и других мест проведения досуга, где при предъявлении атрибутики клуба посетителю дается скидка.

*В этом клубе помогали понять, что за проблема присутствует, понять симптомы, лечение, помощь на дороге оказывали. Были встречи, но я на них не ходила. На встречах вообще собиралось порядка 20 и более человек. Присутствует много клубов любителей определенной марки, определенной модели и тюнинга и всего остального. И. 1.*

*Здесь это прикольно тем, что у каждого человека, который общается с другим человеком, есть какая-то точка соприкосновения. Либо одна, либо несколько. Вот “Only BMW Organization” – это то место, где собираются все любители BMW. И. 6.*

На приведенных выше примерах показана логика работы любого среднестатистического автоклуба. Здесь, однако, стоит разграничить клубы,

основанные в общем территориальном контексте и те, которые подобного не имеют, поскольку именно в физическом пространстве актуализация идентичности автомобилиста реализуется с максимальным эффектом.

Некоторые информанты когда-то были или сейчас причастны к тюнингу, разделяя его на добротный, дорогой тюнинг и дешевый или «колхозный». Следует оговориться, что в контексте данной работы под тюнингом подразумевается, по большей части, внешняя доработка машины или стайлинг. Так, информант, имеющий сегодня семейный минивен Opel Zafira, в конце девяностых занимался стилевой доработкой своего ВАЗ 2108, о которой он с улыбкой на лице говорит «ласточка».

*Этим тюнингом занимался я со своей восьмеркой просто потому, что это была первая машина, это как первая девушка. Я потратил все деньги, которые мне давали госорганы тогда, во-первых, на эту супердорогую краску, которая называлась причудливым словом «Пицунда». Днём она была зелёная, ночью она приобретала такой синий цвет. Потом на эту восьмёрку я поставил неоновые огни под днищем. ... Я был одним из первых в городе, кто поставил тонировку зеркальную, которая плавно переходила в цвет машины. И. 2.*

Другие информанты одобряют качественный тюнинг, но утверждают, что ограничились бы покупкой колесных дисков большего диаметра, небольшим занижением и, возможно, покраской. В противопоставление такому стайлингу выступает так называемый «колхоз»:

*На территории Петербурга и вообще России, мне кажется, хороший и качественный тюнинг плохо развит. У нас, как правило, это ВАЗ и «колхоз». То есть то, что выглядит просто отвратительно. И. 1.*

В целом же, тюнинг информантами оценивается положительно, являясь определенным рода стратегией доместикации пространства, то есть преобразованием салона и внешнего облика автомобиля с целью сделать его более приятным и притягательным:

*Автомобиль – это свой мир, в котором человек проводит большую часть жизни. Это все равно, что обустроить свой личный дом, почему люди клеят обои, почему люди ставят цветы...так же и здесь, человек хочет усовершенствовать свой автомобиль, чувствуя себя комфортно там, где он проводит много времени. И. 4.*

Информантам также задавался вопрос об их отношении к автоспорту. Интервьюируемые сошлись в том, что на сегодняшний день не занимаются легальными гонками, но некоторые из них когда-либо имели опыт участия в подобных соревнованиях. Цель этого вопроса заключалась в том, чтобы выяснить, считают ли информанты, что строительство специализированных трасс (автодромов и скоростных полос для гонок) способно повысить уровень автомобильной культуры. Почти все интервьюируемые ответили утвердительно, сказав, что подобные инфраструктурные объекты могли бы убрать лихачей с городских улиц, перенаправив их пыл на специально отведенные трассы:

*Непонятно, почему наши власти пытаются «прикрыть» стритрейсинг и так далее, вместо того, чтобы создать специальные места, где люди смогли бы собираться, соревноваться и так далее, ... вместо того, чтобы наоборот поспособствовать, чтобы это было более легально, более безопасно, чтобы отвлечь людей с улицы, которые непонятно чем занимаются, на что-то действительно интересное. И. 1.*

*Люди будут выплескивать все свои спортивные амбиции именно на таких треках, на таких площадках, и на дороге будут чувствовать более размеренно. И. 4.*

Автору работы подобная инициатива видится довольно действенной и способной в действительности снизить количество лихачей на дороге. Однако подобные реплики информантов не являются исчерпывающими. Дело в том, что существует некоторое количество таких лихачей, которые гонки в городе ставят самоцелью, насыщенной адреналином и риском, и даже построенный автодром для легальных тренировок не сможет «выселить» подобных нарушителей из города, ровно как не смогут и санкции, накладываемые на них. Именно такой случай произошел с московской гонщицей Марой Багдасарян, чьи действия информанты единогласно трактуют бесправными и хамскими:

*Это как раз, думаю, та ситуация, когда поведение на дороге, является прямым отношением вообще системы жизненных ценностей, которые стоят вне, скажем так, вне и над водительским этикетом и подобными явлениями. И. 3.*

### **Инфраструктура**

Рассмотрим еще один из элементов автомобильной культуры – инфраструктуру, подробно рассмотренную в теоретической главе данной работы. Для начала информантам предлагалось ответить на вопрос о том, насколько развита петербургская автомобильная инфраструктура, в частности, развязки, заправки, дороги, указатели, МРЭО и сервисы. Вне зависимости от водительского стажа, все информанты говорили о том, что автомобильную инфраструктуру Петербурга можно назвать высокоразвитой и, более того, в её недостатках (ограниченное количество мест для стоянки,

загруженность центральных улиц и платная парковка в центре) видели скорее непреодолимость решения проблемы, нежели нежелание администрации города заниматься перепланировкой транспортных потоков и расширением улиц. По мнению информантов, платная парковка в центре – вполне естественное следствие столь бурного распространения автомобилей, в котором они стараются даже искать положительные моменты:

*Здесь включается русский характер какой-то, ты хочешь поскорее сбежать с этого района. С одной стороны, это стимулирует в какой-то степени, потому что ты знаешь, что тебе придётся больше платить за парковку, и побыстрее решаешь свои собственные дела. И. 2.*

Весьма показательной была реплика информантки касаясь состояния дорог в разных районах города:

*Единственное, почему я не занижаю машину – это из-за дорог. Потому что жила бы в Автово, я бы еще подумала об этом. А так как я живу на севере, не-не-не-не. И. 6.*

Реплику информантки можно трактовать следующим образом: феномен локальности, упоминавшийся в первой главе работы, действует на отдельные районы города. Весь город (макроуровень) нельзя рассматривать как среду гомогенную, уровень развития автомобильной инфраструктуры дифференцирован в зависимости от района.

Информанты отмечают, что сегодняшнее состояние автомобильной инфраструктуры находится на довольно высоком уровне, особенно в сравнении с другими городами России. Они говорят, что различного рода инфраструктурных элементов в северной столице в избытке:

*У нас здесь всего много, много тех же заправок, много СТО, сервисов, начиная с гаражей и заканчивая официальными дилерами. Здесь всего много, на любой вкус и кошелек. Это могут быть твои знакомые или дорогой мастер. Это может быть бесплатное МРЭО, где ты прстоишь в очереди 8 часов, это может быть платное МРЭО, где ты заплатишь и прстоишь 5 минут. И. 1.*

*Есть хорошие дороги в спальных районах. Есть плохие сервисы, где чинят дорогие машины. Есть отличные сервисы, где чинят плохие и запущенные машины. Есть куча разных заправок, только выбирай. И. 5.*

Нужно оговориться, что такая удовлетворенность петербуржцев степенью развития автомобильной инфраструктуры может быть обусловлена нарративами о горьком опыте прошлых поколений, когда Петербург был беден не только количеством заправок и состоянием дорог, но и наличием платной инфраструктуры как таковой. Впоследствии читателю будет продемонстрирована динамика изменения всех элементов автомобильной культуры, где более детально можно будет убедиться в сути данной интерпретации. Поскольку платная инфраструктура была упомянута, предлагается более детализированная ее характеристика. Все информанты осведомлены о наличии платных МРЭО, платных дорог и платных парковок в Петербурге, и, хотя бы раз, пользовались подобной инфраструктурой. Это, однако, не означает, что все они соглашаются с подобными правилами игры. Одна группа информантов, например, говорит о том, что ЗСД (западный скоростной диаметр) – неплохая альтернатива многочасовому стоянию в пробках в черте города, но пользуются этой дорогой в исключительных случаях, когда сильно куда-то опаздывают:

*Я готов платить такую сумму, такие деньги за то, что я могу в срок более-менее без нервов добраться на хорошей скорости с нормальным графиком движения, спланированным. И. 2.*

Другие информанты в целом довольны существованием платной, более скоростной альтернативы, но хотели бы, чтобы стоимость проезда была ниже. Существует также и третья группа информантов, не приемлющая идею платных дорог в принципе:

*Я к этому отношусь максимально негативно. Мне непонятен сам факт того, почему я должна платить, чтобы проехать по ЗСД ... мне непонятен сам факт того, что я должна платить за то, что я еду на своей машине, за которую я заплатила, за которую я плачу штрафы, налоги. Почему же я должна сверх этого платить? И. 1.*

Интерпретация этого тезиса, на самом деле, кроется в психотипе водителя. Если одни привыкли мириться с постоянным повышением цен на бензин, ростом налогов и т.д. в силу своего водительского стажа, то новые игроки или даже опытные, но с более пылким темпераментом, в принципе считают неприемлемым оплату проезда по участку дороги, поскольку автомобилисту и так ежегодно приходится платить транспортный налог, оплачивать страховку и акцизы на топливо. Именно поэтому среди самых наглых и несогласных с правилами игры встречается практика езды на транзитных регистрационных знаках, чтобы не платить налоги, нечитаемых номерах, чтобы не взыскивались штрафы за превышение, а также практика подъезда вплотную к предыдущему транспортному средству у шлагбаумов в аэропортах, чтобы система посчитала две машины за одну.

## **Роль гендера в автомобильной культуре**

Последняя характеристика среди элементов автомобильной культуры – гендерный аспект. Поскольку среди гипотез было заявлено, что автомобильная культура меняется, так как ее активными агентами становятся женщины, здесь речь пойдет о взаимоотношениях с женщинами-водителями. Информантам предлагалось ответить, как они относятся к женщинам-водителям и как вообще, по их мнению, складываются отношения с автомобилистками. Для начала будут приведены несколько цитат, первые две из интервью с мужчинами, вторые – с женщинами:

*Раньше я мог проехать мимо, а сейчас я стараюсь помогать, но всё равно, когда случаются какие-то нервные ситуации на дороге, и ты подъезжаешь к человеку, обгоняешь, смотришь через стекло и за рулем видишь девушку или женщину, ты как-то к этому с меньшей злостью относишься, я начинаю смеяться. Для меня это вообще максимальная категория помощи, когда я вижу девушку на дороге, и куда бы я не торопился, я становлюсь, постараюсь помочь. И. 2.*

*Я не имею никаких гендерных предрассудков, в моем опыте есть женщины, которые водят гораздо более осторожно, нежели мужчины, и мне спокойно садиться с ними в машину, и есть индивиды женского пола, которые действительно вызывают страх при вождении. Это же встречается и среди мужчин, и гендер совсем не влияет на качество вождения. И. 4.*

*Как бы это глупо не звучало, но я, являясь женщиной-автомобилисткой, очень негативно отношусь к женщинам-автомобилисткам. Непонятно по какой причине они ведут себя нагло, самодовольно, при этом ездить половина из них не умеет, знаков не различают, путают стороны, создавая помехи другим людям, и в большинстве аварии по их вине происходят. И. 1.*

*50 процентов баб убрать с дорог. Вот вообще, чтобы с 2017го ввели правило ни в коем случае не давать права женщинам. Вот я за. Женщинам и лицам старше 50 лет, к примеру. И. 6.*

Действительно парадоксально, что автомобилисты мужского пола более терпеливо относятся к женщинам-водителям, чем женщины. Если мужчины настроены на контакт, взаимопомощь и улаживание недоразумений, произошедших по вине автомобилисток, то женщины здесь настроены крайне радикально и в принципе не признают за нерасторопными автомобилистками права эксплуатировать автомобильное пространство. Такое резкое расхождение во взглядах может быть обусловлено несколькими причинами. Во-первых, столь широкое распространение женщин-водителей в современной России случилось не так давно, и к автомобилисткам применяется сюжет позитивной дискриминации, когда водители мужского пола «прощают» им то, чего не простили бы мужчинам. Во-вторых, женщины, освоившие необходимые навыки вождения, считающие себя экспертами, могут полагать, что никаких поблажек другим автомобилисткам давать не стоит, поскольку всем по силам справиться с автомобилем. В-третьих, здесь могут вступать в силу некоторые черты женского характера. Так, одна из интервьюируемых автомобилисток заявила о конкуренции, зависти и ревности, присущих женщинам, что латентно является посягательством на их «святое право» водить и предосудительно оценивать других женщин за рулем. Можно сказать, что автомобилистки в России – это наиболее подверженная стереотипному восприятию социальная группа, виной чему сравнительно недавнее появление женщин за рулем и, возможно, ряд прецедентов с этим связанных.

### **Изменения автомобильной культуры**

Логическим продолжением анализа является рассмотрение следующего сегмента гайда – сравнение кейса «нашего времени» с кейсами «девяностых» и «нулевых». Как отмечалось в программе исследования, информанты были отобраны неслучайным образом: это представители различных автомобильных эпох. Среди тех автомобилистов, чей водительский стаж присутствовал только в последнем десятилетии, процедура интервьюирования была аналогичной, за исключением лишь того момента, что им предлагалось рассказать про опыт своих родителей или описать тот образ, который им представляется на основе, опять же, опыта предыдущих поколений, а также литературы, кинематографа и т.д. Как и в предыдущем сегменте, данный будет разбит на части поэлементно, притом в каждой части будут приведены отличительные моменты кейса «девяностые» и «нулевые» так, чтобы в заключительной части работы можно было дать оценку динамике изменений.

Начнем с культуры поведения и стиля вождения в 90-х. Информанты отмечают, что в девяностые было очень мало автомобилей в принципе, в начале 90-х практически все автомобили были одинаковыми, движение характеризовалось относительно спокойным ритмом и отсутствием конкуренции за физическое пространство:

*Тогда был меньший поток, чем сейчас. Всё, что я могу это за себя сказать, что было меньше машин и меньше проблем. И. 2.*

Кроме того, несмотря на появление подержанных европейских иномарок в середине и конце девяностых, был меньший риск столкнуться с откровенным хамством со стороны зажиточных автомобилистов, потому что последние, как правило, занимали крайнюю левую полосу.

*То есть люди, которые ездили быстро, ездили агрессивно просто пролетали мимо тебя в левой полосе, чаще всего никак тебя не затрагивая.*

И. 3.

В действительности, появление подержанных автомобилей премиум-класса в конце 90-х, по сути, означало переломный момент для автомобильной структуры того времени, а перечисленные информантами «Бумеры» и «Мерсы» хоть и вели себя по-хамски, все же успешно уживались с отечественными «Жигулями» и «Москвичами». Это объясняется большим количеством свободного физического пространства для автомобиля на дорогах города. Показательным, кстати, является тот момент, что агрессивно себя вели, по большей части, не автомобилисты на премиум марках, а те, которые смогли себе позволить сильно подержанных «японцев»:

*В тренде были тогда Nissan Sunny. Те вели себя просто мерзко, сигналили, подрезали, показывали свою власть. Машины отстойные были, честно говоря, но тут просто факт владения иномаркой давал о себе знать.*

И. 9.

Следом за девяностыми пришли нулевые, сделав рядовой практикой перегона автомобилей из других стран. Информанты дают разную характеристику этому периоду, ассоциируя его со страхом за собственный автомобиль (отсутствие системы обязательного страхования и распространение угонов), агрессивность (желание урвать свой кусок), трансформация (переход от произвола и нарушений правил ПДД в пользу гражданской ответственности). Так или иначе, описанные выше два периода существенно разнятся с нынешним десятилетием в следующем: 1. Дисциплинированность водителей в начале девяностых резко подорвалась в результате появления криминала на дорогах, но стала налаживаться в нулевых и трансформировалась до неплохого уровня (разумеется, за

исключением отдельных прецедентов) на сегодняшний день. 2. Количество машин, существовавшее в начале девяностых, было в разы ниже, чем в нулевые, а сегодняшняя ситуация просто поражает, когда у каждого третьего петербуржца есть собственный автомобиль. 3. Несовершенство контролирующих органов как причина беспредела и лихачества, отсутствие автоматизированных средств фиксации нарушений сыграло злую шутку: если в начале и середине девяностых водитель, воспитанный на советских идеях, чувствовал себя социально ответственным, то в конце девяностых и начале двухтысячных такое чувство было утрачено, в результате чего пришлось немедленно совершенствовать контролирующие институты.

Соседские отношения автомобилистов в девяностые, по словам информантов, характеризовались отсутствием конфликтов. По мнению автора работы, это является следствием того, что основой большей части конфликтов во дворе является нехватка парковочных мест, а поскольку автомобилей было немного в принципе, парковочных мощностей вполне хватало:

*Вот как в моем детстве так вообще на каждый дом приходилось по 2-3 автомобиля, ну и, соответственно, никаких вопросов и конфликтов между автомобилистами по поводу кто где запаркован, кому места не хватило и также по поводу эксплуатации придомовой территории не возникало. И. З.*

Соседские отношения в девяностые, однако, могли характеризоваться латентной завистью по отношению к собственникам автомобилей, поскольку еще недавно даже имевший необходимую сумму на покупку автомобиля гражданин СССР не мог его купить, поскольку существовала система очередей. Ситуация стала меняться в середине и конце нулевых, когда активно стали застраиваться новые типовые «спальники», где, в принципе,

могли присутствовать подземные паркинги, но едва ли типичный обладатель однушки на окраине мог позволить себе такую роскошь. Здесь только начинают зарождаться войны за место, активно набирающие обороты в сегодняшней реальности мегаполиса.

Ситуация с гаражными отношениями, наоборот, шла по убывающей. Если в девяностые еще было принято собираться вместе с соседями по гаражу с целью организации свободного досуга (субботники, шашлыки, помощь в ремонте), то в нулевые эти практики стали плавно сходиться на нет, оставляя за гаражными боксами лишь функцию парковки и хранения ненужного хлама. Культура «гаражников» конца нулевых, как и сегодняшних дней, практически утрачена. О кооперативах знают лишь те, кто имеет гараж на данной территории или те, кто пользуется услугами мастерских.

Об автоклубах, тюнинге и автоспорте информанты говорят неуверенно, сетуя на то, что подобные явления вообще не были распространены в девяностые. Это можно связать с тем, что в то время не существовало столь развитой системы коммуникаций, так что далеко не каждый мог вообще знать о существовании подобных явлений. Тюнинг, со слов одного информанта, начал формироваться лишь в конце девяностых, и интервьюируемый имел опыт доработки своего автомобиля. Вообще, столь малое распространение подобных явлений в девяностые можно интерпретировать как отсутствие понимания среди инвесторов того факта, что из подобных проявлений автомобильного культа впоследствии могла бы вырасти целая индустрия, которая с успехом существует сегодня. Кроме того, это могло быть связано с отсутствием средств на такие дорогие доработки. Нулевые, по сути, ознаменовали новую эру для автоклубов, тюнинга и автоспорта, но были качественно хуже этих же явлений сегодня, поскольку были только в начале

своего пути. Информант весьма лаконично охарактеризовал ситуацию в нулевых:

*Тюнинг очень дешевый был, встречался очень редко. Это были ребята, которые занимались исключительно внешним видом автомобиля, ставили себе огромные воздухозаборники на капот в виде челюсти, которые не несли никакой функциональной нагрузки. И. 2.*

Пожалуй, весьма продуктивные сдвиги претерпела автомобильная инфраструктура. Опять же, если 90-е характеризовались малым количеством машин и, как следствие, малым количеством заправок, развязок и сервисов, то в нулевые эти проблемы встали очень остро. Во-первых, городу потребовалась кольцевая дорога, связывающая ближайшие пригороды с административным центром, поскольку Ленинградской области стал присущ субурбанистический ритм жизни. Во-вторых, начали происходить качественно новые сдвиги в ремонте и строительстве внутригородских транспортных артерий. Нулевые также продемонстрировали прорыв: появляются новые автосервисы, открываются франшизные заправочные станции. Говоря об изменениях в инфраструктурном комплексе нулевых, информанты единогласно утверждают, что ключевым моментом трансформации здесь является не качество самой инфраструктуры, а возросшие на нее нагрузки:

*То есть, если говорить о качестве покрытия дорожного, наверное, оно повысилось, но, если в 90-е в плане езды и перемещений было быстрее и удобнее тогда, чем сейчас, потому что, я могу констатировать, что развитие инфраструктуры проходит не медленнее, чем растет нагрузка на транспортные узлы. И. 3.*

Кроме того, информанты часто сравнивают уровень развития инфраструктуры нулевых и сегодняшних дней с другими странами и другими городами России, говоря о том, что российская реальность склонна к заимствованию западных элементов, а Петербург, являющийся довольно открытым для всего нового, служит как раз вмещилищем подобных инфраструктурных элементов:

*У нас много всего иностранного. Во-первых, большая часть заправок. Запчасти наши не производят, почти все закупаем. ... Потом ЗСД, это же турецкий проект, опять же, по опыту других стран. Платный въезд в Москве на Садовое и платные парковки в Питере. Наши бы до такого не додумались, это все слизано с Запада и Штатов. И. 8.*

Довольно показательным является момент, касающийся ремонта автомобилей. Если в 1990-е и «нулевые» вполне рядовой практикой являлся самостоятельный ремонт автомобиля, в том числе на придомовых территориях, то в условиях современности подобные прецеденты встречаются все реже. Связано это может быть, с одной стороны, с тем, что сегодняшний владелец автомобиля – это исключительно водитель, то есть действительно можно говорить о том, что техническая грамотность автомобилистов значительно снизилась по сравнению с ситуацией в СССР, что подтверждали неоднократные реплики информантов. Во-вторых, количество различного рода мастерских увеличилось так сильно, что в сегодняшних условиях сервисы уже ведут борьбу за каждого клиента, а автомобилистам не приходится стоять в очередях на ремонт.

Таким образом, инфраструктурный сдвиг, действительно, имел место как в начале нулевых в количественном воплощении (больше количество автомобилей и, как следствие, больше количество дорог и развязок) так и в

наше время в качественном воплощении (комплекс платной инфраструктуры, распространение подземных паркингов, строительство перехватывающих стоянок).

Теперь сравним гендерный аспект в 1990-е и «нулевые». Здесь видится очевидным тот факт, что за три периода количество женщин-водителей росло в геометрической прогрессии, особенно интенсифицировавшись в крупных городах в середине нулевых. Если в конце прошлого века автомобилистки были, скорее, персонажами из анекдотов, то есть группой, встречающейся крайне редко, то в сегодняшнем мегаполисе их количество давно перевалило за треть, плавно приближаясь к половине участников дорожного движения. Со слов информантов, недавно получивших водительское удостоверение, в автошкольных группах больше девушек, нежели парней.

*Ну, в 90-е было сложнее встретить вообще женщину за рулем. В 00-е как раз пошел такой тренд, в том числе у меня в 00-е жена получила права, вот, стала тоже пользоваться моим автомобилем. Сейчас, особенно в крупных городах, в городе Петербурге женщин за рулем, наверное, процентов 30 или даже 40 по субъективному ощущению. И. З.*

Таким образом, состав автомобильного сообщества России и Санкт-Петербурга в частности претерпел значительные количественные и качественные изменения, а его активными участниками сегодня являются женщины.

### **Специфические характеристики**

Перейдем к заключающему сегменту – выделению специфических характеристик российской автомобильной культуры. В конце интервью информантам предлагалось ответить на вопрос о том, присутствуют ли какие-либо специфические черты у российской автомобильной культуры.

Разумеется, в ходе всего интервью информанты неоднократно называли некоторые параметры, характеризующие исключительно отечественную автомобильную культуру. Ниже перечислим основные:

1. Агрессивность, присущая российскому автомобильному сообществу. Автолюбители, имевшие опыт вождения в странах Европы, неоднократно отмечали тот факт, что процесс вождения в России характеризуется излишним хамством, нервностью и неосмысленностью маневров. Сравнивая Санкт-Петербург с другими городами России, интервьюируемые отметили, что водителям Петербурга живется немного комфортнее, но культуре вождения Петербурга еще очень далеко до европейских стандартов. Кроме того, российские водители часто игнорируют ключевые правила дорожного движения, касающиеся безопасности пешеходов.

*Агрессивность в вождении, вот, она более свойственна именно нашим водителям. И. 3.*

*Да, это ситуация с пешеходными переходами, когда водитель должен пропустить пешехода, но не делает этого, либо делает с раздражением. То есть если в Европе ты хоть бы намекнул, что ты хочешь переходить дорогу, то очень редкий водитель тебя не пропустит. Здесь мы более такие агрессивные. И. 4.*

2. Культура эксплуатации личного и общественного транспорта. Отмечается, что россиянин, имеющий личный автомобиль, как правило не пользуется общественным транспортом, даже в том случае, если использование последнего снизит временные и денежные затраты. «Простой» автомобиля воспринимается соседями как техническая поломка машины или болезнь хозяина:

*Если чуваку в Чехии удобнее доехать на трамвае, то он не будет заводить машину и добираться так, он сядет в трамвай и доедет. У нас если у человека есть машина, и он не ездит на ней два-три дня... Вот, например, когда я два-три дня не ездил на ней, ко мне все соседи подошли и спросили, что случилось, почему не езжу, машина сломана или что. Это прямой показатель потребления. И. 2.*

3. Инфраструктурный комплекс, связанный, в первую очередь, с существованием гаражей. Предполагается, что до недавнего прошлого почти у каждого автомобилиста в России был гараж. Несмотря на то, что сегодняшние гаражные отношения качественно отличаются от предшествовавших им советских, «гаражники» остаются довольно весомой социальной группой, что показывает пример, описанный в теоретической части работы.

4. Состояние дорог. Наверное, священным долгом каждого российского автомобилиста является хотя бы раз в жизни организовать тираду о качестве дорог. Если сравнивать два столичных города – Москву и Санкт-Петербург – с другими городами страны, состояние дорог будет отмечено значительно лучшим. Когда же информанты сравнивают дороги в России и в странах Европы, всегда присутствует пренебрежительный тон, описывающий качество российских дорог.

5. Несовершенство работы контролирующих органов. Начиная с того, что за советского водителя мог сдать экзамен его знакомый и сегодняшней системы взяток при получении водительского удостоверения и заканчивая тем, что любой водитель, имеющий при себе достаточную сумму денег, может откупиться от правонарушения, российская автомобильная культура характеризуется именно такими неформальными практиками общения с

контролирующими органами. Следует полагать, что именно по этой причине в последнее десятилетие число инспекторов, несущих службу на дорогах города, значительно сокращается, а на смену им приходят автоматические системы контроля правонарушений. Весьма интересным, однако, оказывается тот факт, что далеко не все водители против практик взяточничества. Наоборот, в ряде случаев автомобилистами это приветствуется:

*Что меня радует, и что меня спасало, так это то, что у нас продажные структуры. То есть ты можешь ехать 200 километров в час там, где можно ехать максимум 60, заплатить денежку и не лишиться прав. Меня это радует. Но я это не поощряю, конечно, понимаю, что это может привести к плачевным последствиям. И. 1.*

Таким образом, в современной России по-прежнему существует практика поборов и взяточничества, зачастую поощряемая самими водителями, поскольку в ряде случаев эта практика помогает им существенным образом сэкономить свои ресурсы и не лишиться прав. Так или иначе, в условиях сегодняшней реальности с подобными неформальными платежами идет активная борьба на двух фронтах: с одной стороны, на законодательном уровне идет ужесточение законов по борьбе с коррупцией, что естественным образом положительно сказывается на общей динамике снижения уровня подобных практик, с другой стороны, проявление гражданской ответственности и пропаганда ценностей гражданского общества способны из потенциального коррупционера сформировать законопослушного водителя. Можно также предположить, что новые системы слежения за личным составом инспекторов прямым образом влияют на количество подобного рода правонарушений со стороны госслужащих, однако ряд случаев, произошедших с информантами и автором данной работы за последние несколько лет говорит об обратном – в России сохраняется

тенденция поборов и взяточничества, а совершенствование систем контроля оказывает лишь небольшое влияние на эту тенденцию.

## Заключение

Все большее распространение машин в городском пространстве, принятие автомобильного ритма жизни, постоянное развитие автомобильной инфраструктуры и структурные сдвиги в составе автомобильной культуры в очередной раз подтверждают тезис о том, что эта культура не является статичной, напротив, она исключительно динамична. Подведем итоги исследования, характеризующие логику изменения автомобильной культуры в России за последние три десятилетия. Следует сразу отметить, что трансформация исследуемого поля особенно интенсифицировалась в последних двух временных отрезках (2000-2010, 2010-2017).

По результатам исследования можно сказать, что после распада СССР отечественная автомобильная культура стала более открытой, полистилистической. Эта гипотеза подтверждается как словами информантов, так и действительным положением дел: открытость автомобильного сообщества к различного рода проявлениям самодеятельности (тюнинг, автоспорт), формирование клубных объединений, развитие дополнительной инфраструктуры (комплектующие, сервисы, мойки). Одновременно с заимствованными элементами и практиками в отечественной автомобильной культуре сохранились и продолжают существовать собственные: специфические гаражные сообщества, неформальные практики коммуникации с государственными контролирующими органами и т.д. Следует отметить тот факт, что изменения автомобильной культуры в России обусловлены влиянием опыта других стран и имеют догоняющее модернизационное развитие. Этот факт подтверждается следующими обстоятельствами: строительство инфраструктуры западного образца и заимствование различных практик (день без автомобиля, ограничение на въезд и парковку в центре), появление

франшизных элементов, введение системы обязательного страхования автогражданской ответственности.

Следующая гипотеза, выдвинутая в исследовании, также была верифицирована. Действительно, российскую автомобильную культуру характеризуют неоправданный риск и лихачество, что в ходе интервью подтвердили все информанты. Здесь, однако, следует сделать оговорку, что интервьюируемые со стажем вождения 10 и более лет заявили, что с возрастом тяга к гонкам на дорогах и зачастую неоправданный риск постепенно отошли, уступив место размеренному и спокойному стилю вождения. Так или иначе, сравнивая нынешнюю дорожную обстановку с СССР или с современной Европой, отмечается, что сегодняшняя культура вождения России заметно уступает вышеперечисленным регионам. Этот факт подчеркивается данными, полученными в ходе анкетного опроса. Так, подтвердилось, что российские водители в принципе нередко склонны нарушать правила дорожного движения, в частности, правила парковки и предоставления преимущества пешеходам на переходах, притом такое пренебрежение правилами чаще встречается среди водителей, которые обладают более высоким уровнем жизни (среднерыночная цена автомобиля от 500 тысяч рублей), чем среди тех, чьи автомобили стоят дешевле.

Кроме того, в ходе исследования была оправдана гипотеза о том, что активными участниками автомобильной культуры в России становятся женщины. Здесь отмечается значительный количественный скачок в использовании автомобилей женщинами за последние три десятилетия, притом число женщин-водителей в мегаполисе значительно превосходит аналогичный показатель в небольших городах. Тот факт, что женщины-водители являются активными участниками исследуемого поля подтверждается и тем, что они наряду с мужчинами участвуют в некоторых

«продвинутых» практиках: состоят в автомобильных клубах, занимаются тюнингом или дают ему оценку, осведомлены о существовании различного рода сервисов, практикуют неформальное общение с органами ГИБДД, склонны к агрессивному стилю вождения. Весьма занимательным является то, что несмотря на активную включенность женщин в процесс вождения и эксплуатации автомобилей, эта социальная группа склонна к стереотипному восприятию и дискриминации (как позитивной, так и негативной) со стороны мужчин. Так или иначе, социальная структура автомобильного сообщества России за прошедшие три десятилетия претерпела существенные изменения, одной из причин которых является увеличение числа женщин-водителей.

Помимо того, что в ходе работы были раскрыты основные моменты трансформации автомобильной культуры, здесь также был выделен ряд специфических характеристик, присущих исключительно исследуемому полю. Тезисно перечислим их:

- Агрессивный стиль вождения
- Культура эксплуатации личного и общественного транспорта
- Существование социальной группы «гаражники»
- Состояние дорог
- Несовершенство работы контролирующих органов

Подводя итог, ещё раз отметим, что за указанные временные промежутки автомобильная культура в России существенным родом изменилась, притом если начало 90-х годов можно обозначить продолжением «советскости», то конец 90-х характеризуется структурными сдвигами; «нулевые» представляют собой интенсификацию структурных сдвигов с активным развитием и заимствованием ряда элементов автомобильной

культуры других стран; наше время, по сути, является качественным продолжением «нулевых» с большим удобством для рядового пользователя системы. Перечисленные специфические характеристики исследуемого поля дают полное право сделать вывод о том, что автомобильная культура России не является репродукцией, а носит уникальный характер.

## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Callon M. International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences. Elsevier, 2001.
2. Farias I., Bender T. Urban assemblages: How Actor-Network Theory Changes Urban Studies. NY: Routledge. 2010.
3. L. Wirt. Urbanism, as way of life. In: R. Sennet // Classical essays in urban culture. Appleton Century Grofts. New York. 1969 / Перевод В.В. Вагина URL: <http://www.urban-club.ru/?p=99>.
4. Latour B. We have never been modern. N. Y.: Harvard University Press, 1993.
5. Lefebvre H. Critique of Everyday Life. Verso, 2014. 912 p.
6. McFarlane C. Assemblage and critical urbanism // City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action. 2011. Vol.15. PP.204-224.
7. Агафонова А.Г. Реляционный подход в городских исследованиях. Журнал социологии и социальной антропологии. 2015. Том XVIII. № 4 (81). URL: [http://www.jourssa.ru/sites/all/files/volumes/2015\\_4/Agafonova\\_2015\\_4.pdf](http://www.jourssa.ru/sites/all/files/volumes/2015_4/Agafonova_2015_4.pdf)
8. Бек У. Общество риска: На пути к другому модерну. М.: Прогресс-Традиция, 2000. 383 с.
9. Бурдые П. Физическое и социальное пространства: проникновение и присвоение. Социология социального пространства, М., С-Пб: «АЛЕТЕЙЯ», 2007.
10. Ваксман С.А., Додров А.С. Параметры использования легкового индивидуального транспорта в крупном городе // Проблемы

- развития транспортных систем городов и зон их влияния. Екатеринбург: Уральский гос. Экон. Ун-т, 2006.
11. Вахштайн В. Возвращение материального. «Пространства», «сети», «потoki» в акторно-сетевой теории. // Социологическое обозрение Том 4. № 1. 2005
  12. Возьянов А. Трамвайные фанаты и провинциальная урбанистичность. // Антропологический форум – Online, №15, 2011, стр. 359-387.
  13. Вучик В.Р. Транспорт в городах, удобных для жизни. М.: Территория будущего, 2011.
  14. Гидденс Э. Последствия современности. М.: Праксис, 2011. 352 с.
  15. Гидденс Э. Ускользящий мир: как глобализация меняет нашу жизнь. М.: Весь мир, 2004. 120 с.
  16. Гришаев В. Риск и общество (дискуссия о понятии риска) // Социологический форум, 2002. URL: <http://www.ecsocman.edu.ru>.
  17. Груздева Е.Б., Чертихина Э.С. Труд и быт советских женщин. М.: Политиздат, 1983.
  18. Закссе Х. Антропология техники. Философия техники в ФРГ. Сборник статей. М.: Прогресс, 1989. С. 424–439.
  19. Запорожец О., Лавринец Е. Хореография беспокойства в транзитных местах: к вопросу о новом понимании визуальности. // Визуальная антропология: городские карты памяти. М.: ООО «Вариант». 2009.

20. И. о. главы управы Марьино покинул пост после конфликта жены со «Стоп-хамом». 2013. URL: <https://vz.ru/news/2013/7/9/640586.html>
21. Ивлева И.В. Городские соседские сообщества в процессе трансформации. Вестник СПбГУ. Сер. 12. 2010. Вып. 3.
22. Игнатова О., Нестерова О., Огилько И. Забег по пробкам. Российская газета - Столичный выпуск №5332 (253). 2010.
23. Ильина Н. Какой вид транспорта самый безопасный. URL: <https://bbf.ru/magazine/2/6252/>
24. Исаев К. «Общество риска» в условиях глобализации // Социологические исследования. 2001. № 12.
25. Количество зарегистрированных автомобилей в С-Пб по данным компании «Альфа-Страхование». URL: [http://www.alfastrah.ru/news/index.php?ELEMENT\\_ID=721580](http://www.alfastrah.ru/news/index.php?ELEMENT_ID=721580).
26. Кононенко Р. Автомобильность в России. М.: ООО «Вариант», 2011.
27. Латур Б. Где недостающая масса? Социология одной двери. Сборник статей «Социология вещей». М: «Территория будущего», 2006.
28. Легкое метро до Пулково доведет URL: <http://www.fontanka.ru/2010/02/27/055/>
29. Лобанова Ю.И. Стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации. Liberal Arts in Russia. 2015. Vol. 4. No. 1.
30. Новиков С. Женщины захватывают российские дороги. 2012. URL: <http://gudok.ru/transport/auto/?ID=884916>

31. Рогозин Д. Автоэтнография. 2016. URL: <https://postnauka.ru/video/64437>
32. Сайт «Парковки Санкт-Петербурга. URL: <https://parking.spb.ru/en/pages/about/aboutproject>
33. Сайт Городского центра управления парковками Санкт-Петербурга. URL: <http://www.gcup.spb.ru/112-петербуржцы-стали-меньше-парковаться-в-центре-города>
34. Сорокина Н. Субъективные маршруты: когнитивные карты транспортных путей современных горожан. // Визуальная антропология: городские карты памяти. М.: ООО «Вариант». 2009.
35. Статистика ДТП в России и мире. Досье. 2016. URL: <http://tass.ru/info/3233185>.
36. Статистика ДТП на территории РФ. 2017. URL: <http://stat.gibdd.ru/>.
37. Тыканова Е.В., Хохлова А.М. Конфликт прав собственности в постсоветском городе (на примере случаев сноса гаражей в Санкт-Петербурге). // Вестник СПбГУ. Серия 12. Социология.
38. Урри Дж. Мобильности. М.: Праксис. 2012.
39. Фень Е.Г. Город в движении: к вопросу о повседневной мобильности. М.: Антропологический форум №15.
40. Целикова С. Средний срок владения автомобилем начал расти. URL: <https://autostat.ru/news/21964/>

## Приложения

### Приложение 1. Словарь терминов.

*Автомобильная культура* – комплекс практик, находящий свое отражение и связывающий воедино такие параметры, как культура вождения, стиль вождения, отношения между участниками дорожного движения, соседские и гаражные отношения, причастность автомобилиста к специфическим общностям, основанным на клубных сообществах и тюнингу, отношения автомобилиста к инфраструктуре.

*Автомобильность* – система связанных между собой семи компонентов: 1. Автомобиль как продукт производства всемирно известных компаний в сфере промышленности, 2. Автомобиль как один из ведущих по тратам предметов индивидуального и статусного потребления, 3. Автомобиль как производитель комплекса социальных взаимосвязей, 4. Автомобиль как доминирующий способ мобильности, 5. Автомобиль как производитель системы образов «счастливой жизни», 6. Автомобиль как разрушитель экологии и причина смертности, 7. Автомобильность как самоорганизующаяся, аутопойетическая нелинейная система, распространяющая прежде не существовавшую инфраструктуру.<sup>57</sup>

*Культура вождения* – совокупность норм, установок и ценностей, приобретаемых непосредственно в процессе эксплуатации автомобиля и взаимодействия с другими участниками дорожного движения и за его пределами и используемых для успешной интеграции в автомобильное сообщество.

---

<sup>57</sup> Урри Дж. Мобильности. М.: Праксис, 2012. С 238-243.

*Стиль вождения* – типичные, устоявшиеся особенности дорожного поведения водителя, система способов и средств осуществления им деятельности, а также типичные для водителя эмоциональные переживания и взаимодействия с другими участниками дорожного движения, предопределяющие уровень безопасности (аварийности) водителя и определяемые рядом факторов<sup>58</sup>.

*Трансформация автомобильной культуры* – процесс изменения норм, установок и ценностей водителей, преобразование комплекса автомобильной инфраструктуры с течением времени под влиянием внешних и внутренних факторов, включённых в логику этой культуры.

*Гаражное сообщество* – общность автомобилистов, основанная на территориальном признаке. Гаражные сообщества обладают более высоким уровнем устойчивости, но гораздо более низким уровнем солидарности, чем автомобильные клубы и дворовые сообщества автомобилистов. Основные практики – помощь в ремонте, редкое общение.

*Дворовое сообщество автомобилистов* – одна из микрогрупп, включённых в соседское сообщество. Как и гаражное сообщество, основано на территориальном признаке. Характеризуется определенным уровнем солидарности и устойчивости. Среди основных практик можно отметить борьбу за парковочное место, помощь в ремонте автомобиля, столкновение взглядов с другими микрогруппами соседского сообщества.

*Автомобильный клуб* – специфическое объединение автолюбителей, образованное на каком-либо схожем признаке, например, привязанности к определённой марке или модели, принадлежности к конкретному виду

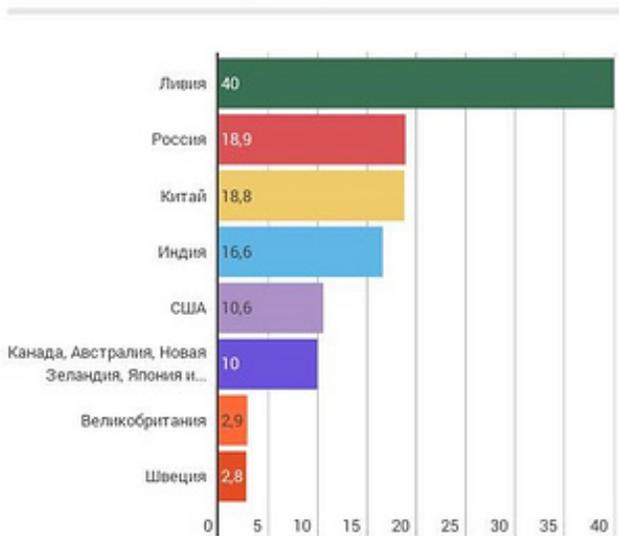
---

<sup>58</sup> Лобанова Ю.И. - Стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации. - Liberal Arts in Russia. 2015. Vol. 4. No. 1. С. 77.

автомобильного спорта, тюнинга и даже микрорайону города, обладающее наибольшим уровнем групповой солидарности.

## Приложение 2. Безопасность на дорогах за 2013 год по данным ВОЗ.

Безопасность на дорогах (количество погибших на 100 тыс. населения), данные ВОЗ за 2013 год



## Приложение 3. Статистика ДТП на территории РФ с мая 2016 по апрель 2017.



Приложение 4. Эстакада в гаражном кооперативе «Маяк», ул. Кораблестроителей, 10к2



Приложение 5. Практика самостоятельного ремонта автомобиля в дворовых условиях



Приложение 6. Шиномонтаж на территории гаражного кооператива.



Приложение 7. Социальная реклама на Суворовском проспекте. Rus Outdoor.



Приложение 8. Социальная реклама на Московском проспекте.  
Администрация Санкт-Петербурга.



Приложение 9. Текст анкетного опроса.

Здравствуйте!

Данная работа направлена на систематизацию имеющихся данных и получения новых для более обширного понимания проблемы культуры поведения на дорогах. В частности, здесь будут детально разработаны два вопроса, которые непосредственно касаются культуры поведения: парковки и отношение между водителями и пешеходами. \*\*\*\*\*

**Общие сведения**

1. Ваш пол \_\_\_\_\_ 2. Возраст \_\_\_\_\_

Мужской Женский

3. Марка и модель автомобиля, год выпуска: \_\_\_\_\_

4. Пожалуйста, укажите Ваш водительский стаж.

Менее двух лет	2-5 лет	5-10 лет	10-15 лет	Боле 15 лет

5. Скажите, пожалуйста, как часто Вы используете автомобиль?

А.) Очень часто (более 5 раз в неделю)

Б.) Регулярно (3-5 раз в неделю)

В.) Не часто (менее 3 раз в неделю) \*\*\*\*\*

**Парковка**

6. Скажите, пожалуйста, испытываете ли Вы трудности с поиском парковочного места?

*При необходимости можно выбрать несколько вариантов ответа.*

А.) Да, у места работы/учебы

Б.) Да, у дома

В.) Да, на перекрестывающей стоянке

Г.) Да, у торговых центров

Д.) Нет, не испытываю вовсе

Е.) Другое: \_\_\_\_\_

7. Укажите, пожалуйста, район работы и проживания.

Район работы: \_\_\_\_\_

Район проживания: \_\_\_\_\_

8. Приходилось ли Вам когда-либо нарушать правила парковки?

А.) Да, регулярно

Б.) Да, изредка

В.) Нет, никогда

9. В каких местах, чаще всего, Вам приходилось нарушать правила парковки?

*При необходимости можно выбрать несколько вариантов ответа.*

А.) У места работы/учебы

Б.) У дома

В.) У торгового центра, магазина

Г.) Я никогда не нарушаю правила парковки

10. Считаете ли Вы несоблюдение правил парковки серьёзным нарушением ПДД, если Ваш автомобиль не мешает другим участникам движения?

А.) Нет, не считаю Б.) Да, считаю

11. На Ваш взгляд, способствуют ли меры по ужесточению штрафов и наказаний улучшению общей дисциплины на дороге?

*Согласно КоАП, на автомобилистов Санкт-Петербурга в случае неправильной парковки налагается штраф в размере трех тысяч рублей, примерно столько же стоит услуга эвакуации на штрафстоянку.*

А.) Да, способствуют. После повышения штрафов стало значительно меньше нарушителей

Б.) Способствуют, но в незначительных масштабах

В.) Не способствуют \*\*\*\*\*

**Отношения вида водитель-пешеход**

"Когда я за рулем — ненавижу пешеходов, когда я не за рулем — ненавижу водителей, а когда я на велосипеде — ненавижу вообще всех!"

12. Скажите, пожалуйста, всегда ли Вы пропускаете пешеходов на обозначенных переходах?

Да, всегда	Да, почти всегда	Не всегда	Не пропускаю, если успеваю проехать

13. Имеете ли вы привычку сбавлять скорость перед проездом пешеходного перехода?

А.) Да, всегда снижаю скорость

Б.) Снижаю только тогда, когда местность плохо просматривается

В.) Не снижаю

14. Будучи пешеходом, всегда ли Вы соблюдаете правила перехода проезжей части?

А.) Да, всегда

Б.) Не всегда, перебегаю, если поблизости нет машин

15. Отметьте характер отношений вида водитель-пешеход в нашем городе.

Агрессивный 1 2 3 4 5 Спокойный,  
Неуважительный      Уважительный

Спасибо за участие в исследовании!

Приложение 10. Список информантов с краткой характеристикой.

*Информант 1, Ася. 22 года, заведующая отделом продаж. Стаж вождения – 3 года. Автомобиль – Opel Astra.*

*Информант 2, Виктор. 45 лет, юрист. Стаж вождения – 27 лет. Автомобиль – Opel Zafira.*

*Информант 3, Виталий. 47 лет, владелец типографии. Стаж вождения – 20 лет. Автомобиль – Mitsubishi Galant.*

*Информант 4, Дмитрий. 22 года, студент. Стаж вождения – 1 год. Автомобиль – Skoda Octavia.*

*Информант 5, Арсений. 21 год, студент. Стаж вождения – 2 года. Автомобиль – Citroen C5.*

*Информант 6, Ксения, 25 лет, риелтор. Стаж вождения – 5 лет. Автомобиль – BMW 3-series.*

*Информант 7, Денис. 27 лет, автослесарь. Стаж вождения – 9 лет. Автомобиль – BMW 5-series.*

*Информант 8, Иван. 38 лет, водитель такси. Стаж вождения – 17 лет. Автомобиль – Hyundai Solaris.*

*Информант 9, Илья. 29 лет, временно не работает. Стаж вождения – 9 лет. Автомобиль – Audi 80.*

## Приложение 11. Гайд интервью.

1. Расскажите свою историю, как Вы стали водителем. Расскажи все с самого начала и до сих пор.

\*Что, по-Вашему, представляет собой автомобильная культура?

2. Был ли в вашей семье автомобиль? Учили ли Вас водить? Есть ли знание об автомобильной культуре из семьи?

3. Расскажите, какой Ваш фактический стаж и как давно Вы за рулем.

4. Имели ли Вы опыт вождения в 80-90, 90-2000 и 2000-2010е годы? Каким вам представляется вождение и отношения между автомобилистами в это время?

5. Теперь поговорим о некоторых элементах автомобильной культуры. Пожалуйста, скажите, что Вы думаете о **НЫНЕШНЕМ**... :

- поведении автомобилистов на дороге;

- стиле вождения; какой у Вас стиль вождения и как оцениваете стиль вождения других автомобилистов?

- соседские отношения автомобилистов; общаетесь ли Вы с другими автомобилистами во дворе? Как с парковкой во дворе? Сталкивались ли Вы с конфликтами между некоторыми группами во дворе (авт.-собачники, авт.-мамочки)?

- гаражные отношения автомобилистов; Есть ли у Вас гараж? Как тесно общаетесь с соседями по гаражу, помогаете ли друг другу?

- Опишите отношения, основанные на причастности к клубам, тюнингу, автоспорту.

- удобство инфраструктуры (развязки, заправки, дороги, указатели, МРЭО, сервисы. Насколько всё это развито? Чините ли Вы машину сами или ездите в сервисы? Пользуетесь ли платными МРЭО и дорогами?

- гендерный аспект; Как складываются отношения с женщинами-автомобилистами? Как Вы относитесь к женщинам-водителям?

6. Теперь я попрошу Вас сравнить вышеперечисленные параметры с такими же, но в 90-2000 годы и в 2000-2010е годы. Как Вы оцениваете динамику вышеперечисленных моментов с такими же, но в 90-2000 и 2000-2010е годы?

7. Есть ли какие-либо специфические черты и элементы у российской автомобильной культуры?



Приложение 12. Транскрипт интервью.

Виктор, 45 лет. Род деятельности - юрист. Стаж вождения – 28 лет.

Дата интервью: 04.05.2017. Продолжительность беседы – 55 минут. Место проведения интервью – парковка у ТРК «Родео Драйв», пр. Культуры, 1. Автомобиль информанта – Opel Zafira.

И: Здравствуйте, Виктор.

Р: Добрый вечерочек.

И: Расскажите свою историю, как Вы стали водителем. Расскажи все с самого начала и до сих пор.

Р: До сих пор...ну, значит, история получится не короткой. Лет в 13-14 меня уже батя сажал на мотоцикл, я гонял по своей деревеньке, рассекая пыль полей. Деревенька была в Кировской области, там было две дороги – одна до кладбища, другая – обратно. Это был мой первый водительский опыт. Тогда же я получил первый водительский стаж на «Урале» с усиленной рамой. В 16 я получил права категории «А», ну и в 17 лет, до того, как нужно было идти в армейку, были в университете водительские курсы, я их окончил, получил права категории «В» и даже пошел с правами в армию. Правда, мне это не пригодилось никак. Потом я вернулся, прошел специализированные курсы водительские, которые нужны были для сотрудников милиции. Это что-то вроде экстремального вождения. Их нужно было проходить каждые 5 лет, соответственно, до 32 лет каждые 5 лет я проходил «обкатку» вот этими курсами. Потом, когда уволился из органов, курсы эти в моей жизни прекратились, ну а сейчас пытаюсь быть обычным семьянином, на своей «Zafir'e» катаюсь по главным и второстепенным дорогам.

И: Хорошо. В Вашей семье раньше был автомобиль, до того, как у Вас появился свой?

Р: Да. У отца был автомобиль. Тогда еще, в Советском Союзе, это была просто «ласточка», когда была возможность выбирать между «Москвичом 2141» и «Москвичом 412».

Собственно, на этой машине ездил отец, я, сын мой даже успел попробовать покататься на

этой «ласточке». Когда мы уже женились, первые 2-3 года брака мы жили без машины. Ну, собственно, мы только-только переехали в город, машина была особо не нужна, все было под боком. А потом у нас появилась первая наша «ласточка» - «Восьмерка» (ВАЗ 2108) цвета «пицунда».

И: Что, по-Вашему, из себя представляет автомобильная культура?

Р: Мне кажется, это – та вещь, которая в России пока не сложилась и вряд ли сложится хотя бы в ближайшие 5-7 лет, просто исходя из того опыта, который у меня есть, того, что я видел за границей, когда ты можешь получить автомобиль аренду и просто покататься по улицам. Прежде всего это...какие-то повседневные моменты. Я не верю, что автомобильная культура – это та вещь, которая должна происходить только по праздникам, когда все радуются, друг другу сигналият и уступают 9 мая, а как только наступает 10-е мая, этот же самый мужик с соседнего двора тебя может «обсигналить» и не только, когда ты не пропустишь его с его второстепенной дороги. Как мне кажется, это не только касается водителей, а должна разрабатываться правительством и администрацией. Это и парковочные места, которыми мы должны быть оснащены и должны быть оснащены территории близлежащие. Это строительные компании, которые строят огромные коробки в надежде, что на 25-этажную коробку будет 10-15 машин, а все остальные непонятно-куда будут ставить свои автомобили.

И: А для чего Вам сейчас автомобиль?

Р: Сейчас уже это дело привычки. В принципе, есть такие точки, куда легче было бы добраться на метро, но так как ты уже лет 20 за рулем, тебе намного комфортнее и удобнее добраться на машине, и в случае форс-мажора ты будешь зависеть только от самого себя. При наличии собственного авто можно сделать не одно дело, проехав по одной ветке метро, а заскочить в несколько мест, существенно сэкономив свое время. А если ты едешь хорошо, то и дешевле получится, если не давить сильно на педаль газа.

И: Хорошо. Теперь поговорим о некоторых элементах автомобильной культуры. Скажите, что Вы думаете о нынешнем поведении автомобилистов на дороге?

Р: Почему-то сразу приходит в голову слово «гопота». В наше время, к сожалению или к счастью такого не было, когда все массово в 18-19-20 лет, в самые «горячие» годы садились за рули и выезжали на центральные улицы. У нас считалось роскошью в 25-26 занять машину хоть какую-нибудь. Сейчас эти папенькины сыночки уже в 18-19, а то и раньше, садятся за руль, устраивают бесконечные уличные гонки на абсолютно неспециализированных для этого местах. Раньше было спокойнее, потому что сейчас... если раньше ты ехал и должен был отвечать только за себя и свой автомобиль, то сейчас тебе приходится предугадывать действия остальных участников дорожного движения за 2-3 шага. С точки зрения своего опыта, я скажу, что при виде автомобиля ты обращаешь внимание на его облик. Если он затонирован по кругу, если это какая-нибудь посаженная «приора», то ты должен быть максимально внимателен, поскольку я не очень люблю близко подъезжать и находиться так рядом с водителем такого автомобиля.

И: Теперь поговорим о стиле вождения. Какой у Вас стиль вождения и как Вы оцениваете стиль вождения остального населения Петербурга?

Р: С течением времени и с возрастом я езжу намного спокойнее, но иногда во мне играет такой азартный мальчишка, когда на какой-нибудь «девятке» (ВАЗ 2109) или «четырке» (ВАЗ 2114) со мной пытается гоняться какой-нибудь юнец...если еще рядом едет не жена, а сын, то я могу с ним погонять, показать мастер-класс, но более-менее нормальных рамках, то есть я не буду этого делать на придомовых территориях или центральных улицах. А, в принципе, я знаю город, знаю, где бывают пробки и как их объехать, соответственно мне не требуется постоянно превышать скорость, гонять. Знаю, где лучше проехать по правому ряду, где лучше подождать «стрелку» и выехать на нее... Есть люди, не знающие, где находится значок «аварийки»...может, это какое-то понятие от старожилов, которое у нас не прижилось сейчас...но когда я пропускаю кого-то вперед, и ты мне в ответ моргнул – я тебе все прощу. А вот есть ребята, которые за время одного-двух перекрестков умудряются три раза поменять ряд своего движения, причем два раза подрезать один и тот же автомобиль, - я вряд ли смогу такое сделать и вряд ли вообще

пойду на такое. Они намного агрессивнее, безбашеннее, но, мне кажется, это дело времени и с опытом это может пройти.

И: В целом стиль вождения за ваш водительский опыт в Петербурге я изменился?

Р: Да, конечно изменился. Я даже больше могу сказать: по сравнению с остальными городами всеми, где я был, это, наверное, самый спокойный вид как раз передвижения, можно сказать на транспорте - автомобильном транспорте. Самый «горячий» город - это Москва, там ты просто не успеваешь вертеть головой, потому что ребята не знают, что такое боковые зеркала. Соответственно, тебя поджимают отовсюду и смотрят только на стоимость твоего автомобиля... То есть чем дороже у тебя автомобиль, тем главнее дорога, на которой ты едешь. Из этого города, где я (Киров), там тоже безбашенные ребята, только там смотрят не на стоимость машины, а на азарт. самые горячие у нас - мы их называем торпедами - это девятки и четвёрки. По сравнению со всеми городами, где я был, даже по сравнению с Сибирью, где мне казалось размеренный тип вождения присутствует, то Санкт-Петербург не зря называют культурной столицей. Здесь, конечно, есть к чему стремиться, но по сравнению с остальными городами здесь гораздо лучше водят.

И: Хорошо. Спасибо. Теперь давайте поговорим о соседских отношениях автомобилистов. Вы общаетесь с другими автомобилистами во дворе?

Р: Да, конечно, мы знаем друг друга по имени, мы первыми поздравляем друг друга с праздниками, часто видимся 8 марта с утра, когда мы выходим и бежим за цветами, а потом прогреваем машину, мы помогаем друг другу даже очень часто. Если можно так выразиться, то у нас есть список неудачников из тех ребят чьи автомобили чуть слабее, чем наши, когда ты с утра выходишь и видишь за окном минус 15 или минус 20, ты уже примерно представляешь, не выходя во двор, кто сегодня не заведется и кому нужно будет помочь прикурить.

И: Хорошо. А как у Вас с парковкой во дворе?

Р: Вообще парковки это большая проблема, но меня это не затрагивает, потому что я живу уже очень давно в своём дворе, и, соответственно, место приелось, и на него чужие

машины чаще всего не ставят уже, хотя нередко появляются гости, которые думают, что вот эти открытые шикарные места ждут именно его. С ребятами которые, только- только заселились в этот дом, или просто им не повезло, то у них, конечно, проблемы, и им приходится бросать машину едва ли не на проезжей части и, наверное, не спать ночами и переживать за свою «ласточку», как она там. Но если жена сейчас попросит купить ей автомобиль, то я не знаю, где мы его будем парковать, это будет еще одна головная боль для нас.

И: Были ли у Вас конфликты между некоторыми другими группами во дворе, например, между автомобилистами и мамочками, между автомобилистами и собачниками?

Р: Да, были такие. Даже сам я лично столкнулся, правда это было больше похоже на анекдот, потому что мы эту историю уже рассказываем всем. Речь идет об особой социальной касте - это бабушки, которые сидят в дворе на лавочке. Получилось так что изначально у нас у дома не было оборудованной парковки, а там был притоптанный газон, куда все ставили автомобили свои по вечерам, а днём это площадка была свободная, там бегали и играли дети и собаки. Одной бабушке не понравилось как стоял наш автомобиль, она говорила, что наш автомобиль мешал ей выносить мусор в мусорный контейнер. Хотя после нас стояло ещё два автомобиля. Соответственно, если ей мешал наш автомобиль, то следующие два мешали несколько не в меньшей степени, чем наш, но это ее не смутило, и она обращалась к участковому, 3 раза писала какую-то бумагу, но участковый приходил как раз тогда, когда у меня было сначала звание капитана, а потом уже и майора, то есть участковый просто стучался, заходил в дверь, узнавал меня в лицо, говорил «Здравья желаю, товарищ капитан или товарищ майор». Я у него спрашивал, что случилось, он говорил «ничего не случилось, всего хорошего» и разворачивался. Собственно, три раза так бабушка звонила, бедный участковый три раза к нам ходил в гости зимой по вечерам, потом звонки прекратились. С собачниками мы не ссорились. Да и вообще я стараюсь не ссориться, прекрасно понимаю мамочек, которые хотят с детьми погулять, и далеко не в каждом дворе у нас есть для этого необходимая инфраструктура. Но вот с бабушками у нас были самые горячие отношения в этом плане.

И: У Вас есть гараж?

Р: Нет, гаража нет, и мне кажется, даже на сегодня я не считаю, что это выгодно. В морозы бывает, что я посреди ночи встаю, чтобы с утра зимой, например, его завести. И чтобы не топтать час до гаража – нет, я лучше буду хранить его у себя во дворе под боком.

И: Раньше у кого-нибудь в семье или у Ваших родственников были гаражи?

Р: Ну да. Это, получается, опять отсылка к тем временам, когда у отца был гараж просто под боком, рядом с домом. То есть был гаражный кооператив, до которого нужно было идти всего 5-6 минут. Летом и осенью места в гараже занимала не машина, а картошка, лук и саженцы, которые надо было моей маме посадить. Сейчас отец живет в частном доме, то есть у него гараж под боком, под одной крышей. Это, конечно, очень здорово, потому что зимой ты можешь выйти в гараж в халатике, там тепло, ты можешь прогреть автомобиль и сразу проехать. У моего двоюродного брата тоже есть гараж. Это было дело случая. Снесли какие-то постройки, построили гаражи. Он проходил мимо и решил спросить, что будет. Ему сказали, что там будут гаражи продавать. Он быстренько накопил денег и купил там гараж, и теперь не хочет переезжать из этой квартиры, потому что у него гараж под боком.

И: Вы слышали о гаражных отношениях? Сталкивались ли с взаимопомощью?

Р: У меня на данном месте работы есть личный водитель, у нас там такая особая схемы с ним организована. То есть вот есть личный водитель, есть рабочий наш автомобиль, и вечером на рабочем автомобиле уезжает водитель домой. У него рядом с домом есть гараж, и соответственно паркует в своем гараже этот автомобиль. И были пару раз моменты, когда случались поломки этого автомобиля. К несчастью, «Solaris'ы» не такие крепкие, как хотелось бы. Ну и соответственно мужики, которые там рядом с ним в гараже бывают, они помогают часто советом, то есть подойти рассказать, в чём у тебя проблема, или хоть просто посмотреть. То есть это такой приятный бонус - уезжаешь на работу, и у тебя нет рабочего автомобиля, потому что он сломан. А по факту через полдня приезжает твоя ласточка, которая уже сделана благодаря ребятам, которые в гараже организовали

такую домашнюю автомастерскую, если я можно так называть. Ребята объединили два гаража, и теперь с автомобилями там ковыряются.

И: Если вы могли сравнить гаражные и соседские отношения, какие из них крепче? Какие солидарнее?

Р: Вообще гаражные отношения - это такая секта общества, скорее даже как семья, ячейка социума. Вот как семья также, гаражные отношения, гаражное сообщество целиком. Я таких отношений не достиг, я их не знаю, но знаю, что отец раньше состоял в подобном гаражном кооперативе, и дружил с мужиками. Он так называл их «мужиками». Они приходили, организовывали субботники на пригаражной территории, жарили шашлыки, и очень было сложно понять, что их связывают лишь то, что их гаражи находится рядом в одном кооперативе. То есть с течением времени ребята остановились как минимум хорошими друзьями. Сейчас, конечно, ни у меня, ни у моих знакомых такого нет, потому что сейчас отношения на уровне «Здравствуйте-До свидания», может быть «Привет-Пока», что уже считается хорошим знаком. Но по сравнению с соседскими отношениями, гаражные на одну или две ступеньки выше по уровню солидарности, в плане открытости даже.

И: Вы состоите в каком-нибудь автомобильном клубе?

Р: Официальная состою. Это был мой первый и последний опыт, когда мы покупали Volkswagen. Ко мне подошел сосед, парень младше меня лет на 15, у него была наклейка на заднем стекле «Golf Club». В общем, он мне дал точно такую же и сказал «вступайте». Я, к счастью, этим делом не занимался, отдал ты сыну. Сын зашел, посмотрел, что за форум. На самом деле, это казалось очень полезная вещь, то есть дело не в наклейке и даже не в эмоциональной составляющей, что ты ощущаешь себя частью чего-то крупного, большого и единого. Дело это в том, что когда ломалась машина, я первым делом ехал не в сервис, не в автомастерскую, а заходил на форум. Форум настолько большой в плане аудитории, что даже новую тему не нужно создавать, а просто вводить по поиску, предполагая, что у меня сломалась, и ребята описывали сначала симптомы этой «болезни»,

а потом описывали ближайшее место, сервис и автомагазины, и говорили, сколько мне придется потратить на эти запчасти, на работу, возможно ли это вообще заменить самому.

И: Как Вы относитесь к тюнингу?

Р: Это такое баловство для молодёжи. Я уже вышел из этого возраста, наверное меня даже жена не поймет, если я поставлю себе какое-нибудь антикрыло назад на свою ласточку. Единственный тюнинг, который меня зацепил, не считая этого мотоцикла, на котором я гонял до кладбища и обратно в деревне... Не уверен, что это мне добавляло скорости, конечно, но имиджу точно добавляло. Этим тюнингом занимался я со своей восьмеркой просто потому, что это была первая машина, это как первая девушка. Я потратил все деньги, которые мне давали госорганы тогда, во-первых, на эту супер дорогую краску, которая называлась причудливым словом «Пицунда». Днём она была зелёная, ночью она приобретала такой синий цвет. Потом на эту восьмёрку я поставил неоновые огни под днищем. Подсвечивались эти огни синим цветом, потому что ночью машина была синей. Там был специальный тумблер, можно было оставлять это подсветку на ночь, но аккумулятор тоже был не резиновый, и каждую ночь, понятно, я не мог подсветку оставить, но когда было хорошее настроение, какие-нибудь праздники или мне просто хотелось попонтоваться, я конечно этим занимался. Но к тюнингу я не отношу все эти розочки на переключателе передач, елочки, тонировку. Хотя я был одним из первых в городе, кто поставил тонировку зеркальную, которая плавно переходила в цвет машины. Ну и, соответственно, когда моя ласточка, была разбита я переживал не из-за того, сколько придется туда вложить денег, а переживал, что сломаюсь всё то, куда я вложил свою душу.

И: А к автоспорту как относитесь?

Р: Наверное, вообще никак. Поскольку, когда Формула-1 была могла бы быть мне интересный, она ещё не показывалась по телевизору, то есть прошла мимо меня. Единственное, что было, это когда лет в 19, я участвовал в соревнованиях по картингу, на бешеной скорости 10-12 км в час. Единственное, что я помню, это как у меня коленки стерлись, потому что я не мог влезть в этот карт. Вот этим я занимался, даже занял какое-то призовое место, и мне дали два увольнительных за это. Один мой хороший знакомый

занимается сейчас с кольцевыми ледовыми гонками, ну и пару раз я был зрителем Ну и всё.

И: Как вы относитесь к тому чтобы, легализовать некоторые виды автоспорта, отвести молодёжи автодромы и отдельные полосы для того, чтобы сделать такие проявления более легальными? Как вы считаете, это хорошая инициатива?

Р: Да, конечно, если мы вообще говорим о молодёжи, так для них нужно создавать какие-нибудь определённые ограниченные зоны, куда они могли бы приезжать на машинах, выплескивать свой адреналин, который молодежь выплескивает в наше мирное время на наших мирных дорогах. Понятно, что это дело денег, дело стоимость, и всё это очень дорого, но у нас очень много молодёжи, которая хотела бы этим заниматься. Про автодромы... Мне кажется, в этом могли бы поспособствовать и автошколы, которые имеют при себе автодромы. Они мы могли бы создавать какие-то трассы, получая с этого огромный плюс в качестве аренды. Я верю в то, что это хорошая идея, и что после этого у нас стало бы спокойнее на дорогах.

И: Вы слышали о случае с Марой Багдасарян? Как вы к этому относитесь?

Р: Мне кажется, это собирательный образ. Дело здесь не в имени и фамилии, а в том, что таких мальчиков и девочек очень много даже не в Москве или в Питере, а даже в более мелких городах. Я могу даже пальцем не одной руки и пересчитать подобные случаи в том городе, где я родился. С точки зрения обычного водителя, я понимаю, что для всего этого должна была быть какая-то показательная порка, и всё равно она избежала. И всё это забудется, пока не появится новая Багдасарян, и так будет у нас по кругу.

И: Хорошо. Давайте теперь поговорим об инфраструктуре. Насколько в Петербурге развиты заправки, дороги, указатели, развязки, МРЭО, сервисы?

Р: Я буду сравнивать с тем городом, в котором я водил раньше. мой родной город - это Киров, конечно, уступает по всем показателям, причём очень сильно. Но если мы сравним с какими-то европейскими городами, да, нужно сделать акцент на масштабы этих городов. Я понимаю этот уровень застройки Петербурга, как сложно здесь найти парковочные

места, как сделать хорошие развязки. В принципе, я считаю, что Питер входит в тройку городов, где более-менее эти проблемы решены. И проблемы возникают не из-за того, что не хватает парковочных мест, а из-за того, что машин стало слишком много.

И: Я с Вами согласен. Скажите, а Вы сами чините машину, или чаще ездите в сервисы?

Р: Ну, скорее всего, по частоте получается, что чиню чаще я сам, но это какие-то незначительные поломки, ради которых просто нет смысла ехать в автосервис, дольше ехать, чем сам починишь. Но когда у тебя что-то горит на бортовом компьютере, там конечно-конечно прижимает одно место, это сразу едешь в мастерскую проверяться. Но всё равно надо сказать, что у меня машина не так часто ломается, чтобы я обращался автомастерские чаще, чем чинил ее сам.

И: Скажите, Вы пользуетесь какой-нибудь платной инфраструктурой, например, платными МРЭО, платными дорогами?

Р: Ну, парковками в центре. Это такое дело, скорее, получается, принудительное, у тебя просто не остается выбора. Здесь включается русский характер какой-то, ты хочешь поскорее сбежать с этого района. С одной стороны, это стимулирует в какой-то степени, потому что ты знаешь, что тебе придётся больше платить за парковку, и побыстрее решаешь свои собственные дела. К счастью, на окраине города такого нет, я не встречался. Платная дорога, по Западному скоростному диаметру бесплатно тоже вряд ли покатаешься, но, в принципе, я готов платить такую сумму, такие деньги за то, что я могу в срок более-менее без нервов добраться на хорошей скорости с нормальным графиком движения, спланированным.

И: Теперь гендерный аспект. Как вообще у Вас складываются отношения с женщинами-автомобилистами? Как Вы относитесь к женщинам-водителям?

Р: Ну когда я был молодым-горячим, конечно, сначала это просто вообще вызывало шок, особенно до того, как у меня жена пошла учиться, когда ей давал порулить первое время, не было прав, просто дал порулить. Я, конечно, хватался за голову, пытался не только за голову но и за ручку. После этого у меня появилась традиция, когда я еду, я держусь за

ручку двери, независимо от того, с какой скоростью мы двигаемся, или вообще стоим на перекрестке. Развиваемся, я развиваюсь в этом плане, то есть если раньше, например, я представляю себе ситуацию, когда я могу проехать мимо девушки, женщины, бабушки, собственно, в то время бабушек вообще на дорогах не было, они появились последние лет наверное 5 максимум. Бабушкам вообще там сам Бог велел помочь. Раньше я мог приехать мимо, а сейчас я стараюсь помогать, но всё равно, когда случаются какие-то нервные ситуации на дороге, и ты подъезжаешь к человеку, обгоняешь, смотришь через стекло и за рулем видишь девушку или женщину, ты как-то к этому с меньшей злостью относишься, я начинаю смеяться. Иногда, когда за рулем мужик, и он творит такую несусветную чушь, я не понимаю, как это может быть, то есть это, конечно, стереотип. Ну это, конечно, неправильно, и я тоже стараюсь в этом меняться, в плане взаимопомощи, и для меня это вообще максимальная категория помощи, когда я вижу девушку на дороге, и куда бы я не торопился, я становлюсь, постараюсь помочь.

И: Хорошо. Давайте теперь подведем такой короткий итог. Как изменилось поведение автомобилистов на дороге за перечисленные три декады: девяностые-нулевые, нулевые-десятые, десятые-нише время.

Р: В 90 годы вообще сложно сравнивать хотя бы потому, что тогда был меньший поток, чем сейчас. Всё, что я могу это за себя сказать, что было меньше машин и меньше проблем. Машины все были практически на одно лицо, абсолютно никаких понтов. появлялись черные «Бумеры», от которых шарахались от них по правым рядам. Конечно, это всё ещё последствия Советского Союза было, когда я представляю себе ситуацию, что со мной может что-то случиться на дороге, и два-три человека точно могли остановиться, чтобы мне помочь. Потом случился в этот дурацкий бум найти иномарки, которые к нам приезжали. Далее нулевые-десятые. Здесь прям взрыв, бум с точки зрения агрессии, с точки зрения этих уставших и ввезенных иномарок, которые стали у нас появляется на массовом потоке, ребята пытались выжимать из этих машин все соки. Кто-то выжимал на самом деле из них последнее, и останавливался с кипящим мотором посреди дороги, и больше никуда не ехал. К этому периоду очень хорошо подходит слово «страшно», когда

ты выезжаешь на дорогу и, правда, не знаешь, что тебя ждет. Ты можешь ехать так, как я здесь обычно езжу, и какой-нибудь дурак может вылететь тебе в машину, а потом мог выйти сказать «Извини», и собственно, без ОСАГО машину отремонтировать за свой счёт. Собственно, так случилось с моей машиной, когда я ехал по главной дороге, никого не трогая, справа в меня влетел какой-то мальчонка, вылетел начал материться и говорить, что он только что из автомастерской. Это, конечно, комичная ситуация, но она полностью характеризует вот те года нулевые, которые были. Наверное, можно сказать, что мы проходим какой-то круговой цикл, потому что если говорить о нашем времени, сейчас, в семнадцатом году, ... или это может быть тесно связано с Петербургом, но мне кажется, что мы обратно возвращаемся к такой не стихийной, а более спокойной и размеренной езде, когда ты более-менее можешь предугадать ситуацию на дороге, когда, в принципе, эти автомобили в кредит стали более доступны, и сейчас ты какой-нибудь иномаркой 10 года никого не удивишь и вряд ли ты прывыпендриваешься ею. И понятно, что по сравнению с девяностыми и 2000 всяких «геликов» и других премиум автомобилей стало, больше но я не могу сказать, что они прямо стали намного больше борзеть, чем те же самые «бумеры» и «мерсы» в 90е. Если охарактеризовать такой общий или обычный пласт водителей, то они наоборот, стало поспокойней. Ну я как бы себя тоже к ним причисляю, и на своём опыте я могу сказать, что мы стали или пытаемся вернуть автомобильную культуру, культура вождения, которая была в Советском Союзе.

И: Так, теперь Соседские отношения... про наше время вы сказали. Теперь давайте о девяностых и нулевых, связанных соседскими отношениями.

Р: Девяностые - мы жили в пятиэтажном доме, около нашего подъезда была всего лишь 5 или 7 парковочных мест, но 2 из них всегда пустовали. Это очень узкий круг лиц, было несложно определить, кто, например, мог не выключить фары на своей шестерке, я знал, в какую квартиру идти и звонить. Само собой, мы помогали друг другу, но это скорее всего на фоне остальных жителей дома выделялось. То есть люди, я не могу сказать, что была зависть, потому что мы не приезжали на черных бумерах, как я говорил, а на обычном советском-российском автопроме, но всё равно какое-то недовольство у таких людей - не

водителей, ощущалось. Причём очень нередко были ситуации, когда подходили, просили подвезти картошку за деньги, позаниматься каким-то частным извозом, потому что люди, наверное, еще не были готовы и не предполагали, что через 5 лет они смогут себе спокойно сами позволить купить автомобиль. В 2000 года ситуация стала совсем другой. Как раз, что касается моей жизни, мы очень часто переезжали с одной съемной квартиры на другую соответственно, хороших таких соседских отношений я просто не смог сформировать, потому что, как только ты узнаешь соседей и автомобилистов своего подъезда, тебе нужно снова пережить на другую квартиру. Единственное, что из этого я запомнил, как мы с нашими мужиками пытались отбить парковочное место, потому что хотели там поставить качельку детскую, хотя во дворе не было ничего, и почему-то люди думали, что если там появится 1 детская качелька, то все дети прямо полетят к нам во двор. Собственно, это место мы отстояли, качели там не появилась. Что касается нашего времени, то сейчас я уже такой старожил нашего подъезда. Я живу там давно в своей квартире, на парковке я уже знаю, кто где располагается. Бывают какие-то экстренные случаи, когда мое место занято или занято место чье-то, то мы можем, например, встать вдвоём на одном месте, или я могу кого-нибудь подпереть, просто потому, что знаю, что я уезжаю завтра с утра в 7 на работу а он ездит на работу к 9. В 2000 году я, конечно, такого о соседях не знал, но сейчас я могу прям планировать свою деятельность по отношению к остальным участникам моего парковочного движения, если можно так сказать.

И: Так а клубы тюнинг автоспорт в девяностые и нулевые... Было это вообще или не было?

Р: Это было, но все это было иначе, в силу того, что мы никак не поддерживали информацию, интернета не было и ребятам не нужно было никакого продвижения как такового. Это была кучка «своих» людей. Ребята занимались там для собственного удовольствия. Просто смотрели на взгляд, на вид. Тюнинг очень дешевый был, встречался очень редко. Это были ребята, которые занимались исключительно внешним видом автомобиля, ставили себе огромные воздухозаборники на капот в виде челюсти, которые не несли никакой функциональной нагрузки, и воздухопоток никуда не шел. Кто-то

додумывался до спойлеров. Ребята, которые из американских машин делали эти спойлера на своих шестерках или девятках, кто-то уже баловался надписями на стеклах и наклейками. Менты тогда к этому не очень привыкли, и, соответственно, очень часто ребят останавливали просто с вопросом, что это такое, что написано. Это было не модным течением, как сейчас. Но были и было узкоспециализированные мероприятия, когда мы с ребятами собирались на эти соревнования, приходили ребята с разных концов страны, приезжали, в том числе, с Сибири. Но до этого всего можно было дотронуться через рукопожатие», нежели через СМИ.

И: Как изменилась инфраструктура за последние 30 лет? Чтобы было в девяностые нулевые?

Р: Если в целом говорить об инфраструктурном уровне, то наверно уровень остался такой же. Если в девяностых было мало машин и мало парковочных мест, и поэтому люди говорили, что нам плохо, то сегодня стало больше парковочных мест, но гораздо больше машин, и люди снова говорят, что у нас плохая инфраструктура. Если смотреть, опять же, с точки зрения в двух городов, то Петербург, мне кажется, впереди России всей по всем около-инфраструктурным автомобильным механизмам. Не уверен, что вообще когда-то будет такое время, когда все будут довольны, но с точки зрения обычного водителя, конечно, я могу сказать, что я вижу, что делается, что эту проблему пытаются решить. Есть нам, конечно, к чему стремиться, но я не могу сказать, что я сильно очень недоволен тем, что происходит или недоволен Петербургом. Мне кажется, это дело времени, и всё это у нас в головах сидит, когда человек видит, что нас трое в семье, и у нас у каждого в семье должна быть машина, это глупо. У нас вот так вот соседи купили сыну автомобиль, и он не ездит, но парковочное место он занимает. Вопрос - зачем они его купили?

И: Так и последний вопрос. Есть ли какие либо специфические черты и элементы у российской автомобильной культуры?

Р: Да, если мы берем повседневную автомобильную культуру, дело тут в том, что она является какой-то смежной или промежуточной между рядовыми практиками нашей обычной жизни и какой-нибудь профессиональной деятельностью. Я прекрасно знаю эти

времена, когда только появились развозки пиццы, в нашем городе это было и развозка "Данаров", и вот эти ребята для которых автомобиль стал средством передвижения и офисом, они и работали в этих машинах. С одной стороны, и с другой стороны, когда они на своих маленьких «Oda Fabula» застревали у нас, им просто пытались помочь не люди, которые просто проходили мимо, а в большинстве своем только водители других машин. То есть ты понимаешь, что здесь коллея, и сюда лучше не соваться, поскольку здесь никто не ездит, и зря ты поехал здесь на своей Ode. Все это выходит из нашей повседневной культуры. Или, когда мы разговариваем о каких-то серьезных проблемах, например, о ДТП, когда раньше после аварии люди бежали друг другу на помощь, то сейчас это меня просто выводит из себя, когда ты попадаешь в аварию, а люди мимо приезжают, достают телефоны, опускают стекла, и начинают снимать и смотреть, вместо того, чтобы просто помочь. Я не говорю, что отсутствует вероятность что тебе придут на помощь, но, наверное, от этой общей культуры происходит трансформация автомобильной культуры. То есть если у всех появились телефоны, всё в этих телефонах залипают, то и распространяется это даже на такие моменты чрезвычайные, когда это в принципе неприемлемо, и раньше люди с поступили бы совсем по-другому. Если вспомнить про интернет, помню как раньше было всего один или два магазина, куда ты шел за запчастями, у тебя не было выбора, где покупать запчасти, присматриваться, оценивать их, думать, сможешь ли ты сам это поменять или нет. Сегодня, если у тебя есть свободное время, и машина у тебя сломалась, то ты можешь хоть 2 дня ходить по магазинам и выбирать запчасти. Можешь сколько угодно соотносить цену, качество, разбираться что и где тебе удобнее. Появилась прикольная фишка в виде бонусных карт, накопительных карт. Раньше единственное, что могло тебе помочь - это знакомство со своим мастером, он мог тебя записать с на более раннюю дату, которая была тебе удобна, а сейчас, в принципе, в той мастерской, в которой ремонтируюсь я, я знаю, что там работают 3 мастера, но я их ни разу не видел в лицо. У меня действует вот эта накопительная карта, и там скоро снова придет какое-то обновление, и ты сможешь получить запчасти какие-нибудь бесплатно, просто за счёт этих накоплений. Понятно, что это приходит из экономики, но это правда очень круто, на культуру это тоже влияет, потому что ребята друг другу советуют. Ну в

принципе я своему другу с работы показал эту карту, дал ему на пару дней, ему починили его «УАЗ Патриот». В 90-е я не мог себе представить, что я буду какую-то карту кому-то передавать. Автомобильная культура, мне кажется, является какой-то ведомой, она не может ни в коем случае занимать какую-то главенствующую роль в обществе, и давление внешнее, которое на неё идёт, оказывает как отрицательное, так и положительное влияние на неё.

И: Что-нибудь еще отличает нас от стран Запада?

Р: Конечно, различия есть. Когда ты едешь по Европе, и останавливается на перекрестке и начинаешь крутить головой и смотришь на машину соседнюю, кабину разглядывает непонятно зачем. И понимаю, что в России это делается постоянно, поэтому я очень бесился, когда запретили тонировку. Я не хочу, чтобы когда я стоял на перекрестке, на меня смотрели вот так все вокруг. В Европе это вообще нет, то есть там видно, что человек едет, он занят, он разговаривает со своей семьей, причём ты не можешь слышать, о чём они разговаривают, но ты понимаешь, что они разговаривают и ведут какую-то беседу. У нас в России все какие-то напряженные. Питер, конечно, хорош, но уважения, по сравнению с Европой, ему не хватает. То есть большинстве ситуаций, когда я набедокурил на дорогах, мне просто становилось стыдно. Если бы я совершил такое в России, я бы поехал дальше, максимум там поблагодарил бы «аварийкой» и уехал бы. А в Европе у меня такое чувство, что хочется остановиться, выйти, раскланяться, извиниться и сказать, что я из России дурачок, не знал, что вы здесь вот так хорошо ездите. Но нужно понимать, что у ребят там Европе меньше машин, у них совсем другой стили жизни. Если чуваку Чехии удобнее доехать на трамвае, то он не будет заводить машину и добираться так, он сядет в трамвай и доедет. У нас если у человека есть машина, и он не ездит на ней два-три дня... Вот, например, когда я два-три дня не ездил на ней, ко мне все соседи подошли и спросили, что случилось, почему не ездю, машина сломана или что. Это прямой показатель потребления. Я не говорю, что нам нужно менять культуру в сторону Европы, у всех свой путь, как бы это громко ни звучало, но, в принципе, там чуть легче и чуть удобнее водить автомобиль, чем здесь, в России. Но хотя опять же, сделаю скидку на то,

что Петербург - это один из культурных городов в плане автомобильной доступности и автомобильного удобства.