

Министерство образования и науки Российской Федерации
ФГБОУ ВО «Уральский государственный педагогический университет»
Институт физики, технологии и экономики
Кафедра технологии и экономики

**ВЛИЯНИЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРЕИМУЩЕСТВ И
НЕГАТИВНЫХ ПОСЛЕДСТВИЙ ВСЕОБЩЕЙ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ
НАСЕЛЕНИЯ РОССИИ НА ПРАВСТВЕННЫЕ И
ФИЗИОЛОГИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ РОССИЙСКОЙ
МОЛОДЕЖИ**

Выпускная квалификационная работа

Квалификационная работа
допущена к защите
Зав. Кафедрой

дата

Исполнитель:
Василенко Екатерина Дмитриевна,
обучающийся 402 группы

подпись

Руководитель ОПОП:

подпись

Научный руководитель:
Морозов Геннадий Борисович
к.э.н., профессор

подпись

Екатеринбург 2016

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. РОССИЙСКАЯ МОЛОДЕЖЬ: ВОЗРАСТНЫЕ, ГЕНДЕРНЫЕ, НРАВСТВЕННЫЕ, ФИЗИОЛОГИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ.....	5
1.1. Российская молодежь: основополагающие характеристики как субъекта общественных отношений.....	5
1.2. Нравственные характеристики различных групп российской молодежи.....	9
ГЛАВА 2. ВСЕОБЩАЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИЯ РОССИЙСКОГО НАСЕЛЕНИЯ И ЕЕ ПОСЛЕДСТВИЯ.....	13
2.1. Понятие «автомобилизации населения» России.....	13
2.2. Преимущества и потери граждан России от автомобилизации.....	18
2.3. Медицинские и нравственно-психологические потери населения в результате всеобщей автомобилизации.....	29
ГЛАВА 3. ВЛИЯНИЕ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ НАСЕЛЕНИЯ НА ФОРМИРОВАНИЕ ФИЗИОЛОГИЧЕСКИХ И НРАВСТВЕННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК РОССИЙСКОЙ МОЛОДЕЖИ.....	44
3.1. Влияние автомобилизации на физическое здоровье молодежи.....	49
3.2. Какие нравственные проблемы для молодых людей создает владение личным автотранспортным средством?.....	52
3.3. Предложения автора об изменении некоторых норм действующего законодательства, связанного с автомобилизацией населения.	61
ГЛАВА 4. ВОЗМОЖНОСТИ ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ДЕЛЕ ВОСПИТАНИЯ УЧАЩИХСЯ КАК БУДУЩИХ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ.....	64
4.1. Цель и задачи урока.....	64
4.2. Ход урока «Автомобиль: за и против».....	65
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	70
СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	72
ПРИЛОЖЕНИЕ 1.....	75
ПРИЛОЖЕНИЕ 2.....	76

Введение

Актуальность проблемы. Важность проблемы обусловлена тем, что автомобилизация приносит необратимые социальные последствия во все сферы жизни общества – и этот, в целом прогрессивный процесс, обладает рядом побочных явлений, включая сокращение пространства физических движений, риски для людей и окружающей среды. Расставленные акценты на аспектах современной культуры и процессах социокультурных изменений показывают необходимость исследования выбранной проблематики.

Степень разработанности проблемы. Исследованию проблем развития автомобильной промышленности в нашей стране посвящено значительное количество работ. Большой вклад в разработку экономико-управленческого развития отечественной автомобильной промышленности внесли многие ученые. Несмотря на большое число научных публикаций, посвященных совершенствованию экономико-правового регулирования социально-экономического развития страны, отметим, что роль автомобилизации страны в повышении ее конкурентоспособности в свое время была недооценена, а новации, реализуемые в этой области, концентрировались в основном на методах и механизмах, способствующих защите отечественных производителей путем использования мер налогообложения, таможенных платежей, кредитования, администрирования и прочее.

Цель. Цель данной выпускной квалификационной работы является определение всеобщей автомобилизации населения России как фактора, влияющего на нравственные и физиологические характеристики российской молодежи

Для достижения поставленной цели были сформированы следующие **задачи:**

- проанализировать развитие автомобилизации в России;
- выявить положительные и отрицательные стороны автомобилизации для жизнедеятельности населения страны;

– выявить последствия влияния процесса автомобилизации на современную молодежь по экономическим, медицинским, нравственно-психологическим показателям.

Объект исследования - уровень автомобилизации населения России.

Предмет исследования. Автомобилизация населения страны, рассматривается, с одной стороны, как показатель благополучия населения, а с другой – негативных процессов и явлений, связанных с физическими и нравственно-психологическими нарушениями здоровья молодежи.

Методы исследования. В зависимости от решения конкретных задач в ходе исследования были использованы такие общетеоретические методы формирования научного знания, как диалектический метод, раскрывающий возможности изучения социально-экономических явлений в динамическом развитии, взаимосвязи и взаимообусловленности, методы дедукции и индукции, анализа и синтеза, сравнительно-исторический подход.

Структура работы. В первой главе описаны нравственные характеристики современной российской молодежи, как субъекта общественных отношений, описаны различия молодежи по полу, возрасту, месту проживания, роду занятий.

Во второй главе проанализированы преимущества и потери населения от автомобилизации, медицинские и нравственно-психологические потери населения.

В третьей главе проанализировано влияние автомобилизации на нравственные и физиологические характеристики современной молодежи, представлены предложения об изменении некоторых норм действующего законодательства, связанного с автомобилизацией.

В четвертой главе прописаны примеры воспитания учащихся школ, как будущих автовладельцев, на уроках экономики, биологии, а также при проведении классных часов, бесед, рефератов, практических игр, анкет, фильмов.

Глава 1. Российская молодежь: возрастные, гендерные, нравственные, физиологические характеристики

1.1. Российская молодежь: основополагающие характеристики как субъекта общественных отношений

Молодежь – особая группа общества, часть общества, будущее общества и страны. Она открыта обучению всему новому, она несет идеи, взгляды, мораль, формы производственной и общественной деятельности. Она – «аккумулятор» социальных трансформаций. Именно молодежь отражает актуальные проблемы развития общества, как позитивные, так и негативные.

Молодежь имеет подвижные границы своего возраста с 14 до 35 лет. Если в 14-17 лет – это ранняя юность, поиск идеалов, самоопределения, планов, надежд, решения учиться дальше или работать (очень неприятно видеть в школах резкое разделение учеников на состоятельных, малообеспеченных и откровенно бедных детей, что невольно и всегда порождает зависть, злобу, агрессию, желание любой ценой подражать богатым), то с 18 по 23 годы – это юность, становление личности, получение специального или высшего образования, определение своего статуса в жизни, поиск работы.

С 23 по 33 год – молодость, становление социальной зрелости, ответственность перед собой и обществом, экономическая состоятельность, создание семьи, рождение ребенка. Молодежь различают не только по возрасту, но и по полу, по гендерному признаку (девочки-девушки, мальчики-юноши). Половая и гендерная идентичность – разные понятия. Гендер – это вид поведения человека, обусловленный теми общественными ожиданиями, которые относят его к мужскому или женскому роду. Гендерное воспитание, гендерная культура предполагает формирование представлений о жизненном предназначении мужчины и женщины, их положительных качествах и чертах характера. В настоящее время только в

Беларуси уделяется пристальное внимание гендерной культуре, у нас в России ее нет. Может поэтому, наши девушки учатся быть активными (на первом месте большинства из них стоит карьера, на втором месте – семья), а мальчики становятся пассивными, из-за того, что у нас детей готовят к одной сходной цели: образование и работа, независимо от пола [3.1].

Зачатки дифференциальной социализации можно увидеть еще до рождения ребенка. Примером служит желание родителей и окружающих знать, кто же родится мальчик или девочка, ведь от этого уже многое зависит: как они его назовут, какую одежду, игрушки будут покупать, как будут воспитывать. Гендер является очень важной социальной переменной и родителям вряд ли бы понравилось, если окружающие допускали бы ошибки в отношении пола ребенка.

Уже в 3 года дети с уверенностью относят себя к мужскому или женскому полу, о называется гендерной идентификацией). В это время дети начинают замечать что мужчины и женщины стараются по разному выглядеть, заниматься разной деятельностью и интересоваться разными вещами. Как только ребенок начинает замечать различия между мужчинами и женщинами у него обычно появляется повышенное внимание к ролевым моделям, обладающим тем же полом что и он сам, обусловленное желанием быть самым лучшим мальчиком или девочкой. Дифференциальным подражанием объясняется, почему женщинам, как правило, нравится ходить по магазинам и заниматься подготовкой к праздникам, а мужчины часто этого избегают. Пока ребенок растет, он видит, что именно женщина занимается такими делами и если ребенок – девочка, то это будет интересовать ее гораздо больше, чем, если бы на ее месте был мальчик. Нельзя забывать, что гендерно-ролевая социализация – это процесс, продолжающийся в течении всей человеческой жизни, он отражает меняющиеся обстоятельства и новый опыт.

Понятие пол и гендер часто путают, а между тем, между ними существует вполне значимая разница. Биологический пол, мужской и

женский – это врожденное качество индивида, которое определяется еще на стадии эмбриона, кстати современная медицина в последнее время, может поменять пол человеку.

Гендерный признак, в отличие от полового, являются социальным, общественным, приобретенным в результате воспитания. Так как гендер – явление социальное, оно претерпевает изменения одновременно с развитием социума и культуры. Для примера еще в 19 веке считалось, что, мужчина обязательно носит короткую прическу и брюки, а женщина – длинные волосы и платье. В настоящее время эти вещи не считаются признаком гендера. Гендерный признак, приписываемый женщинам и мужчинам, живущим в нашем сознании, считается, что мужчина – это, «добытчик», он должен зарабатывать больше жены. Женщина же должна быть мягкой, покладистой, ей предписывается выйти замуж, иметь детей, заниматься женскими профессиями, основное время посвящать семье. Таким образом, гендерный признак является, социальным стереотипом, который чисто приводит к дискриминации по половому признаку (руководящие роли в обществе обычно отводятся мужчинам) [3.1].

У мужчины и женщины по-разному протекает процесс мышления. Мужчинам свойственно мыслить более логично, абстрактно и более пространственное. Женщина же, наоборот, думает более конкретно и зачастую опирается на интуицию. Мужчины относятся к большинству дел рационально, а женщины - эмоционально, распространяя одну мысль на множество ситуаций. В результате этого любая бытовая ситуация или проблема может легко превратиться в серьезную ссору, т.к. смотрят на нее оба пола по-разному.

Психологическая наука заявляет: «Уже в начале прошлого века было определено: у мужчин логика прямолинейна, сконцентрирована на чем-то конкретном, а у женщин – интуитивна и связана с учетом тысяч нужных и ненужных подробностей». Например, «сломалась общая семейная машина». Мужчина начинает думать, как и когда поехать в сервис, как удобнее это

сделать. На этом процесс его мысли по поводу проблемы заканчивается. Женщина же, прежде всего, расстраивается, что не удалось поехать на дачу, подыскивает варианты по быстрой починке, обдумывает альтернативные способы добраться, беспокоится, не слишком ли дорого обойдется починка, волнуется, не опасна ли эта поломка и хорошо ли ее починят, как они будут ездить дальше. Поэтому женщинам совершенно не нужно злиться на мужа, если он «не понимает», «не может прочувствовать» всей сложности и многогранности какой-то ситуации. А мужчинам не надо сердиться, когда их девушка создает многострадального «слона» из обычной «мухи».

Еще пример: извечный конфликт «мужчина учит девушку водить машину». Мужской пол, как правило, срывается через пять минут, начинает кричать и критиковать каждое движение и никак не может понять, как же можно так «тупить». Женский пол путает скорости и поворотники, не запоминает улицы и начинает думать, что ее «дорогой» - хам. А на самом деле все просто: женщине на первых порах трудно «схватить» дорожную ситуацию целиком, одновременно анализировать обстановку и выполнять механические движения. Нужно десять раз ошибиться, больше потренироваться, все проговорить, получить доброе слово поддержки и вскоре все будет получаться хорошо. Мужчине же трудно смириться с неправильностью очевидных действий и излишней эмоциональностью. В таких ситуациях мужчинам нужно постараться сдерживать себя, ведь женщина ведет себя так не от сознательной халатности или невнимательности, просто так происходит в силу ее устройства. А женщинам можно посоветовать проявить чувство юмора и смотреть на разгневанного супруга как на злого учителя или военного командира.

Гендер – это социальная модель человека, которая определяет его положение в обществе. Гендерное неравенство между мужчинами и женщинами проявляется в более низкой оплате труда женщин, их более низком статусе, а также непропорциональном распределении обязанности по дому и уходу за детьми даже в том случае, когда работают оба супруга [3.7].

Молодежь делится не только на учащихся, студентов и работающую молодежь. Она отличается и по национальности и по месту жительства. Молодежь, живущая в мегаполисах, отличается от молодежи, живущей в провинциальных городках и сельской местности, большим материальным достатком, разнообразием досуга, по роду любительских занятий, по степени общественно-политической активности. Провинциальная молодежь мечтает попасть в мегаполис, мечтает получить высшее образование, найти престижную высокооплачиваемую работу, материальный достаток потому, что там, где они проживают, всего этого нет. Какие интересы у большинства современной молодежи? Интернет, компьютерные игры, ночные клубы и дискотеки, алкоголь, курение, предметы роскоши и дорогие автомобили. За последние 15 лет в обществе произошел резкий распад прежней системы ценностей и началось построение новой системы. В современном мире деньги имеют наибольшую ценность [2.4].

1.2. Нравственные характеристики различных групп российской молодежи

Происходящие в последние два десятилетия в стране процессы изменили многое не только в экономике и политике, но и в обыденной жизни каждого человека, в отношениях между людьми, в понимании того, что сегодня есть жизненный успех, какие цели надо перед собой ставить и какими средствами их достигать. Наступает критическая точка «вырождения России» и страдает в первую очередь от этого молодежь.

Сегодняшняя молодежь считает, что мы живем в другом мире и что многие традиционные нормы и морали устарели, пользоваться ими, значит заранее обречь себя на неуспех. Половина молодежи вообще мечтает жить на Западе, чему немало способствует наше телевидение и интернет [2.7].

Российское общество переживает духовно-нравственный кризис. В обществе исчезли представления о высших ценностях и идеалах, оно стало ареной необузданного эгоизма и нравственного хаоса. Духовно-

нравственный кризис порождает кризисные явления в политике, экономике, социальной сфере страны. Недостаток нравственного воспитания подрастающего поколения порождает настоящее зло.

Молодежь не только с ужасающим цинизмом может избивать и убивать своих одноклассников, глумиться над преподавателями, но и спокойно выкладывать все это в интернет на весь мир, хвастаясь своими подвигами. Обществу присуще мнение, что для молодёжи характерен в большей степени цинизм, чем стремление к высоким идеалам, что она мало интересуется нашей историей и культурой, больше ориентирована на западные ценности, но большинство молодых людей из окружения опрошенных предпочло бы жить и работать в России. За три года респонденты стали реже приписывать молодёжи ориентированность на западные ценности, цинизм и желание жить в России.

Молодёжь к своим сверстникам относится менее критично, чем россияне в целом. По мнению 18-24-летних респондентов, молодёжь скорее тянется к высоким идеалам, чем равнодушна к ним, больше ориентирована на западные ценности, но и русской историей и культурой интересуется часто. Среди самых молодых сильнее выражено мнение, что российская молодежь собирается жить и работать в своей стране.

Отношение к молодежи всегда оставалось актуальным для общества и государства. Оно впитывало в себя тот уровень развития страны, который заложили новые поколения. Выражается это в восприятии молодёжью функционирования и жизни данного общества, в оценке своего вклада в развитие социума, и, наконец, в том, в какой степени молодое поколение является фактором развития или фактором, затрудняющим рост государства и общества.

Экономическая нестабильность последних десятилетий оказывает влияние на всех членов общества, но в большей степени на детей, подростков и молодежь. Именно она находится в постоянном поиске своего способа жизнедеятельности. От того, каким будет это самоопределение, зависит

будущее моральное состояние общества. Исследования, проводимые в одной из московских школ среди 9-11 классов показали, что ученики отдают приоритет престижным профессиям с высокой заработной платой, таким как экономист, психолог, менеджер, юрист, программист, а такие профессии, как учитель, врач, инженер, с низкой заработной платой, их не интересуют [2.7].

Для современной студенческой молодежи не характерно представление о труде, как о долге человека перед обществом, которое выступало основой трудовой этики советского периода, нормой, зафиксированной в Конституции СССР. Сегодня для современной российской молодежи важно не только материальное вознаграждение, но и подтверждение собственной и социальной значимости. Чтобы стать полноправными членами нашего общества, молодежь должна физиологически сформироваться, быть здоровой. Только физически здоровый человек может создать здоровую семью. К сожалению, в наше время здоровой молодежи практически нет.

Сложившаяся в нашем обществе неблагоприятная социально-экономическая, политическая, нравственная обстановка, снижает активность молодежи, заставляет ее тратить много сил на выживание: не востребованность в молодых специалистах, невозможность найти работу после окончания высших учебных заведений, приобрести свое личное жилье, устроить ребенка в ясли и садик. А в это время пропаганда западных СМИ, интернет показывают нашей молодежи чуть ли не райскую жизнь, как у них там все хорошо и замечательно и какая нищая и страшная наша Россия – агрессор. Разве можно тут удивляться утечке «мозгов» на Запад, там наших лучших студентов пристально отслеживают, приглашают, дают приличные работы с хорошим заработком [3.5].

В советское время наших молодых людей считали активными строителями коммунизма, принимающими участие во всех грандиозных комсомольских стройках нашей необъятной Родины. Наша молодежь выполняла большую роль в политической и общественной жизни страны, проводила комсомольские съезды, а сейчас она стала для государства

социальной проблемой, нуждающейся в помощи, не способной себе помочь, выброшенной государством на окраину общества.

Когда с 1987 по 1990гг. начался массовый отток молодежи из комсомола, взамен стали образовываться разные неформальные объединения, которые условно можно разделить на 3 группы: положительные (общественно-политические клубы и объединения), нейтральные (рокеры, металлисты, кришнаиты и т.д.) и «отрицательные» (фашисты, шовинисты, националистические и другие группы) [3.5].

Таким образом, молодежь – это будущее нашей страны. Она находится в постоянном поиске своего жизненного пути и от того, каким будет это самоопределение, зависит будущее морального состояние нашего общества. Современная молодежь живет в непростое для нашей страны время. Кризисы: экономические, политические, духовно-нравственные, заставляют молодое поколение тратить много сил на выживание.

Глава 2. Всеобщая автомобилизация российского населения и ее последствия

2.1. Понятие «автомобилизации населения» России

Транспорт – одна из важнейших отраслей хозяйства, выполняющая функцию своеобразной кровеносной системы в сложном организме страны. Он не только обеспечивает потребности хозяйства и населения в перевозках, но вместе с городами образует «каркас» территории, является крупнейшей составной частью инфраструктуры, служит материально-технической базой формирования и развития территориального разделения труда, оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом. Для большинства промышленно-развитых стран мира не является секретом тот факт, что для поддержания конкурентоспособности автомобильной промышленности, совершенствования надежности, качества, безопасности автомобилей необходимо участие трех сторон – промышленности, науки и государства. Причем усилия всех участников должны быть объединенными и скоординированными.

Перемещение людей и грузов является важнейшей функцией жизнеобеспечения. В современных условиях она реализуется преимущественно путем применения автотранспортных средств, обладающих высочайшей автономностью передвижения в сравнении с другими видами транспорта. Использование транспортных средств сокращает затраты общественно полезного времени и способствует оптимизации социальной инфраструктуры. Например, развитие автомобильного транспорта и соответствующей ему дорожной сети позволяет гибко и рационально использовать трудовые и материальные резервы того или иного региона [3.2].

Нельзя не считаться с социально-психологическим влиянием автомобильного транспорта. Так, лишь 30% жителей крупных городов не

испытывают острой потребности в собственных автомобилях как безальтернативном средстве передвижения и вполне могли бы обойтись общественным транспортом. Для остальной части жителей автомобиль – это не просто утилитарный механизм, а средство самовыражения, самоутверждения, расширения кругозора, реализации эстетических взглядов и творческих наклонностей. В обладании автомобилем и его использовании во многих случаях наблюдается элемент игры [2.14].

Вполне естественно, что автомобиль не только облегчает существование человека, но и, повышая для него порог определенных материальных и морально-физиологических издержек, может оказать отрицательное влияние на характер и свойства личности. Владельцы дорогих автомобилей нередко испытывают чувство превосходства над другими не только из-за обладания престижным средством передвижения, но и возможности реализовать их скоростные и динамические качества непосредственно в процессе дорожного движения. С другой стороны, в общественном сознании происходит процесс ассоциативного соединения индивида с принадлежащим ему автомобилем, мощь и технические достоинства которого связываются с возможностями владельца.

В настоящее время в России идет интенсивное увеличение парка автотранспортных средств. Однако рост численности транспортных средств, их скорости и массы сопровождается практически неизбежным следствием - дорожно-транспортными происшествиями (ДТП), каждое из которых индивидуально по характеру и последствиям, но в совокупности обнаруживает общие черты, позволяющие рассмотреть их как явление, т.е. дорожно-транспортную аварийность (ДТА). Статистические данные о ДТА и тенденциях ее изменения являются общепризнанными показателями экономического потенциала и уровня благосостояния граждан. Чем выше относительные показатели ДТА, тем ниже уровень социальной защищенности и транспортной дисциплины населения. Ни одна страна не

избегает человеческих и материальных потерь из-за ДТА, но их масштабы, соотнесенные с уровнем развития автомобилизации, различны [3.3].

По данным ГИБДД за период с января по ноябрь 2015г. на дорогах России произошло 133 203 ДТП, в которых погибли 16 638 человек и 168 146 получили ранения, из них 15 860 детей ранено и 582 ребенка погибли. Цифры ужасающие, однако в прошлом году за аналогичный период произошло 181 540 ДТП, в которых 228 885 человек ранены и 24 423 человека погибли [3.8]. Можно сделать вывод, что ситуация с аварийностью на дорогах несколько улучшилась. Каждый день на дорогах нашей страны увеличивается количество автомобилей, а качество дорожных покрытий оставляют желать лучшего. Однако, несмотря ни на что, россияне предпочитают быструю езду, что и приводит к ДТП. Однако, главная беда на дорогах России – это нетрезвые водители и нарушители ПДД [3.8].

На заре освоения автомобиля за руль садились избранные, наиболее образованные, технически грамотные представители общества. В последствии с расширением сферы влияния автомобиля водителей уже готовили в специальных учебных заведениях, и там обучались наиболее старательные, грамотные люди. После распада СССР открылись границы, граждане получили возможность свободного выезда за рубеж и ввоза оттуда дешевых, подержанных автомобилей по ценам ниже новых отечественного производства. В результате парк автомобилей, находящихся в личном пользовании, увеличился в 3 раза. Ими управляют все, кто пожелает, специального отбора, кроме медицинского, в настоящее время не существует. Система подготовки осталась та же, в то время как скорость движения, динамика, интенсивность возросли в несколько раз, но при этом культура поведения участников дорожного движения стала ниже.

С каждым годом все больше граждан, которые прошли только первоначальную подготовку и не имеют опыта вождения, получают удостоверения (а бывают и «липовые» удостоверения) на право управления транспортными средствами, что существенно влияет на безопасность

дорожного движения [3.3]. По данным статистики, в 62% ДТП виновниками являются водители, из них 35% - со стажем до одного года. Это объясняется тем, что в действующей программе обучения водителей очень мало часов для обучения навыкам вождения автомобиля в условиях высокоинтенсивного дорожного движения. Таким образом, водителей не обучают эффективным анти-аварийным приемам вождения в экстремальных ситуациях. Выработку ответственности, умение ориентироваться в сложившейся экстремальной ситуации, способности предвидеть и заранее предотвратить ДТП нужно взять за основу подготовки водителей. А затем на эти умения, выработанные на психологическом уровне во время занятий, наложить практический опыт вождения [2.11].

Значение автомобильной промышленности и перспективы её развития определяются тем, какое место занимает автотранспорт в транспортно-энергетической инфраструктуре, и его общей ролью в национальной экономике той или иной страны. Страны-лидеры автомобилестроения занимают первые позиции и в мировой экономике; автомобильная отрасль прямым образом влияет на технический прогресс и лучше многих статистических выкладок говорит о платежеспособности населения, а значит и об уровне жизни.

Автомобильная промышленность в экономике развитых стран является ведущей отраслью машиностроения. На это есть причины:

Во-первых, людям с каждым днём требуется все больше и больше автомобилей для решения различных хозяйственных задач;

Во-вторых, эта промышленность является наукоемкой и высокотехнологичной. Она «тянет» за собой многие другие отрасли, предприятия которых выполняют ее многочисленные заказы. Инновации, внедряемые в автомобильной промышленности, неминуемо заставляют эти отрасли совершенствовать и свои производства. В силу того, что таких отраслей достаточно много, то в итоге наблюдается подъем всей промышленности, а, следовательно, и экономики в целом;

В третьих, автомобильная промышленность во всех развитых странах относится к числу наиболее прибыльных отраслей народного хозяйства, так как она способствует повышению товарооборота и приносит в казну государства немалые доходы за счет продаж, как на внутреннем, так и на мировом рынке;

В четвертых, автомобильная промышленность является стратегически важной отраслью. Развитие этой отрасли делает страну экономически сильной и потому более независимой. Широкое использование лучших образцов автомобильной техники в армии, бесспорно, повышает оборонную мощь страны [2.13].

Итак, транспорт – одна из важнейших отраслей хозяйства. Она не только обеспечивает потребности населения в перевозках, но и позволяет гибко и рационально использовать трудовые и материальные ресурсы регионов. Другими словами, автомобильная промышленность, ее развитие, делает страну экономически сильной и независимой. Уровень всеобщей автомобилизации страны говорит о ее благосостоянии, о платежеспособности населения. Россия в этом вопросе намного отстает от передовых стран запада и даже таких стран, как Япония, Китай.

При огромном позитивном влиянии автомобилизации на человечество, рост численности автотранспортных средств, приводит к заметному увеличению негативного воздействия автотранспорта не только на окружающую среду, но и на все сферы жизни и деятельности человека, увеличивается количество дорожно-транспортных аварий и происшествий. Все это в совокупности выводит автомобильную промышленность на одну из передовых позиций в мировой экономике.

2.2. Преимущества и экономические потери граждан России от автомобилизации

26 декабря 1991г. произошла грандиозная глобальная катастрофа, в одночасье рухнул Советский Союз, на место кризиса пришла «перестройка», «ваучеризация» мгновенно превратила 90% жителей страны в нищих. Начался беспрецедентный грабеж страны, ее народных богатств и достояния. Почти все сельское хозяйство, промышленность, образование и медицина - было порушено и разорено. Страна оказалась в полном коллапсе [3].

Общая нестабильная обстановка в стране привела к замедлению, а в 1991-1994г. к существенному сокращению производства автомобильной техники. Научно-исследовательские институты и конструкторские бюро практически полностью прекратили исследования и разработку новых, усовершенствованных машин, узлов и систем, ввиду существенного сокращения государственного финансирования. Предприятия не хотели вкладывать средства в долгосрочные проекты. Наступила всеобщая растерянность, безработица, что естественно отразилось на автомобилизации страны. Стремительный рост цен 1992г. вызвал неплатежеспособность предприятий, разрушенные партнерские отношения между бывшими союзными республиками, лишили нас комплектующих изделий.

Только в 1997г. автомобильная промышленность стала потихоньку выбираться из затяжного кризиса. За год Горьковским автозаводом было выпущено 220 417 автомобилей, что составило прирост в 5,4%. Новенькие «Волги» постоянно сходили с конвейера, хорошо выпускались автомобили «Ока». Лучше всего дела пошли у грузового производства (96 078 автомобилей, прирост составил 13,2 %) [3.3].

Но в августе 1998г. опять наступил кризис, что вызвало сдерживание всех процессов производства, инвестиций, свертывание долгосрочных строительных программ, отказ от заключенных с иностранными автогигантами договоров. Ценой огромных усилий правительства ради

отечественного автомобилестроения, снижения пошлин и налогов на новые и подержанные иномарки, благодаря соотношению курса рубля к доллару (отечественные автомобили заметно дешевле), кризис был преодолен.

Если в 1992г. автомобильный парк России насчитывал 10млн. 157 тыс машин, то в 1996г. он вырос до 15 млн. 815 тыс. Годовой прирост составил 1 млн. 300тыс. машин в год. Вклад российских заводов держался на уровне 650–750тыс новых автомобилей в год и примерно такое же количество автомобилей импортировалось в Россию. Другими словами, насыщенность России легковыми автомобилями на 1000 жителей в 1992г. составила 58,6 машин, до 75,7 - в 2000г. и 93,3 - в 2002г. Какой бы ни был кризис в стране, бум автомобилизации был уже налицо [3.4].

Во второй половине 90-х гг. в Россию хлынул поток дешевых подержанных иномарок из Германии, Японии, Южной Кореи.

В автомобилестроении РФ в 2000-е гг. сложилась четкая специализация предприятий на выпуск отдельных типов машин. Только два «старых» завода в Москве (ЗИЛ), в Нижнем Новгороде (ГАЗ) могли выпускать одновременно грузовые и легковые автомобили. Все остальные предприятия специализировались на одном типе машин, например: легковые машины высшего класса – в Москве; малолитражки – в Тольятти, Ижевске, центральном районе Москвы; автобусы разной вместимости на Урале (Курган), в центральном районе (Ликино), в Волго-Вятском районе (Павлово); грузовые автомобили разного тоннажа - в Нижнем Новгороде, Миассе, в Ульяновске, Брянске [3.4].

С 2002 по 2009гг. российское автомобилестроение развивается более-менее стабильно. Общее производство автотранспортных средств с 2003г. возросло на 23%, превысив 1,5 млн. машин, выпуск грузовых автомобилей увеличился на 43%. С конвейеров предприятий в 2007г. сошло более 1 170 тысяч легковых автомобилей, т.е. на 19,7% больше, чем в 2003г. Другими словами, был достигнут уровень 1990г. и даже несколько больше.

Автобусные заводы вышли на годовой уровень производства в 80 тысяч (18,4%) [3.4].

Автомобилизация в России идет быстрыми темпами, но все равно отстает от Западных стран лет на 70. Снабжение населения автомобилями в разных регионах страны идет неравномерно. Лидерами являются Москва и Санкт-Петербург. Следом идут разбогатевшие приграничные районы: Приморье, Сахалин, Камчатка, Карелия, а также - Калининградская, Мурманская, Амурская области. Затем - наиболее богатые регионы с повышенным уровнем ВВП: автономные округа Тюменского Севера, Краснодарского и Ставропольского Края, Самарской, Московской, Ростовской, Белгородской, Оренбургской областей [3.1].

Транспорт – одна из важнейших отраслей хозяйства. Она не только обеспечивает потребности населения в перевозках, но и позволяет гибко и рационально использовать трудовые и материальные ресурсы регионов. Другими словами, транспорт – это своеобразная «кровеносная» система в сложном организме страны.

По состоянию, на конец, 2006г. соотношение объемов продаж иномарок и отечественных автомобилей в России достигал показателя 50% на 50%. Если в 2003г. со сборочных контейнеров сошло менее 58тыс. иномарок российской сборки, то в 2008г. уже в 10,5 раз больше – 613тыс. автомобилей. В кризисном 2009г., когда автомобильный рынок России сократился вдвое, производство иномарок снизилось меньше, чем производство традиционных российских марок. Всего было произведено 279,9тыс. машин [3.4].

Невысокий уровень доходов большинства россиян, замораживание кредитов на покупку машин, снизило покупательскую способность населения. В 2008г. в кредит было продано 700тыс. новых автомобилей, а в 2009г. только 130-150тыс., то есть падение рынка сбыта составило 80%. Наиболее доступной машиной для российских граждан стала LADA (Priora , Kalina). Средняя цена на 1 автомобиль составила 6,8тыс. долларов. Большие

региональные различия в уровне автомобилизации населения свидетельствуют о наличии глубоких различий в богатстве жителей разных регионов страны. Повышение уровня автомобилизации населения приведет к улучшению экономического положения людей, в конечном счете, к повышению уровня жизни всего населения региона и страны.

В общей сумме затрат на автомобиль, 13% приходится на его изготовление, а 87% на поддержание работоспособности за амортизационный срок всеми ТО и ТР. Трудовые затраты на производство автомобиля составляют 1,4 – 3,5 %, а на весь срок службы автомобиля – 96,5 – 98,6% [3.4]. В Москве и Петербурге показатель автомобилизации выше общероссийского. Туда, в силу денежных возможностей, ввозится новая техника. А вот где гуляют «Запорожцы», «Москвичи», - в провинции. То есть, кроме автомобилей для богатых, кроме автомобилей для среднего класса, сложилась бедность автомобилизированной. Ржавая, побитая, но она существует. 20 лет машина не ходит нигде, кроме нашей страны. 5 лет это обычный стандартный максимальный срок для обмена [3.4]. На личном автомобильном транспорте издавна сложилась практика замедленного списания автомобилей, имеющих большой пробег с начала эксплуатации и, как следствие, значительную продолжительность нахождения в эксплуатации определенных моделей автомобилей, достигающую 28-35 лет. Продолжительность эксплуатации легковых автомобилей «Москвич-401», ГАЗ-20 «Победа» достигает 30 лет и более, автомобили более поздних выпусков – ГАЗ-21 «Волга», «Москвич-403», ЗАЗ-965 «Запорожец» и их модификации – также служат достаточно долго. Заводы уже закрылись, а все еще ездят.

Рассмотрим положение дел по автопрому в период с 2015 по 2016 гг. Россию преследуют бесконечные кризисы. До наступления санкций от Евросоюза Автопром еще в 2013г. начал чувствовать очередной кризис. Производство сократилось на 2%, а рынок продаж на 6%. В 2014г. положение еще более ухудшилось. На рынке новых автомобилей падение

продаж в грузовом сегменте составило почти 16% - со 119 до 110 тыс. штук, а легковых – на 28,2% со 179 до 129 тысяч.

Рыночная ситуация 2015г. находится в том же положении. Производство упало на 31,4% и 60,75 соответственно. В этом месяце продажи грузовиков снизились на 41% по сравнению с прошлым годом, а рынок иностранных машин просел на 50%. Российских машин купили на 36%. В январе-апреле 2016г. петербургские предприятия «Hyundai», «Nissan» и «Toyota» выпустили 79800 легковых автомобилей, что на 21% меньше показателя за аналогичный период прошлого года. В апреле автозаводы города произвели 23900 машин – это на 18% хуже показателя апреля 2015 г. Стоит отметить что в апреле в Петербурге выпускался каждый четвертый автомобиль, произведенный в России [2.10].

Россия пытается сопротивляться, предпринимает ответные меры, в частности на импорт в Россию подержанных иномарок, что для Евросоюза невыгодно. На фоне Запада неплохо звучит Корея, она не ввела против нас санкции, корейские машины ничем не хуже европейских машин, к тому же, она не повысила цены на свои автомобили и «КИА» сейчас пользуется большой популярностью.

На Автовазе появился новый президент - Николь Моро (15.03.2016). С его приходом у русских появилась надежда, что с новым руководителем предприятие продолжит развитие бренда LADA. Уже разработан комплекс мер, который позволит Автовазу активно двигаться вперед. Одна из мер - нацеленность на российских поставщиков комплектующих изделий. Российским производителям надо учиться быть расторопней, «долго все запрягаем» [2.7].

По уровню автомобилизации населения Россия занимает скромное место в мире. Сегодня на 1000 жителей страны приходится 169 легковых автомобилей. В США этот показатель составляет 767, в Германии – 546, в Японии – 435, во Франции – 495, в Италии – 588. Производство легковых автомобилей в России в настоящее время отстает от ведущих автомобильных

государств в 4–8 раз. Более половины дефицита автомобилей покрывается за счет импорта. Выпускаемые отечественными производителями автомобили не конкурентоспособны (кроме КАМАЗов). По этой причине страна ежегодно теряет от 15 до 20 млрд. долл. национального дохода, который уходит в другие страны. Стыдно за недалекость нашего правительства, за страну, первой покорившей Космос. Уже почти двадцать лет Российский автопром находится в инертном состоянии, не имея возможности противостоять мощному натиску западных корпораций, к которым сейчас постепенно присоединяются Китай, Индия и другие государства [2.5].

Значение автомобильной промышленности, перспективы ее развития говорят о том, какое место занимает автотранспорт в национальной экономике страны. Страны – лидеры автомобилестроения занимают первые позиции в мировой экономике, автомобильная отрасль прямым образом влияет на технический прогресс, говорит о платежеспособности населения, об уровне жизни.

При огромном позитивном влиянии автомобилизации на человечество, рост численности автотранспортных средств, приводит к заметному увеличению негативного воздействия автотранспорта на природу нашей планеты, а автомобиль становится конкурентом человека за жизненное пространство в среде обитания. Спектр воздействия такого сложного процесса как автомобилизация на окружающую среду широк и многогранен. Он практически затрагивает все сферы жизни и деятельности человека, который, производя и эксплуатируя технику, взаимодействует с природой по трем направлениям: потребляя природные ресурсы, загрязняя окружающую среду и вызывая различные негативные социальные последствия.

К негативным последствиям автомобилизации относятся: загрязнение воздуха и земли вдоль автомагистралей и автострад, шумовое загрязнение городской и пригородной среды, увеличивающееся число аварий и жертв ДТП, усиливающаяся гиподинамия водителей и всех пассажиров автотранспорта, а также усиление зависимости их жизни от негативных

последствий автомобилизации, хотя степень свободы выбора при передвижении в собственном автомобиле значительно выше, чем в общественном пассажирском транспорте.

Автомобильный транспорт является одним из крупнейших загрязнителей окружающей среды. В масштабах страны его доля в суммарных выбросах загрязняющих веществ в атмосферу всеми техногенными источниками достигает 43%, в выбросах парниковых газов – порядка 10%. Во многих крупных городах страны концентрации вредных веществ в воздухе на порядок выше предельно допустимых. Состояние двух третей водных источников не отвечает установленным нормативам. Увеличиваются объемы токсичных промышленных отходов, большая часть которых вывозится на свалки бытовых отходов. Идет опасное загрязнение подземных вод. Растет акустическая нагрузка (транспортный шум) [2.5].

Функционирование автотранспортных и погрузочно-разгрузочной техники сопровождается комплексом экологических проблем, наибольшую опасность из которых представляют :

- Токсичность отработавших и картерных газов, испарений топлив, масел, кислот и щелочей;
- Продукты износа шин, асбестовых и металлических материалов;
- Жидкие и твердые отходы, возникающие при эксплуатации (отработанные жидкие масла, технические жидкости, консистентные смазки, использованные аккумуляторы, фильтры и их элементы, изношенные шины, промасленная ветошь и пр.;
- Сточные воды от мойки техники, шлам очистных сооружений;
- Акустическое, тепловое, электромагнитное и вибрационное воздействие;
- Отвод земель, в том числе пригодных для сельскохозяйственного использования, для строительства автомобильных дорог и объектов транспортной инфраструктуры (автотранспортных, авто сервисных предприятий, АЗС, автостоянок, моек).

Основной экологической проблемой при эксплуатации транспортных средств являются отработавшие газы, наносящие наибольший урон окружающей среде. Их доля составляет 50-70%. Повышенному риску и необратимой потере здоровья в результате загрязнения атмосферного воздуха автотранспортом подвержено примерно 5млн. горожан. Сегодня основным источником загрязнения воздуха являются двигатели легкого топлива (бензиновые, газовые). Автомобиль с бензиновым двигателем при годовом пробеге в 15тыс. км в среднем потребляет 1,2т бензина и 4,3т кислорода, а выбрасывает в атмосферу 3,2т углекислого газа, 0,5т оксида углерода, 100кг углеводородов, 30кг оксида азота [2.4].

Токсичные вещества, выбрасываемые в атмосферу с отработанными газами, могут сохраняться в ней в течение длительного времени и переноситься воздушными потоками на значительные расстояния. В ряде случаев дальнейшее взаимодействие токсичных компонентов с кислородом воздуха и друг с другом приводит к образованию новых веществ: сульфатов, нитратов, озона, кислот, фото оксидантов. Оксиды азота и серы, находясь в атмосферном воздухе от 2 до 5 суток и перемещаясь с воздушным потоком до 1000км, могут превращаться в кислоты и выливаться на землю в виде кислотных дождей [2.4].

Наряду с отработанными газами серьезную экологическую опасность представляют продукты износа шин (шинная пыль) и газообразные продукты, выделяющиеся из шин при их хранении и эксплуатации. В мире эксплуатируется примерно 5-6 миллиардов различных шин. От каждой шины в результате износа за год образуется больше 1кг пыли. На некоторых магистралях за год масса резиновой пыли достигает до 250кг на 1км дороги, а почва в придорожных полосах содержит 2% резиновых частиц. Размеры примерно 60% шинной пыли не превышают 10км, что позволяет им свободно и глубоко проникать в легкие человека, вызывая аллергические реакции и астму[2.5].

Высокая экологическая опасность шин обусловлена токсическими свойствами, применяемыми при их изготовлении, более 100 химических веществ, входящих в список сильнейших токсинов, утвержденных Международной организацией по исследованию рака и Агентством по охране окружающей среды. В России ежегодно скапливается свыше 1млн. тонн изношенных автомобильных шин. Эти резиновые отходы природа переработать не может, а вторичная переработка шин в России практически отсутствует, принося урон не только окружающей среде, но и экономике, тратя впустую миллионы тонн энергетических и сырьевых ресурсов, которые могли бы быть использованы для полезных целей [2.6].

Отдельную экологическую проблему представляют горюче-смазочные материалы, технические жидкости. Ежегодно отходы масел и специальных жидкостей составляют около 300тыс. тонн, общая масса твердых отходов достигает 3млн. тонн, отходы резины – 1,16млн. тонн, свинцовые аккумуляторы – около 200тыс. тонн. Величина суммарного экологического ущерба от автотранспорта достигает 45млрд. долларов в год [2.6].

Проблема транспортного шума обретает социальное значение, т.к. человек находится в условиях постоянного дискомфорта 85-95% акустического воздействия. Кроме транспортного шума окружающую среду загрязняют вибрация, тепловое и электромагнитное излучение.

Приведем примерный расчет стоимости поездки на автомобиле на один день. Рассмотрим на примере недавно приобретенного автомобиля:

1. Каждый день его необходимо ставить на стоянку;
2. Ежегодно необходимо производить обязательное страхование автомобиля;
3. Платить транспортные налоги;
4. Ежедневно заправлять его топливом.

Представим, что приобретен автомобиль за 600000руб., требующий ежегодных страхования в сумме 4000-5000руб. и технического обслуживания до 25000руб. После приобретения автомобиля его остаточная стоимость в

результате амортизации уменьшается (так, от стоимости в 600000руб. после пятилетней эксплуатации останется 400000руб.). Из-за недостатка парковочных мест нужно обращаться к услугам платной парковки стоимостью до 1000руб. в месяц. Из-за интенсивности уличного движения автомобиль расходует до 10л. топлива стоимостью более 30руб/л на 100км пути, в будни, преодолевая расстояние 10км ежедневно. В течение года владелец пользуется машиной не более 230 дней (выходные дни, отпуска и т.п. идут в вычет из 365 дней в году). Какова цена одной поездки при таких условиях?:

1. $400000\text{руб.} + (4500\text{руб.} \times 5\text{лет}) = 422500\text{руб.}$ – стоимость автомобиля и страховых платежей.
2. $(25000\text{руб.} \times 5\text{лет}) + (1000\text{руб.} \times 60\text{мес.}) = 185000\text{руб.}$ – стоимость технического обслуживания и парковки.
3. $30\text{руб.} \times 10\text{л.} \times 230\text{дн.} \times 5\text{лет} = 345000\text{руб.}$ – минимальная стоимость заправки топливом без учета стояния в «пробках».
4. $230\text{дн.} \times 5\text{лет} = 1150$ – число поездок в черте города, как на личном автомобиле, так, и по возможности, на общественном транспорте.
5. Итого по п.1-3: $422500 + 185000 + 345000 = 952500\text{руб.}$
6. Стоимость одной поездки в день (туда и обратно) плюс незапланированные поездки в г. Екатеринбурге:
7. 100руб. – на общественном транспорте;
8. $952500\text{руб.} : 1150 = 828,26\text{руб.}$

Получается, автовладелец тратит на эксплуатацию автомобиля ежедневно в 8 раз больше, чем бы он потратил на поездки в общественном транспорте. Это – по минимуму.

На машину тратится весомая сумма семейного бюджета: ее надо купить, заливать топливом, оплачивать текущий ремонт, технический осмотр, платить за автостоянку, ежегодный налог, штрафы за нарушения ПДД. И чем больше едешь, больше платишь. Первые «минусы» приобретения автомобиля начинаются со слова «платить». Конечно, имеется

малая категория граждан, отвечающих на вопрос «нужен ли автомобиль?» категорично: в современном мегаполисе автомобиль – дополнительная «головная боль». Итак, учитывая вышесказанное, встает вопрос о выгоде покупки и эксплуатации автомобиля современным российским горожанином.

Общая нестабильная обстановка в стране не позволяет нашей автомобильной промышленности развиваться должным образом. Мы отстаем от западных. Производство легковых автомобилей в России в настоящее время отстает от ведущих автомобильных государств в 4-8 раз. Более половины дефицита автомобилей покрывается за счет импорта. Наши автомобили не конкурентоспособны. По этой причине страна ежегодно теряет до 20млрд. долларов национального дохода, который уходит в другие страны. Значение автомобильной промышленности, перспективы ее развития говорят о том, какое место занимает автотранспорт в национальной экономике страны. Страны-лидеры автомобилестроения занимают первые места в мировой экономике, автомобильная отрасль прямым образом влияет на технический прогресс и уровень жизни граждан. Вместе с тем, автомобиль несет реальную угрозу для жизни всего живого на земле. При этом иметь автомобиль, это весьма недешевое занятие для семейного бюджета.

2.3. Медицинские и нравственно-психологические потери населения в результате всеобщей автомобилизации

Ни для кого не секрет, что автомобильные выхлопы загрязняют окружающую среду, и в этом смысле на здоровье всех живущих на земле людей автомобиль влияет отрицательно. Но сегодня нас интересует другой вопрос: как влияет время, проведенное за рулем, на здоровье автомобилиста (профессионала и любителя). Сохраняет ли он хоть в какой-то мере здоровье, физическое и психическое? Можно сказать, что здесь возникают как положительные, так и отрицательные стороны. Интересный факт. Автомобилизация, дорожное движение наложили печать на весь облик планеты, на все стороны жизни и деятельности людей. И это влияние еще далеко не изучено полностью. Оно проявляется в самых различных и неожиданных областях.

По сообщению прессы, четверо американских исследователей выдвинули интересную гипотезу. Они считают, что при движении двух встречных потоков транспорта возникают атмосферные возмущения и стремительные ураганы. На эту мысль исследователей натолкнул тот факт, что за последние 40 лет число ураганов в США возросло в 6 раз. Они также обратили внимание на то, что при правостороннем движении встречные потоки машин создают между ними вихри, вращающиеся против часовой стрелки. Ураганы в северном полушарии обычно также вращаются в этом направлении. Исследователи приводят данные статистики: за последние 24 года ураганы реже возникают по субботам. Возможно потому, что в этот день автомобильный поток заметно ослабевает и не создает сильных возмущений. Левостороннее движение в северном полушарии, полагают ученые, может способствовать уменьшению числа «торнадо» [3.3].

Появление автомобиля в нашей жизни – это безусловная польза для общества. Прежде всего, автомобиль – это удобный транспорт, который позволяет быстро переместиться из одной точки в другую, перевезти

тяжести, это наша «скорая помощь». Для многих людей это и способ получать удовольствие, уходить от всех проблем, расслабляться. Для других, наоборот, сесть за руль – это большой стресс, с которым он не может справиться [3.3].

У водителей-профессионалов возникает множество профессиональных заболеваний. Врачи-терапевты заявляют, что автомобиль и здоровье – это две вещи несовместимые:

1. Автомобиль дает гиподинамию. Что такое гиподинамия? Когда человек много часов проводит за рулем и сидит в одной позе, возникает напряжение, большая нагрузка на костно-мышечную систему. Отсюда патология - гиподинамия;
2. Гиподинамия напрямую связана с ожирением, А оно, в свою очередь, ведет за собой целый ряд других болезней – это и артериальная гипертензия, которая является сейчас бичом всего человечества, это и ишемическая болезнь сердца и мозга, это сахарный диабет и многие другие болезни, связанные с гиподинамией;
3. Автомобилисты так разленились, что буквально 20 шагов не хотят пройти пешком, отсюда возник «страшный бич» - снижение рождаемости из-за всевозможных застойных явлений малого таза. Нужна культура вождения, нужно делать перерывы в поездках, делать какие-нибудь физические упражнения;
4. Проблемы с позвоночником. Неправильная посадка а автомобиле ведет к перегрузке какого-либо отдела позвоночника – или шейного, или поясничного. Неправильное положение может привести к проблеме коленных суставов, тазобедренных, часто это аскетический некроз головки бедра, который ведет к инвалидности, замене сустава. Это и хронический простатит, и геморрой, и постоянные стрессы;
5. Езда за рулем – это очень большое напряжение для людей, страдающих сердечно-сосудистой дистонией, вызывающей сердцебиение, подъем давления, напряжение, после которого человек плохо засыпает.

Длительная езда на автомобиле – это большое напряжение для всего здоровья человека и для зрения и для нервной системы, и для сосудистой системы, особенно для сосудов нижних конечностей таза, застой крови. Потому что, в кровообращении и перемещении крови по венам участвуют наши мышцы, которые за рулем не сокращаются. Таким образом, езда за рулем является фактором риска развития всех обострений и хронических заболеваний [3.5].

На первом месте по степени опасности для здоровья водителей стоят выхлопные газы. Большинство автомобилей работают на бензине, при сгорании которого выделяется более 200 токсичных продуктов, наиболее вредными для здоровья являются окислы углерода и азота, углеводороды и тяжелые металлы. Окись углерода (или угарный газ) не имеет ни цвета, ни запаха, поэтому человек может не почувствовать его даже при смертельных концентрациях. Коварство угарного газа в том, что это соединение «мешает» белку крови гемоглобину переносить по органам и тканям кислород. В результате может наступить кислородное голодание, от которого в первую очередь страдает мозг. При легком отравлении наблюдается головная боль, тяжесть в голове, слабость, головокружение, тошнота, рвота, в более тяжелых случаях – потеря сознания.

Не менее опасны оксиды азота – главная причина смога на оживленных магистралях. Они раздражают органы дыхания и глаза, могут быть причиной хронических заболеваний легких. Углеводороды, особенно бензапирен, являются канцерогенами, то есть веществами, способными вызвать рак [3.5].

Опасны для здоровья и шины автомобилей. При резком торможении шины выделяют целый букет токсичных веществ: бензол, ксилол, стирол, толуол, сероуглерод, формальдегид, фенолы, окислы серы. При трении шин об асфальт образуются еще нитро соединения, которые являются мощнейшими канцерогенами. Международная организация по исследованию рака включила их в список так называемых приоритетных токсинов, то есть веществ, представляющих наибольшую опасность для здоровья человека.

Шинная пыль, образующаяся при износе протектора, при попадании в легкие, вызывает аллергические реакции, бронхиальную астму, а при контакте со слизистой оболочкой и кожей – конъюнктивит, ринит и крапивницу. По оценкам американских ученых, в США за год в атмосферу попадает 900 000т пыли; не меньше ее выбрасывается и на российских дорогах.

Еще одним источником опасности в автомобиле являются тормозные колодки. Они изготавливаются из асбеста, «общение» с которым приводит к раковым заболеваниям (его давно запретили при строительстве новых домов, а в Германии даже сносят старые постройки, где применялся этот материал). Но наибольший вред здоровью водителю наносит фенол, выделяющийся при торможении, когда температура диска и колодок достигает температуры 800 градусов.

У автомобилистов, чаще, чем у других людей, отмечаются простудные заболевания из-за открытых окон и постоянно работающих кондиционеров, проблемы со стопами и отечность ног из-за варикозного расширения вен, поражения глаз в связи с постоянным напряжением.

Никто сегодня не может быть гарантирован от гибели и увечий на российских дорогах. Это подтверждается событиями, происходящими в последнее время в нашей стране. Возникает вопрос: почему общество и государство так равнодушны и терпимы к этим ничем не оправданным человеческим жертвам, социальным и экономическим потерям? Вождение автомобиля в состоянии алкогольного опьянения, а также сложные погодные и дорожные условия в сочетании с низкой дисциплиной водителей и пешеходов, приводят не только к нарушениям «правил дорожного движения», сбоям в движении, но и к дорожно-транспортным происшествиям, зачастую с человеческими жертвами.

Ситуацию усугубляют пробки на дорогах крупных городов. Ежегодно на дороги страны выезжают тысячи водителей-новичков. Психологи утверждают, что после 2-3 месяцев адаптации и, соответственно,

осторожного, неуверенного вождения, наступает период лихачества, не подкрепленного определенным опытом. Как следствие, резко возрастают травматизм и количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП) именно у этой категории водителей. Только после ряда крупных ДТП, происходящих на дорогах страны, в России заговорили о необходимости ужесточения наказания для водителей, которые в нетрезвом состоянии управляют машиной.

Норма об ответственности за преступление, совершенное в состоянии опьянения, почти не изменилась по сравнению с прежним законодательством. Статья 23 УК РФ гласит: «Лицо, совершившее преступление в состоянии опьянения, вызванном употреблением алкоголя, наркотических средств или других веществ, подлежит уголовной ответственности» [1.3]. Замена слов «не освобождается от уголовной ответственности» (статья 12 УК РСФСР 1960г.) на «подлежит уголовной ответственности» не меняет в позиции законодателя по отношению к состоянию опьянения. Закон относится к нему индифферентно, считая опьянение нейтральным фактором. Оно не смягчает и не отягчает ответственности. Но в чем тогда смысл данной нормы? Может быть, следовало умолчать об этом, как молчало Уголовное уложение 1903г. и умалчивают некоторые зарубежные уголовные кодексы (ФРГ, Франции и др.). Видимо, норма включена в УК РФ в профилактических, воспитательных целях. Веками сложившееся снисходительное отношение к состоянию опьянения, как некоему извиняющему фактору, не смогла преодолеть многолетняя практика применения УК РСФСР 1960г., относившего опьянение к отягчающим обстоятельствам [1.3].

В науке уголовного права вопрос об ответственности лиц, общественно опасные деяния в состоянии опьянения, традиционно связывается с проблемой вменяемости - невменяемости. Известно, что алкоголь, воздействуя на центральную нервную систему человека, поражает его сознание и волю. Вследствие нарушения мышления и ослабления

самоконтроля поведение пьяного человека заметно отличается от поведения того же человека в трезвом состоянии.

Совершенно очевидно, что многие преступления не были бы совершены вообще, если бы преступник не находился под влиянием алкоголя. Нетрезвое состояние способствует проявлению антиобщественных взглядов и привычек. Систематическое злоупотребление спиртными напитками ведет к общей деградации личности, облегчая формирование криминальной установки.

Некоторые лица, совершившие преступления в состоянии опьянения, ссылаются на то, что они не осознавали значения своих действий, не могли руководить ими, ничего не помнят о случившемся. Однако состояние опьянения не может служить основанием для освобождения от уголовной ответственности. Обоснование уголовной ответственности за действия, совершенные в состоянии опьянения, наука уголовного права видит прежде всего в отсутствии медицинского критерия невменяемости. От болезненных состояний психики, обуславливающих невменяемость, состояние обычного алкогольного опьянения отличается двумя существенными особенностями: во-первых, в состоянии опьянения человек приводит себя сознательно, намеренно, и, во-вторых, обычное алкогольное опьянение не связано с галлюцинациями, обманом слуха, зрения и ложными восприятиями окружающего.

В основе восприятия ситуации пьяным человеком всегда лежат подлинные факты реальной действительности, а не болезненные, бредовые переживания, как у психически больного. В той стадии опьянения, когда субъект еще в состоянии двигаться, совершать поступки, он ориентируется в пространстве и времени, осознает свою личность, сохраняет речевой контакт с окружающими. С точки зрения медицины, опьянение хотя и вызывает нарушение психической деятельности, но не является болезненным состоянием психики.

При опьянении, как правило, отсутствует и психологический критерий невменяемости. Даже в тяжелой степени опьянения нарушение психических процессов не приводит к полному устранению контроля сознания и возможности руководить своими действиями. Бессмысленность, алогичность поступков, отсутствие видимых мотивов, незначительность или полное отсутствие повода к преступлению, неоправданная жестокость или крайний цинизм - все это еще не говорит о наличии психологического критерия. Для этого критерия не имеет значения вопрос, был ли смысл совершать преступление, равно как и вопрос о том, было бы совершено преступление, если бы преступник был трезв. Психологический критерий отсутствует, поскольку субъект не утратил связь с действительностью, осознавал свои поступки и был в состоянии в определенной мере корректировать их. В отличие от общественно опасных действий психически больных преступные действия пьяного, при недостаточной видимой мотивировке, связаны с определенными внешними поводами. Даже в беспорядочных агрессивных действиях пьяного против случайно подвернувшихся людей видно осознанное проявление жестокости, пренебрежения к окружающим, к нормам поведения в обществе [1.2].

Депутаты Госдумы планируют существенно увеличить санкции для водителей, совершивших ДТП со смертельным исходом: максимальное наказание за такое преступление может составить до 20 лет лишения свободы, заявил глава комитета по конституционному законодательству и госстроительству В. Плигин.

В настоящее время специально созданная в Госдуме рабочая группа занимается доработкой законопроекта, серьезно ужесточающего санкции за вождение в состоянии алкогольного опьянения. Как ожидается, поправки будут внесены в Кодекс об административных правонарушениях, Уголовный кодекс и закон «О безопасности дорожного движения». По словам В. Плигина, в рабочей версии законопроекта предлагается существенно увеличить санкции для водителей, совершивших ДТП с гибелью людей.

Так, за смерть одного человека предлагается наказывать лишением свободы на срок от 5 до 10 лет, а если погибло двое и более человек – от 8 до 20 лет. Напомним, что в настоящее время максимальное наказание за такое преступление составляет 9 лет лишения свободы. Кроме того, усиливаются санкции за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии алкогольного опьянения. Если он повторно садится пьяным за руль, предлагается наказывать его работами на срок до года с лишением права управления автомобилем до 10 лет, либо лишением свободы до 3 лет с лишением прав до 10 лет [1.3].

Раньше водителю можно было управлять транспортным средством, когда в его крови содержались незначительные 0,3 промилле. Какой порог считать более приемлемым? Если расценивать нулевой порог или 0,1 промилле как состояние алкогольного опьянения, то как же быть с категорией людей, у которых алкоголь может быть в крови от приема некоторых лекарств, продуктов брожения или по медицинским показателям (так называемый эндогенный алкоголь). Снижение порога до 0,2 промилле позволит отсеять водителей, которые выпили и сели за руль.

Список стран, где введен подобный «нулевой» запрет на наличие алкоголя в крови у водителя: Азербайджан, Армения, Бразилия, Венгрия, Грузия, Колумбия, Непал, Панама, Румыния, Словакия, Чешская Республика, Эфиопия. Теперь к этой компании присоединяется и Россия. В остальных странах действуют нормы от 0.1 до 0.8 промилле. В большинстве европейских стран действует норма в 0.5 промилле. Статистика ДТП в России после введения в 2008г. нормы в 0.3 промилле говорила о том, что доля аварий, которые произошли по вине водителей, находившихся за рулем в состоянии опьянения, сокращалась — в 2008г. по сравнению с 2007 — на 12,7%, в 2009 по сравнению с 2008 — на 9,4%, а в 2010 по сравнению с 2009 — аж на 25,5% [3.1].

«До 2008г. у нас было разрешено 0,5 промилле, в 2008г. мы приняли норму 0,3 промилле, в 2010г. ввели норму 0 промилле, то есть водитель

должен быть абсолютно трезвым. В классической наркологии считается, что до 0,3 промилле клинические формы опьянения не определяются, то есть врач-нарколог не может на глаз определить, пьян человек или нет. Но это не говорит о том, что с этими показателями можно садиться за руль. Клинические признаки опьянения – это походка, шаткость и т. д., но это неправильно. Я тоже считаю, что водитель должен быть абсолютно трезвым за рулем», – рассказал газете «взгляд» главный врач клиники Маршака Д. Вашкин [2.9].

Сейчас, согласно часть 1 статья 12.8 Кодекс об административных правонарушениях (КоАП), максимальное наказание, которое грозит водителю за езду в нетрезвом состоянии, – лишение прав на срок от полутора до двух лет. За повторную «пьянку» нарушителя оштрафуют на 5000руб. и лишат прав уже на три года. Если водителя поймают нетрезвым, уже будучи лишенным прав, ему грозит административный арест на 15 суток. Таких мер недостаточно для того, чтобы остановить автомобилистов от совершения нарушений и предотвращения гибели людей.

Состояние алкогольного опьянения должно стать условием, отягчающим уголовную и административную ответственность водителей. В настоящее время такого отягчающего обстоятельства в статье 63 УК РФ нет - список исчерпывающий.

Существующие санкции, такие как лишение прав и лишение свободы, ситуацию на дорогах не улучшают. Весомым сдвигом в данной ситуации послужит введение серьезного материального штрафа в виде конфискации транспортного средства. Согласно пункту 1 части 1 статьи 104.1 конфискации подлежат орудия, оборудования или иные средства совершения преступления, принадлежащих обвиняемому в собственность государства. В силу пункт 1 часть 3 статью 81 УПК РФ, автомобиль, принадлежащий обвиняемому, может быть изъят как орудие преступления. Также, согласно часть 1 статья 243 ГК РФ в случаях, предусмотренных законом, имущество, может быть безвозмездно изъято у собственника по решению суда в виде

санкции за совершение преступления или иного правонарушения (конфискация) [1.1]. Согласно этому, может быть конфисковано, в том числе и автотранспортное средство, в результате использования которого был причинен тяжкий вред здоровью и жизни потерпевших.

Чаще всего правила статьи 1079 применяются, когда вред причинен при использовании транспортных средств. Судебная практика относит к ним: автомобили, мотоциклы, мопеды, электровозы, тепловозы, троллейбусы, трамваи. Транспортное средство отнесено статья 1079 ГК РФ к источнику повышенной опасности. Управление транспортным средством, относящегося к источнику повышенной опасности, в состоянии опьянения является грубым и опасным нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, поэтому пунктом 2.7 «правил дорожного движения» водителю запрещено управлять транспортным средством в состоянии опьянения [1.2].

Обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления, либо на ином законном основании (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности). Конфискация должна быть направлена не только на возмещение ущерба (имущественного вреда), причиненного потерпевшему, но и на возмещение ему физического и морального вреда. Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, наступает независимо от вины.

Моральный вред в соответствии со статьей 151 ГК РФ состоит в нравственных и физических страданиях, которые испытывает пострадавший. Это прежде всего: физическая боль, страх за свое здоровье, тревога и неуверенность в завтрашнем дне, какие-либо неудобства, возникшие в связи с потерей здоровья (например, тяжкие мысли о том, что человек стал обузой для своих родственников, что вместо помощи он вынужден отвлекать на себя

их время и денежные средства), возможный отказ от намеченного путешествия или иного значимого и планируемого события, невозможность привычного общения (особенно для пожилых людей). Сюда же можно отнести и большое число рентгеновских снимков, сделанных в связи с исследованиями полученных повреждений [1.1].

Моральный вред может заключаться в нравственных переживаниях, в связи с утратой родственников, невозможностью продолжать активную общественную жизнь, потерей работы, раскрытием семейной, врачебной тайны, распространением не соответствующих действительности сведений, порочащих честь, достоинство или деловую репутацию гражданина, временным ограничением или лишением каких-либо прав, физической болью, связанной с причиненным увечьем, иным повреждением здоровья либо в связи с заболеванием, перенесенным в результате нравственных страданий и размер возмещения морального вреда в настоящее время определяется только в денежной форме и не может быть поставлен в зависимость от размера удовлетворенного иска о возмещении материального вреда, убытков и других материальных требований.

В настоящее время в российском законодательстве не существует отдельной нормы, определяющей возмещение вреда, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия. Статья 1079 ГК не является достаточной для право применения. Правоприменительная практика показала, что суды решили неурегулированную законом проблему стоимости жизни путем ее игнорирования. Закон предоставляет суду значительную возможность усмотрения в решении этого вопроса, устанавливая лишь общие критерии определения размера компенсации. Согласно пункту 2 статьи 1101 ГК РФ размер компенсации морального вреда определяется судом в зависимости от характера причиненных потерпевшему физических и нравственных страданий. При определении размера компенсации морального вреда должны учитываться требования разумности и справедливости [1.1].

Необходимо создать законодательно закрепленные схемы компенсации и возмещения материального, физического и морального вреда. Схемы, в которых подробно описаны условия. Методика оценки причиненного вреда влияет на безопасность окружающей нас жизни, защиту прав потребителя. Чем незначительней компенсационные выплаты, тем больше вероятности очередных трагедий.

Сегодня на дорогах огромное количество машин, которые порой сталкиваются между собой, а бывает, что и сбивают пешеходов. Граждане, пострадавшие в ДТП, имеют довольно смутное представление о своих правах и о возможности их судебной защиты.

Отметим, что на основании статьи 1079 ГК РФ юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (среди них использование транспортных средств), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Таким образом, гражданин, пострадавший в ДТП, независимо от своей вины (разумеется, если он только не умышленно кинулся под машину) имеет право на возмещение этого вреда. Законы говорят, если в ДТП нет вины потерпевшего, то причиненный ему вред подлежит возмещению в полном объеме и без каких-либо ограничений лицом или организацией, причинившей этот вред [1.1].

Ущерб можно взыскать и при наличии вины потерпевшего. Согласно ГК РФ не возмещается только вред, возникший по умыслу самого потерпевшего. Например, суд признает, что пострадавшее лицо из-за плохой дороги имело возможность избежать аварии, но проявило грубую неосторожность. В этом случае суд может уменьшить размер возмещения, выплачиваемого вам виновниками. Однако если в ДТП пострадали люди, при возмещении дополнительных расходов (лечение, лекарства, восстановительные процедуры, потерянный во время лечения заработок и

т.п.) вина потерпевшего не учитывается, и оно (возмещение) выплачивается в полном объеме.

Постановления Пленумов ВС РФ и ВАС РФ №6/8 предлагает судам требовать подтверждения необходимости будущих расходов и их предполагаемого размера обоснованным расчетом и доказательствами, в качестве которых могут быть представлены смета, калькуляция затрат, счет и т.п. Таким образом, размер реального ущерба определятся с учетом рыночных цен, с применением в случае необходимости индекса инфляции.

При определении объема вреда, причиненного здоровью гражданина, следует руководствоваться статьей 1085 ГК РФ, устанавливающей, что возмещению подлежит: утраченный потерпевшим заработок (доход), а также дополнительно понесенные расходы, вызванные повреждением здоровья, в том числе, расходы на лечение, дополнительное питание [1.2]. При определении размера компенсации, за причиненный моральный вред, Суд принимает во внимание степень вины нарушителя, степень физических и нравственных страданий, а также иные заслуживающие внимания обстоятельства, в соответствии со статьей 151 ГК РФ.

Постановления Пленумов ВС РФ и ВАС РФ №6/8 предлагает судам требовать подтверждения необходимости будущих расходов и их предполагаемого размера обоснованным расчетом и доказательствами, в качестве которых могут быть представлены смета, калькуляция затрат, счет и т.п. Таким образом, размер реального ущерба определятся с учетом рыночных цен, с применением в случае необходимости индекса инфляции.

Постановления Пленумов ВС РФ и ВАС РФ №6/8 предлагает судам требовать подтверждения необходимости будущих расходов и их предполагаемого размера обоснованным расчетом и доказательствами, в качестве которых могут быть представлены смета, калькуляция затрат, счет. Таким образом, размер реального ущерба определятся с учетом рыночных цен, с применением в случае необходимости индекса инфляции.

При определении объема вреда, причиненного здоровью гражданина следует руководствоваться статьей 1085 ГК РФ, устанавливающей, что возмещению подлежат утраченный потерпевшим заработок (доход), а также дополнительно понесенные расходы, вызванные повреждением здоровья, в том числе расходы на лечение, дополнительное питание [1.1]. При определении размера компенсации причиненного морального вреда Суд принимает во внимание степень вины нарушителя, степень физических и нравственных страданий, а также иные заслуживающие внимания обстоятельства, в соответствии со статьей 151 ГК РФ.

Постановления Пленумов ВС РФ и ВАС РФ №6/8 предлагает судам требовать подтверждения необходимости будущих расходов и их предполагаемого размера обоснованным расчетом и доказательствами, в качестве которых могут быть представлены смета, калькуляция затрат, счет и т.п. Таким образом, размер реального ущерба определятся с учетом рыночных цен, с применением в случае необходимости индекса инфляции.

Если вред причинен третьему лицу в результате взаимодействия источников повышенной опасности, имеет место совместное причинение вреда, под которым понимаются действия двух или нескольких лиц, находящиеся в причинной связи с наступившими вредными последствиями. Такой вред возмещается владельцами источников повышенной опасности, которые в этом случае несут солидарную ответственность. При возложении такой ответственности учитывается грубая неосторожность самого потерпевшего, а также имущественное положение причинителя вреда - гражданина, если в его действиях не было умысла. В практике встречаются случаи, когда иск о возмещении вреда, причиненного при взаимодействии источников повышенной опасности, предъявляется лишь к одному из причинителей вреда и не предъявляется к другому солидарному должнику [1.4].

Для восполнения пробелов правового регулирования транспортных отношений необходимо, чтобы законодательство, относящееся к

автомобильной сфере, предусматривало полный порядок применения административно-правовых, уголовно-правовых мер в отношении, как к собственникам автомобилей, так и к лицам, управлявшим ими и к лицам, обслуживающим автомобили. Таким образом, нормы законодательства, возлагающие обязанности на определенных законом лиц, являются необходимыми и обоснованными [1.2]. Постановление касается тех, кто неправильно ведет себя на дорогах, подвергает опасности не только свою жизнь, но и жизнь окружающих. Появление автомобиля – это безусловная польза для всего общества. Автомобиль – удобный транспорт, он позволяет быстро переместиться из одной точки в другую, перевезти тяжести, съездить со всей семьей на отдых. Но при всем при этом, автомобиль – это «палка» о двух концах. Врачи-терапевты заявляют, что автомобиль и здоровье – это две вещи несовместимые. Езда за рулем является фактором риска развития всех обострений и хронических заболеваний. Кроме того, автомобиль, это повышенная опасность на дорогах, это всевозможные ДТП со смертельными исходами, это бесконечные пробки на улицах, это преступления совершенные в состоянии алкогольного опьянения.

Глава 3. Влияние автомобилизации населения на формирование физиологических и нравственных характеристик российской молодежи

В 1973 г. французский журналист А.Горц писал: «Самое дурное в автомобилях - они, как замки или виллы на берегу моря, являются предметами роскоши, придуманными исключительно для удовольствия очень богатого меньшинства, которые по замыслу и природе никогда не были предназначены для людей. В отличие от пылесоса, радио или велосипеда, которые сохраняют свою потребительную стоимость, даже если они есть у каждого человека, машина, как вилла на берегу моря, остается желанной и притягательной, только пока ею обладает не каждый. Таким образом, теоретически и практически автомобиль является средством роскоши. А суть роскоши в том, что она не может быть демократичной. Если каждый может иметь данный предмет роскоши, то никто не получает никаких преимуществ. Одним словом, чтобы к пляжам имели доступ все, они должны быть общественными. Почему же то, что совершенно очевидно в случае с пляжами, не является общепризнанно очевидным для транспорта? Разве, как и пляжный дом, автомобиль не занимает пространства? Разве автомобиль не вытесняет с дороги других участников движения (пешеходов, велосипедистов, трамваи, автобусы)? Разве автомобиль не теряет преимуществ своего использования, когда есть у каждого?» [1.3].

Тогда почему большинством населения России личный автомобиль рассматривается как «священная корова», и никто не желает признать его в качестве антиобщественной роскоши? А. Горц предлагает следующие ответы на вопрос:

1. Массовая автомобилизация подчеркивает абсолютный триумф идеологии господствующего класса на уровне повседневной жизни. Это создает и поддерживает иллюзию, что каждый человек может добиваться для себя преимуществ в ущерб всем остальным. Обращает на себя внимание

жестокий и агрессивный эгоизм водителя, постоянно, образно говоря, «убивающего» других, кого он воспринимает только как физическое препятствие к своей собственной скорости. Этот агрессивный эгоизм, возникший после того, как вождение стало обычным явлением, знаменует приход универсального поведения.

2. Автомобиль - парадоксальный пример предмета роскоши. Миф об удовольствиях и пользе автомобиля сохраняется, хотя, если развивать общественный транспорт - превосходство последнего неоспоримо. Устойчивость мифа легко объяснить: распространение частных автомобилей вытеснило общественный транспорт и изменило городское планирование и жилищное строительство так, что распространение автомобиля стало необходимым.

В России водитель роскошной иномарки и пешеход – обладатели разных социальных статусов. Можно говорить о социальном антагонизме водителей и пешеходов, который пока не дошел до классовой борьбы, поскольку пешеходы, не имеющие автомобилей, выглядят как «придонные слои» обществ. Они не организованы, жалки, незащищены, а между самими автомобилистами классовая борьба уже разгорается: выступления «рядовых» автомобилистов против тех, кто по своей высокой должности пренебрегает правилами движения. Все жаждут усовершенствования автомобильного движения, тогда как с экологической точки зрения требуется иное – полный отказ людей от легкового автомобиля не только в больших городах, но и в сельской местности, и на отдыхе. Из-за столь опасного социального неравенства автомобиль стал распространенным орудием убийства, практически безнаказанного.

Трудно переоценить роль автомобиля в жизни современного человека. Автовладельцы интуитивно оценивают свой статус как повышенный, учитывая при этом брендовую ценность своего автомобиля, аналогично тому, как в предшествующие эпохи всадники четко отделяли себя от словесных пешеходов, и в то же время ревниво соотносили «статус» своего

«транспортного средства», его ухоженность, украшения, средства индивидуализации с другими. Для многих автовладельцев значим эффект «одушевления» машины, наделения ее именем, характером и т.п. Автомобили вносят существенную роль в изменение стиля жизни связанных с ними людей. Социокультурные последствия автомобилизации в этом смысле состоят не только в ускорении темпа жизни, повышении плотности коммуникаций, продвижении урбанистической культуры в поселенческую периферию, но и в осознании и использовании автомобиля человеком как особой социальной оболочки, определяющей социокультурную дистанцию, контур личной защиты, идентификацию «свой - чужой» и многое другое.

Автомобиль уверенно вошел в жизнь россиян и для значительной части общества стал неотъемлемым элементом образа жизни. Большинство автовладельцев уже не представляют, как можно обходиться без машины. Это привело к расширению особого поля социально-нормативного поведения, связанного с действием регламента правил дорожного движения. Дилемма между «роскошью» и «средством передвижения» для большинства российских водителей решается в пользу второго варианта, хотя символические факторы потребления также находят широкое распространение. Пока российская традиционная культура сопротивляется натиску потребительской идеологии, но тенденция представляется неблагоприятной, и престижные компоненты рано или могут возобладать.

Чтобы люди отказались от машин, мало просто им предложить удобный общественный транспорт. Надо создать экономико-правовые возможности выгодно вообще обходиться без личного транспорта, на что автомобилестроительные и фирмы и их политические и законодательные лоббисты не пойдут. Стало быть, классовая борьба «авто – пешеход» будет разгораться. На чьей стороне будет государство, призванное обеспечивать правопорядок и благосостояние по максимуму всего населения, независимо от его имущественного и иного состояния - вопрос, на который однозначного ответа нет [3.7].

Автомобиль, с момента своего появления, сразу превратился в знак классовой недостигаемости, а через это в объект политических манипуляций. Человек породил автомобиль и отдал своему кумиру в дар свою доминирующую роль в формировании структуры современных городов, оказавшись оттиснутым на роль «статиста» в разворачивающейся на наших глазах драме «город и автомобиль».

Автомобиль как предмет потребления, элемент повседневных жизненных практик и объект приложения усилий играет особую роль в самоощущении человека, в достижении определенного уровня удовлетворенности жизнью. Автомобиль – важнейший предмет индивидуального потребления, уступающего, пожалуй, лишь жилью и придающий статус своему владельцу.

Автомобиль – это средство достижения «свободной дороги», возможности передвигаться на любой скорости, в любое время в любом направлении. Автомобиль дает людям власть над пространством и временем, организовать свою работу и отдых, передвигаться независимо от других. Сегодня невозможно представить цивилизованное общество без автомобилей, который придает городу неповторимый колорит, автомобиль глубоко проник в жизнь современного общества. Он один из главных проектов XX столетия. Число автомобилей растет параллельно с экономическим развитием общества и в ответ на потребности людей.

Автомобиль как предмет престижного потребления, предмет редкой собственности, придает своему владельцу особый социальный статус. Автомобиль, в последнее время, из предмета престижа, роскоши и средства передвижения превращается в настоящее убежище стали. Люди пичкают свои машины телефонами, телевизорами, пледами «на Автомобиль – частная собственность и личная свобода (могу украсить его снаружи и внутри, как хочу), могу в нем спать и даже жить при непредвиденных обстоятельствах. Для одних автомобиль – средство передвижения, для других – дом на колесах, для третьих – средство подчеркивания социального статуса, для

четвертых – средство самовыражения, к какому статусу он принадлежит на всякий случай», пластиковой посудой, кучами записных книжек, очками, кассетами, дисками, всякими орешками, конфетками [2.5].

Другими словами, автомобиль прочно вошел в нашу жизнь (как в свое время магнитофоны, телевизоры, компьютеры). Многие даже не помышляют свое дальнейшее существование без авто. Автомобиль из предмета роскоши переходит в категорию средств передвижения. Если раньше он был предмет престижа, то сейчас начинает преобладать прагматичный подход. Все больше людей начинают задумываться не об известности бренда, а о потребительских свойствах автомобиля. Если раньше у всех на слуху были известные торговые марки автомобилей, таких как БМВ и Мерседес, то теперь самая продаваемая марка – Шевроле, самая удобная городская машина. Рациональный выбор, как правило, дает экономию.

Автомобиль для тех, кто умеет им пользоваться, создает удобства, а для тех, кто хочет самоутвердиться на дороге, для тех, кто вытесняет автомобилем свои комплексы – создает проблемы: и самому водителю, и окружающим. Например: молодые люди, «золотая молодежь», потерявшие голову от своей «крутой тачки» несутся со скоростью 220 км и не смотрят по сторонам, чем все это кончается, мы видим и знаем из газет и экранов телевизоров. Примеры:

15.10.2015 г. на Крымском мосту 18-й «бриллиантовый мальчик» Томас Ливаев (сын израильского миллиардера) на скорости 200км врезался в отбойник, вылетел на встречную полосу, сбил 2 машины, пострадало 3 человека, погиб полицейский, машина виновника аварии (их было всего две в мире – стоимостью как три московские квартиры) сгорела, сам виновник аварии скрылся в Израиле.

3.11.2015 г. На Крымском мосту возле метро произошло ДТП с участием семи автомобилей. Спровоцировал аварию 19-й Джабраил (сын московского бизнесмена Лазера Балакеримова). Нарушая правила дорожного движения, он решил устроить «гонку» на Садовом кольце, «устроил» столкновение, от

удара машины вылетели на встречную полосу. Пострадало три человека. За владельцем машины Л.Балакеримовым числится 180 нарушений правила дорожного движения, из которых 118 административных штрафов до сих пор не оплачены [3.8]. И таких примеров можно привести великое множество.

Таким образом, совершенно очевидно, что автомобиль прочно вошел в нашу жизнь. Для одних – это средство передвижения, для других – дом на колесах, для третьих – средство подчеркивания социального статуса, для четвертых – средство самовыражения. К какому статусу каждый из нас принадлежит, решаем мы сами. Из сообщений СМИ мы видим наглядные примеры поведения «золотой молодежи».

3.1. Влияние автомобилизации на физическое здоровье молодежи

Тем, кто сидит за баранкой, нужны врачи: невролог, уролог, проктолог, пульмонолог, офтальмолог. 17 основных недугов преследуют водителей чаще всего. Самые опасные заболевания: простатит, геморрой, радикулит, остеохондроз, гипертония, головные боли, импотенция – мужское бесплодие. Большинство «профессиональных» заболеваний водителей связаны с неудобным положением за рулем. В результате нарушается циркуляция крови в малом тазе, повышаются нагрузки на позвоночник. Чаще всего водители страдают радикулитами и остеохондрозами. К сожалению, эти заболевания – «подарок» на всю оставшуюся жизнь. Остеохондроз вообще может привести к инвалидности. Из-за частых сквозняков, работающих кондиционеров у водителей нередко воспаляются мышцы шеи и груди (так называемый миозит). Дополняют букет геморрой и простатит. [3.13].

Другая группа заболеваний – следствие повышенной эмоциональной нагрузки. Постоянное напряжение за рулем увеличивает риск болезней сердца и сосудов. Потому у водителей нередки инфаркты, гипертония, сбои сердечного ритма. Водители подвергаются повышенному воздействию

токсичных веществ, что приводит к снижению иммунитета, аллергии, бронхиальной астме и даже онкологическим заболеваниям.

Рассмотрим причины этих заболеваний:

- Простатит. Одно из самых частых заболеваний мужской половой сферы. Сидячий образ жизни является одной из основных и самых частых причин возникновения простатита. У водителя, находившегося длительное время в сидячем положении, нарушается кровообращение и появляется застойный процесс в области малого таза, что приводит к простатиту. Простатит помолодел, может быть еще и потому, что молодые мамы старательно кутают своих сынишек в памперсы, создавая ,тем самым, им «парниковый эффект».
- Геморрой. Вызывается не только нарушенным кровообращением в малом тазу, частые запоры являются основной причиной геморроя у мужчин. Несбалансированное питание с недостаточным содержанием клетчатки, необходимой для работы пищеварительного тракта, является главной причиной запоров. Нужно употреблять овощи, фрукты, бобовые, орехи, семечки.
- Остеохондроз. Вызывается сидячим образом жизни и неправильным положением осанки за рулем.
- Радикулит. Одной из самых частых причин возникновения является остеохондроз. Возникает не только от мышечного переутомления, но и от переохлаждения, резких движений, поднятия тяжестей и сильного эмоционального стресса. Радикулит помолодел, если раньше им страдали водители старше 50-и лет, то сегодня приступы возникают у 20-х. Слабый искривленный позвоночник способствует развитию радикулита.
- Лишний вес. Отсутствие физических нагрузок, гимнастики, нарушение обменных процессов, неправильное питание.
- Сердечно-сосудистые заболевания. Мужчины, чья профессия связана с постоянным сидением за рулем, подвержены инфарктам и гипертонии

по двум причинам: сильная эмоциональная перегрузка и недостаточная физическая активность. Эмоциональная перегрузка проявляется из-за постоянного напряжения за рулем: необходимо быть всегда сосредоточенным и внимательным, чтобы не попасть в ДТП. Ни для кого не секрет, что все болезни от стрессов. Как только человек садится за руль автомобиля, нервов у него становится в несколько раз больше. К обычным проблемам – напряженному графику работы, тяжелой работе – прибавляется еще и чувство ответственности за жизнь. Не стоит забывать и о пешеходах, которые так и норовят кинуться под колеса. Огромное количество нервных клеток сгорает во время общения с другими автомобилистами, ведь такой агрессивной манеры вождения, как в России, нет нигде в мире. Отсутствие физической активности способствует ослаблению и атрофии сердечной мышцы, что приводит к различным сердечно-сосудистым заболеваниям.

- Импотенция. Мужское бесплодие. Исследования последних лет показали, что не все достижения науки и техники в области автомобилестроения работают во благо автомобилиста, в частности это касается сидений с подогревом. Отмечено, что повышенная температура сидений влияет на выработку спермы, в то время как для нормального функционирования репродуктивной системы рекомендуется, чтобы температура сидений была чуть ниже температуры тела. Сидячее положение способствует повышению температуры и перегреву яичек, что мешает созреванию сперматозоидов и выделению мужских гормонов. Усугубляет положение водительское кресло с подогревом, а также тесное мужское нижнее белье и джинсы. Все это пагубно влияет на здоровье мужчин [3.13].

3.2. Какие нравственные проблемы для молодых людей создает владение личным автотранспортом?

Во-первых, что такое агрессия? Это индивидуальное или коллективное поведение, направленное на нанесение физического или психологического вреда, ущерба, либо на уничтожение другого человека или группы людей. Агрессия, насилие и конфликт относятся к числу наиболее серьезных проблем современного общества. Мир стал крайне опасен во многих отношениях. Развитие техногенной цивилизации привело к пересмотру традиционных ценностей и идеалов. В настоящее время агрессия проявляется практически во всех сферах жизни: бытовой, экономической, информационной, религиозной, этнической, политической.

Мир вокруг становится все более враждебным, а человек чувствует себя все более незащищенным. Возникающее в молодом человеке на основе этой негативности чувство страха и порождает повышенную агрессивность, стремление защищаться, завоевывать для себя жизненное пространство. Жесткая конкуренция во всех сферах жизни современного общества рано или поздно выливается в кровопролитные конфликты, инициаторами которых выступают представители молодежи. Э.Фромм в своей работе «Анатомия человеческой деструктивности» пишет, что «агрессивность человека проявляется тогда, когда возникает угроза жизни, здоровью, свободе или собственности (это последнее имеет место, когда он живет в обществе, где частная собственность является значимой ценностью)».

Что вызывает агрессию? Медленное решение социальных проблем в условиях послабления командно-административной системы и демократизации общества, проблемы, связанные с удовлетворением элементарных жизненных потребностей человека, с удовлетворением таких социальных потребностей, как справедливость, уважение, признание заслуг, равноправие, проблема самореализации личности, творческого потенциала каждого. Усиление имущественного неравенства людей, искривление

духовных ценностей, разрушение идеалов, высокий уровень безработицы, распространение процессов деформации семьи - все это негативно отражается на молодежи [3.11].

Либерализация моральных требований, коммерциализация досуга, привели к тому, что молодежь не имеет возможности с пользой проводить свободное время, вредные привычки стали не только терпимыми, но и модными. Неформальные группы, в которые объединяется молодежь, часто не только отрицают традиционные моральные нормы и ценности общества, но нередко подпадают под влияние разных преступных группировок. Средства массовых информационных, с одной стороны, демонстрируют высокие жизненные стандарты, с другой – уделяют повышенное внимание жестокости, насилию, цинизму и другим аморальным явлениям и человеческим качествам. Агрессивность не только неотъемлемая часть существования общества и личности, она способна притягивать и заражать массы. СМИ играют важную роль в формировании агрессивного поведения как отдельного человека и группы людей, так и общества в целом.

Агрессия автомобилистов, в чем она конкретно выражается? Можно сказать следующее. Агрессия выражается: во-первых, ездой с превышением скорости, несоблюдением дистанции, неаккуратным перестроением и обгоном, во-вторых, элементарной невоспитанностью, неуважением друг к другу, нарушением правил и норм этики, в-третьих, поездками с опозданием, ремонтом дорог, незнанием маршрутов, сезонными стрессами, особенно зимой, алкоголем. Среди опрошенных наибольшее число водителей, которые признали, что их легко можно спровоцировать на агрессию, оказались в возрасте от 18 до 29 лет. 63% опрошенных автомобилистов признали основной причиной раздраженности – дорожные пробки и плохие дороги.

В связи с участвовавшими, в последнее время, пробками на дорогах у автомобилистов развивается новая фобия – «пробкобоязнь». Это нервные расстройства, агрессия. Сумасшедший ритм города, постоянные напряжения на дорогах – и правила надо соблюдать, и в аварию не попасть, и на

сумасшедшего с ружьем (теперь и так бывает) не попасть, да и на работу или домой успеть надо. Сейчас редко так бывает, чтобы водитель, находясь за рулем, пребывал в состоянии душевного спокойствия [3.11].

В последнем исследовании, опубликованном в журнале «ВМС Psychologies», опыты на крысах показали, что испарения бензина могут вызывать настоящую агрессию. Крысы, которых подвергали воздействию паров, с большой охотой дрались и царапались друг с другом, проявляли беспокойство и тревожность. Испарения бензина вызывают повреждение клеток головного мозга. Пары бензина, воздействию которых водители подвергаются ежедневно, влияют на их психическое и физическое здоровье. Ведущий автор исследования Амал Кинави рассказал: «Повышенная агрессия может быть еще одной опасностью для людей, автомобилистов, хронически подвергающихся воздействию городского воздуха, загрязненного выхлопными газами автомобилей. Миллионы людей каждый день вдыхают пары бензина, заправляя свои машины».

Автомобиль как техническое средство – это продолжение мышечных и нравственных функций и силы человека. Когда человек садится за руль, у него появляется больше агрессии, достоинства и неуважения к другим. Во-первых – это проблема элементарного воспитания, нравственности и этики. Куда-то у нас это все «порастерялось». Во-вторых, люди с какими-то психическими особенностями, с отклонениями в психике начинают использовать автомобиль для «вытеснения» своих комплексов, для реализации своих амбиций. Тут надо установить жесткий контроль по выдаче медицинских справок. Но вопрос это сложный, потому что часто у нас, к сожалению, медицинские справки покупаются вместе с водительскими правами. Культура поведения наших автомобилистов явно хромает на обе ноги, это касается и личного, и общественного транспорта.

В наше нестабильное время: кризис, безработица, маленькие заработные платы, платное образование и медицинское обслуживание, невозможность молодому специалисту найти работу, устроить ребенка в ясли

и садик, разрушенное сельское хозяйство и промышленность, тревожная политическая обстановка – все это невольно вселяет тревогу в людей, порождая недоверие и агрессию. Особенно этому влиянию подвержена молодежь, ей жить в будущем, ей творить историю нашего государства, а как, если нет никаких гарантий. Общась в молодежных «тусовках» и в интернете со всем миром, слушая и видя западную пропаганду, сулящую «золотые горы», живя в нашей стране, растерявшей почти все духовные ценности и принципы, молодежь естественно разочарована, отсюда и депрессия и агрессия.

Все хотят жить красиво, хорошо одеваться, вкусно кушать, ездить на дорогих иномарках, но сейчас при сложившемся ужасном социальном неравенстве, у десятка процентов молодежи, которые могут позволить себе все, проявляется чувство превосходства и циничного пренебрежения, а у остальных 90%, еле сводящих концы с концами, злость и зависть. Вот откуда идет агрессия. Наши «богатенькие» на «крутых тачках» плевать на всех хотели, им закон не писан. Грустная картина. Например, (в городе Екатеринбурге молодой человек избил беременную женщину на дороге, потому что она не пропустила его в свой ряд).

Как снимать агрессию? Единого совета и ответа тут нет. Все люди разные и каждый должен искать свой единственный путь. Воспитание, этика, нормы, морали, умение держать себя в руках – это прекрасно, но не выход. Бесконечно подавлять в себе эмоции нельзя, может произойти такой «взрыв», что мало не покажется никому. Копить агрессию нельзя, умереть можно. Есть немало других, более грамотных решений, которые советуют психологи, например:

1. Сосчитать до 10;
2. Успокоить дыхание: глубокий вдох и медленный выдох;
3. Прикрыть глаза, и посидеть в тишине;
4. Дать волю своим эмоциям в одиночестве;
5. Заняться физическим трудом или своим любимым хобби;

б. Можно написать записку со всеми своими обидами и сжечь;

Таким образом, занятия на свежем воздухе, на природе физкультурой, спортом, спортивными играми, йогой, аутотренингом, посиделкам с хорошими друзьями у костра с песнями под гитару, подальше от интернета и телевизора, будет способствовать возникновению хорошего настроения, укреплению нервной системы. Всю агрессию как рукой снимет.

Было произведено анкетирование среди участников возраста с 18 до 33 лет, с целью выявить отношение людей к автомобилизации, их понимание ее проблемы и как она влияет на их жизнь. На рисунке 1 изображено семейное положение опрашиваемых. Подавляющее большинство опрошенных являются не женатыми или не замужними.

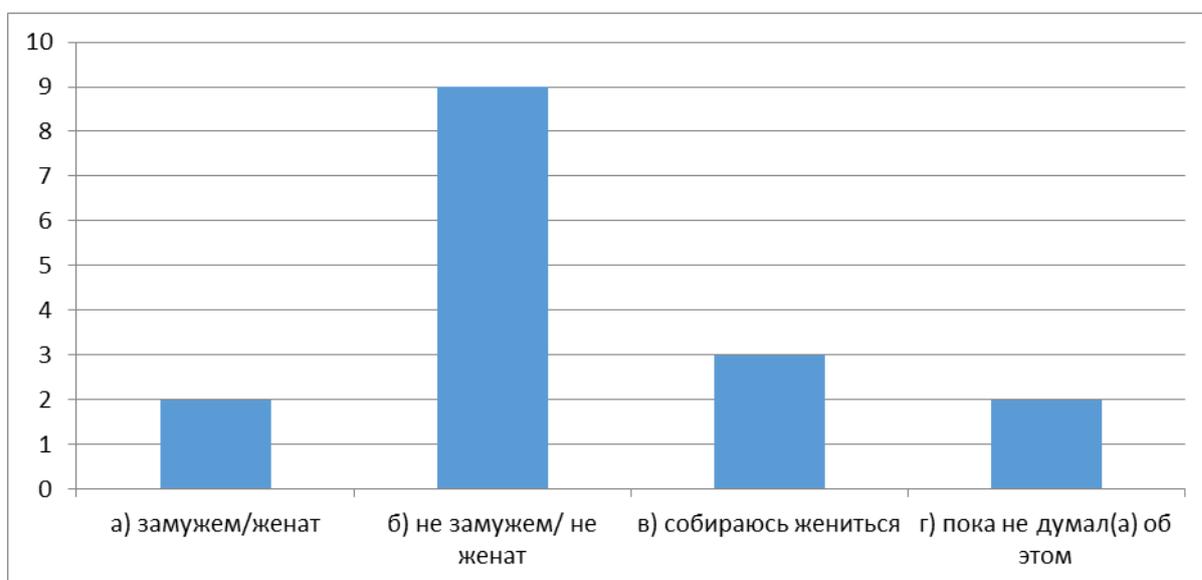


Рисунок 1 – Семейное положение у опрашиваемых

Рисунок второй содержит график с ответами опрашиваемых касательно их места проживания. Местом проживания большинства опрошенных является г. Екатеринбург, где они проживают с родителями, что указывает на то, что основная аудитория опрошенных относится к группе молодежи еще не готовых к семейной жизни.

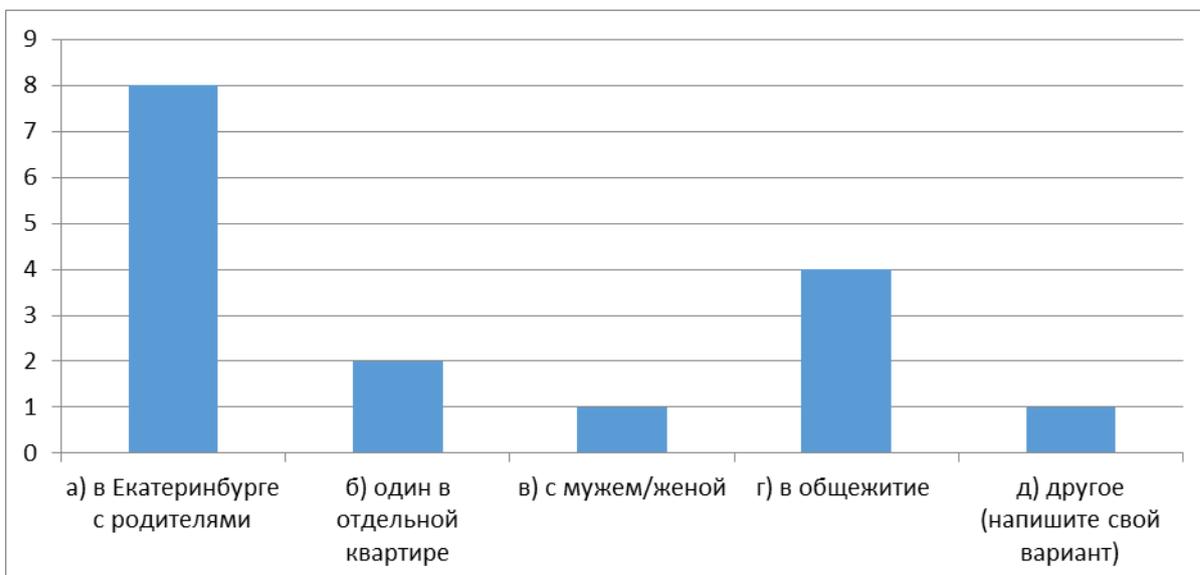


Рисунок 2 – Место проживания опрошенных

Дальнейшие планы респондентов содержатся на графике изображенном на рисунке 3. Большинство опрошенных хочет улучшить свое образование и продолжить дальнейшие свое развитие.



Рисунок 3 – Планы опрошенных после окончания вуза

Первостепенные имущественные потребности изображает график изображенный на рисунке 4. Основными потребности опрашиваемых является трудоустройство в г. Екатеринбурге, приобретение личного жилья и

автомобиля. Опрашиваемых приобретение личного транспорта стоит на одном уровне с покупкой жилищной площади.

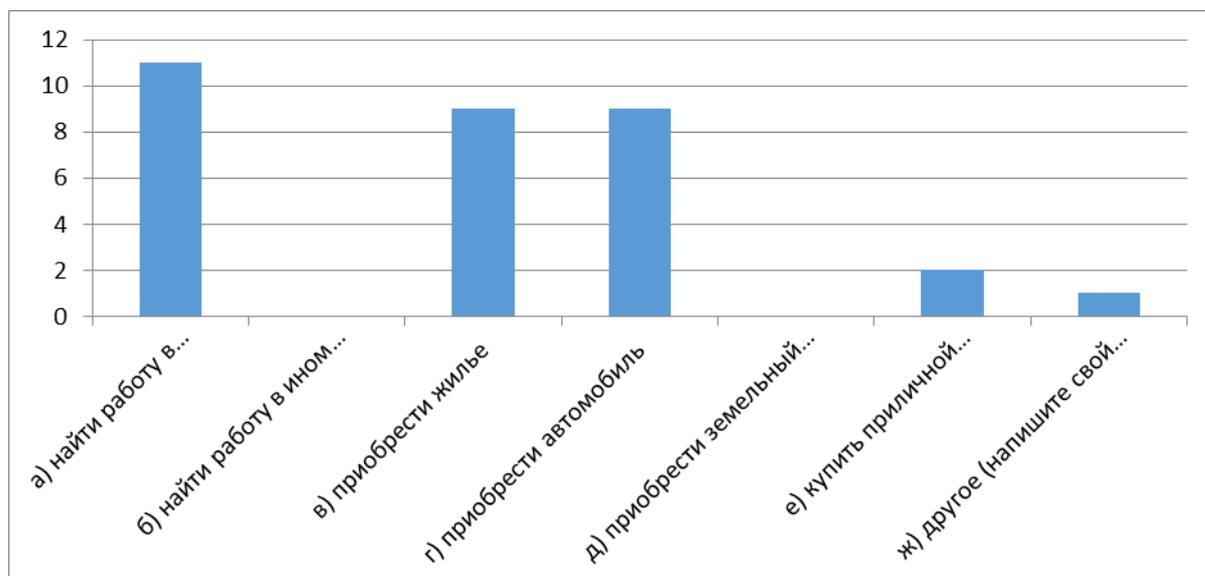


Рисунок 4 – Имущественные приоритеты опрашиваемых

На графике рисунка 5 респондентам предлагалось указать приоритеты касательно своего дальнейшего будущего путем расстановки баллов от 1 до 10. Вопрос в целом имеет сходства с вопросом, указанным на рисунке 4. Его результаты так же указывают на равенство приоритетов приобретения жилья и покупки автомобиля. При этом желание состояться как профессионал лишь незначительно выше.

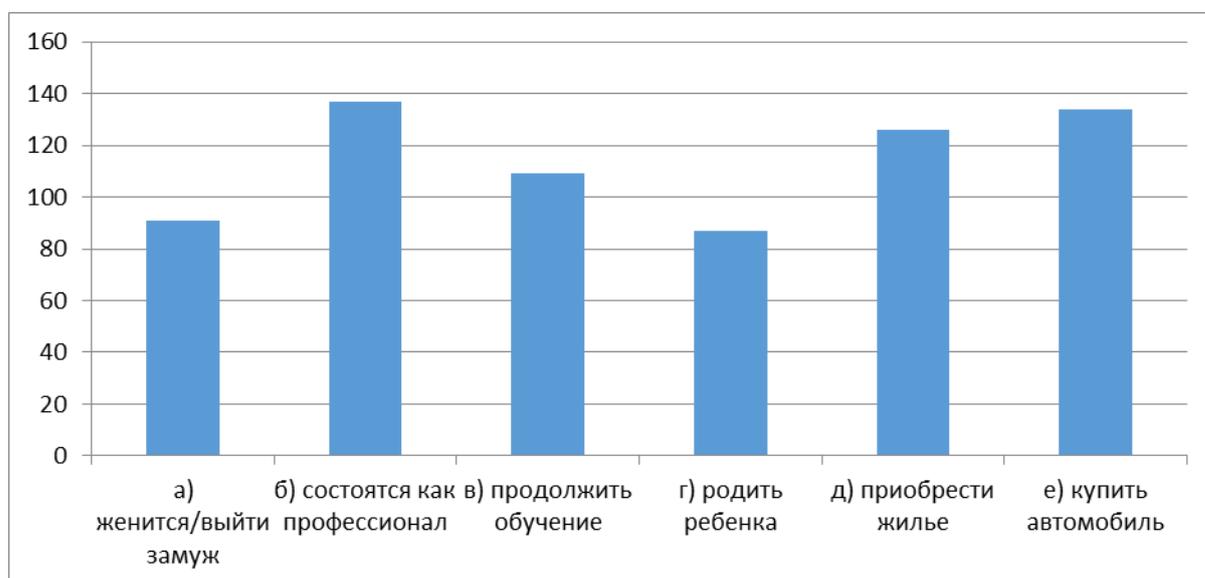


Рисунок 5 – Приоритеты будущего опрошенных

Для опрошенных не малое значение автомобиль имеет именно как признак достатка, а не как средство передвижения. На это указывает тот факт, что в вопросе, ответы на который указаны на рисунке 6, меньше 2/3 указали его значение для себя как транспорт.

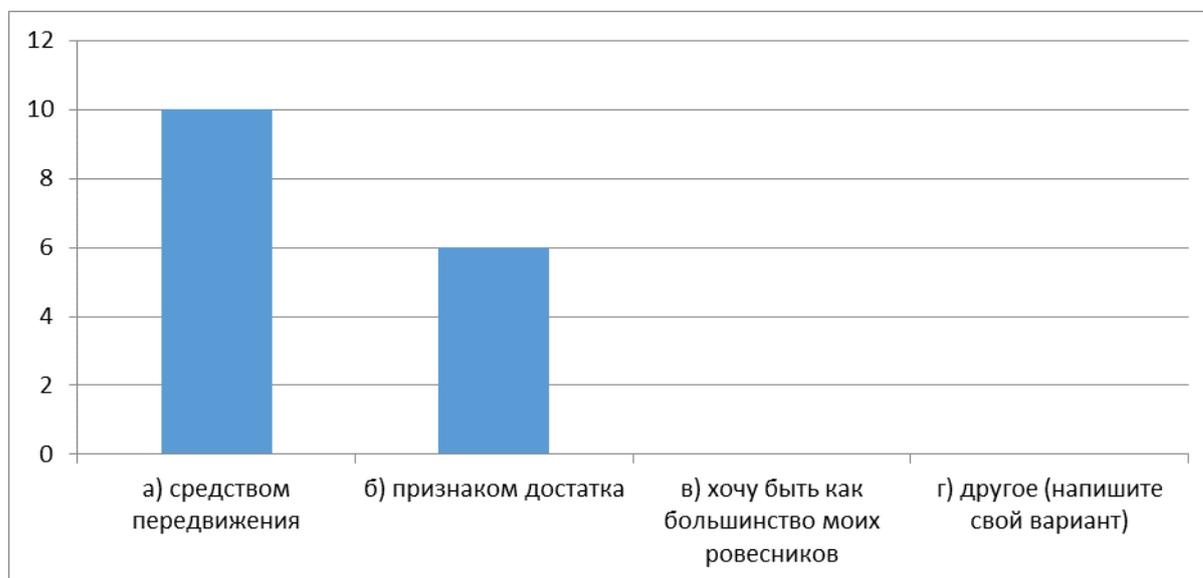


Рисунок 6 – ответы на вопрос «если я приобретаю автомобиль, то он для меня является»

На рисунке 7 видно, что большинство опрошенных даже не задумываются о том, будет ли для них выгоден автомобиль, слепо полагая, что он материально оправдает себя. Так же видно что осязательная часть не придает этому значения.

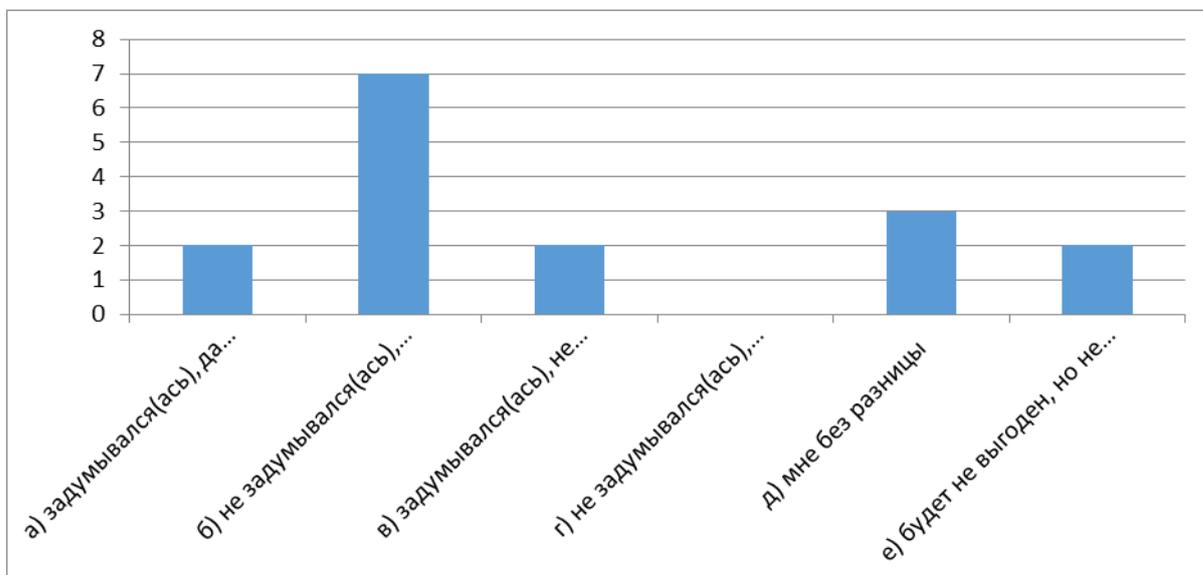


Рисунок 7 – ответы на вопрос «задумывались ли Вы над тем будет ли автомобиль для Вас выгоден?»

Наибольшую опасность представляет тот факт, что подавляющее большинство даже не задумывается о той опасности, которую представляет автомобиль для окружающих. Это может являться причиной безответственного поведения на дорогах, что особенно характерно для молодых водителей. Такое отношение к безопасности показывает график изображенный на рисунке 8.

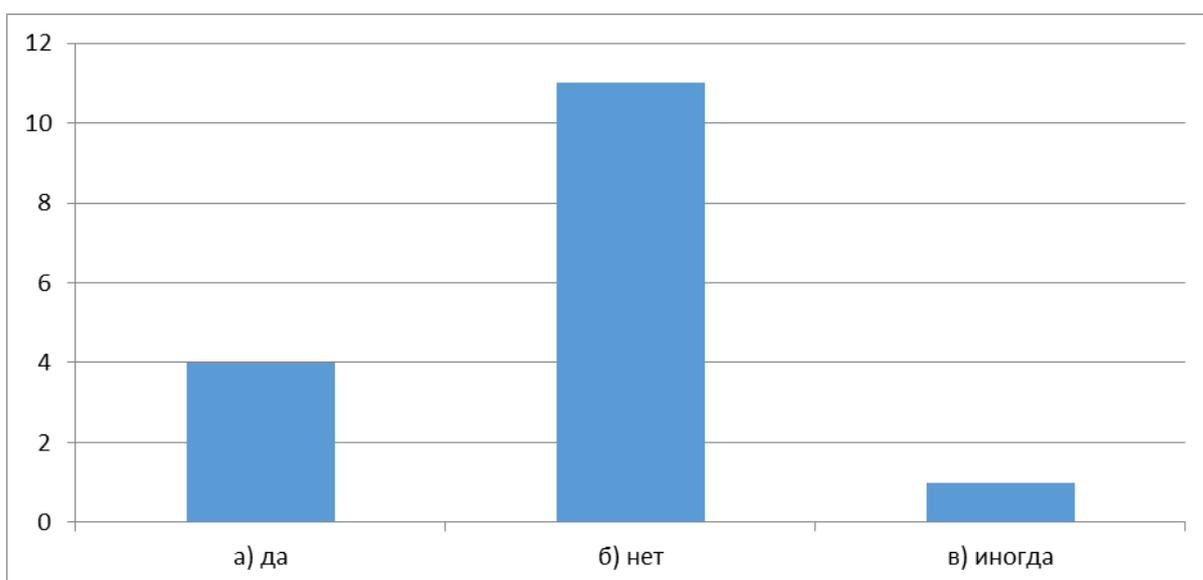


Рисунок 8 – ответы на вопрос «опасаетесь ли Вы за свое здоровье/своих близких/сограждан, когда Вы за рулем?»

3.3. Предложения автора об изменении некоторых норм действующего законодательства, связанного с автомобилизацией населения

В настоящее время на Земле эксплуатируется около 900 млн. автомобилей, и их число постоянно увеличивается. Улучшение качества воздуха на территории России имеет важное социально-экономическое значение. Результаты специальных исследований, выполненных в России и за рубежом, показали, что между здоровьем населения и качеством атмосферного воздуха наблюдается тесная положительная связь.

По отношению к автомобилистам автор предлагает несколько путей решения проблемы:

- проводить среди автолюбителей просветительскую работу, направленную на сохранение окружающей среды;
- рациональная организация движения транспорта по улицам города;
- построение автомагистралей в обход городов;
- контроль и регулирование автомобилей по токсичности и дымности отработавших газов;
- перевод автотранспорта с дизельных двигателей на экологически чистые виды топлива;
- рациональная организация движения транспорта по исследованию атмосферного воздуха вдоль оживленных автомагистралей;
- проводить среди автолюбителей просветительскую работу, направленную на сохранение окружающей среды;

Для более комплексного подхода, автор предлагает следующую политику:

- введение платного проезда в центр города;
- создание инфраструктуры для велосипедистов (велодорожки, велостоянки, доступный и удобный прокат велосипедов);
- обеспечение города удобными пешеходными дорожками;

- исследование атмосферного воздуха вдоль оживленных автомагистралей, и афиширование результатов для населения с целью показания реальной проблемы;
- создание доступной и удобной сети общественного транспорта;
- на примере Китая ввести ограничение на число автомобилей въезжающих в город.

Охрана природы – задача нашего века, проблема, ставшая социальной. Снова и снова мы слышим об опасности, грозящей окружающей среде, но до сих пор многие из нас считают их неприятным, но неизбежным порождением цивилизации и полагают, что мы ещё успеем справиться со всеми выявившимися затруднениями. Однако воздействие человека на окружающую среду приняло угрожающие масштабы. Чтобы в корне улучшить положение, понадобятся целенаправленные и продуманные действия. Ответственная и действенная политика по отношению к окружающей среде будет возможна лишь в том случае, если мы накопим надёжные данные о современном состоянии среды, обоснованные знания о взаимодействии важных экологических факторов, если разработает новые методы уменьшения и предотвращения вреда, наносимого природе человеком.

На что следует обратить внимание в решении проблемы обеспечения безопасности дорожного движения:

Первое. Широко проводить работы по безопасности автомобилей и дорог, снижение тяжести их последствий. В ряде стран предпринимаются попытки сконструировать безопасный автомобиль.

Второе. Расширение социально-экономического содержания проблемы дорожного движения усилило внимание к вопросам расходования топливно-энергетических ресурсов, охраной окружающей среды. Сегодня в целом ряде стран на автомобили приходится 40,50% и более суммарного выброса вредных веществ в атмосферу. В США, например, это составляет около 150млн. тонн в год.

Третье. С учетом углубления социализации проблемы во многих странах все более широкое внимание стало уделяться вопросам, связанным с участниками дорожного движения. Получают развитие психологические, медицинские, криминологические, социально-демографические и многие другие исследования, направленные на повышение надежности водителя. Только теперь организаторы дорожного движения серьезно занялись проблемой алкоголя, которая совсем недавно была окружена легкомыслием.

Глава 4. Возможности общеобразовательных организаций в деле воспитания учащихся как будущих автовладельцев

4.1. Цели и задачи урока

Тема влияние автомобилизации на населения России является актуальной и значимой. Важно донести до учащихся в школе, что автомобилем нужно пользоваться разумно и объяснить какие необратимые социальные последствия приносит во все сферы жизни общества автомобилизация. Необходимо дать школьникам как можно более объективные знания по этой теме, «зажечь» к ней интерес. И тогда, разобравшись с ошибками прошлого, подрастающее поколение захочет изменить ситуацию к лучшему в будущем.

Занятие может быть проведено по следующему конспекту для 9-11 класса.

Тема урока: «Автомобиль: за и против»

Цели урока:

обучающая – знакомство учащихся с понятием «автомобилизация»; знакомство с ее проблемами;

воспитывающая – формирование культуры поведения на дороге; формирование отношения к природе;

развивающая - развивать память, мышление, внимание учащихся.

2. Тип урока: урок сообщения новых знаний.

3. Вид урок: традиционный.

4. Методы обучения:

- по способу передачи и восприятия – лекция;
- по способу познавательной деятельности учащихся – репродуктивный.

4.2. Ход урока

1. Организационный этап.

Взаимное приветствие учителя и учащихся, проверка посещаемости по журналу, проверка готовности к уроку: наличие тетрадей, письменных принадлежностей, организация внимания.

2. Подготовка учащихся к активному и осознанному усвоению нового материала.

Учитель: Сегодня на уроке мы поговорим об автомобилях и их значении в нашей жизни. Запишите тему урока: «Автомобиль: за и против». Давайте запишем определение.

Автомобилизация – процесс оснащения населения автомобилями, который влияет на процесс экономического и социального развития общества, стимулируя занятость населения, развития машиностроения и технологий.

Вопрос ученикам: Какое значение по вашему мнению имеет автомобиль в вашей жизни?

Предположительный ответ. Средство передвижения, предмет роскоши.

Вопрос ученикам: Назовите минусы автомобиля, которые вы знаете?

Предположительный ответ:. Загрязнение окружающей среды, пробки

Вопрос ученикам: Назовите альтернативу автомобилю, которую вы знаете?

Предположительный ответ: Велосипед, мотоцикл.

Учитель: Такие варианты как мотоцикл или мотороллер не подходят, так как они имеют такие же плюсы и минусы, что и автомобиль.

Учитель рисует таблицу со сравнением «плюсов» и «минусов» автомобиля и его альтернатив, и просит учеников назвать варианты. Ответы обсуждаются и верные записываются в таблицу.

Автомобиль		Альтернатива (велосипед, пеший ход)	
«Плюсы»	«Минусы»	«Плюсы»	«Минусы»
Комфорт	Дорого	Дешево	Плохая погода
Большие расстояния	Выхлоп ядовитых веществ	Безопасность	Маленькая скорость
	Утечки жидкостей	Полезно для здоровья	Отсутствие велосипедных стоянок
	Малоподвижность водителя	Без пробок	
	Пробки		
	Аварии		
	Нервы		

3. Изучение нового материала

Учитель: Разберем указанные нами минусы автомобиля подробнее:

Почему использование автомобиля дорого обходится? В стоимость использования автомобиля входит бензин, его ремонт, расходные материалы. Когда мы едем в автомобиле, обычно мы едем в нем одни, и полностью обслуживаем его сами. В отличие от, например, автобуса, где мы только разово оплачиваем проезд.

Вопрос ученикам: Используют ли ваши родители автомобиль? И знаете ли вы, сколько денег они на него тратят? (*слушаем ответы учеников*).

Учитель: Чем чревата малоподвижность водителя? Это вызывает целый ряд болезней, которые появляются когда человек мало двигается, и сидит. Мы и так зачастую на работе сидим, и потом ещё сидим в машине, и часто после работы, дома, мы тоже сидим. Современный образ жизни детей и взрослых и так малоподвижен. Если бы мы ездили на велосипеде или проходили километр-другой в день пешком, это было бы гораздо лучше, если бы мы это время сидели в пробке в машине.

Вопрос ученикам: Согласны ли вы с тем, что мы мало двигаемся, и автомобиль взрослым этим вредит ещё больше? Стали бы вы ездить на работу на велосипеде? (*слушаем ответы учеников*).

Учитель: Когда мы стоим в пробках, или ещё хуже, попадаем хоть в небольшую аварию, это заставляет нас сильно нервничать, и тратить свое здоровье без видимых на то причин. В нашей стране у многих водителей достаточно агрессивный стиль вождения, который только добавляет нервов и в без того полной раздражающих вещей пробке. В итоге, пока мы возвращаемся с работы мы не получаем небольшой нервной разрядки, а наоборот, усугубляем все. Простая прогулка или поездка на велосипеде наоборот, способствует большей эмоциональной разгрузке.

И к тому же, когда мы едем на автомобиле, мы дополнительно рискуем попасть в аварию больше, чем когда мы идем пешком по тротуару или едем на велосипеде. Чаще всего, «авария» на велосипеде заканчивается небольшими ушибами, ссадинами и порезами, когда как на машине это чаще всего переломы, сотрясения, инвалидность, и даже смерть.

Вопрос ученикам: Знаете ли вы статистику аварий в своем городе?

Учитель: В России за 2015 год произошло 130 тысяч аварий, в которых погибло 16 тысяч человек, и 170 тысяч пострадало. Дети тоже в них попадали. И пострадало 16 тысяч детей, из которых больше 500 погибло.

Учитель: Выхлоп автомобиля, который использует в качестве топлива бензин или дизельное топливо, содержит в себе большое количество вредных и ядовитых веществ. А так же веществ, способствующих изменению климата. Автомобиль - основной источник загрязнения в мире. Ничто другое не наносит столько вреда нашей планете, сколько наносит его автомобиль.

Вопрос ученикам: Замечали ли вы «радугу» растекающуюся по лужам? Бывало ли вам трудно дышать по утрам от неприятного запаха?

Законодательно власти разных стран в мире стараются снизить пагубное влияние автомобиля на человека и природу. Одни из ключевых ограничений является обязательное использование так называемых

«каталитических нейтрализаторов», которые значительно сокращают выброс ядовитых веществ автомобилями в атмосферу, а так же разработка требований предъявляемых к производителям автомобилей по выбросу вредных веществ и запрет использования этилированного бензина.

Некоторые страны, такие как Китай, вводят прямое ограничение на использование автомобиля. Ограничивая количество машин, которое может въезжать в город. Другие страны стараются снизить пагубное воздействие двигателей автомобиля на среду мотивируя производителей бензина использовать альтернативные виды топлива. В Бразилии, например, практически все автомобили используют этиловый спирт в качестве топлива.

Вопрос ученикам: Какие законодательные ограничения на автомобили существуют в нашей стране?*(слушаем варианты учеников)*

Если ваша работа или место учебы все же находится слишком далеко, чтобы добираться туда пешком или даже на велосипеде, стоит отдать предпочтение общественному транспорту. Этим мы можем сэкономить на дороге, и даже помочь экологии. Ведь автобус, который везет почти 100 человек, потребляет всего в 3-5 раз больше топлива, чем автомобиль, на котором чаще всего люди едут одни. И нам не нужно дополнительно оплачивать ремонт и обслуживание этого автобуса, мы только оплачиваем проезд, который в сумме, например, за месяц, получается в 5 и более раз меньше. А если считать стоимость покупки автомобиля, то более чем в 10-15 раз меньше.

Все-таки, в наше время сложно представить семью, у которой нет автомобиля вовсе. От него не обязательно отказываться полностью, но нужно использовать его рационально. Автомобиль является хорошим подспорьем когда необходимо, например, купить большое количество продуктов, съездить в гости, куда-то за город, или по каким-то срочным делам. Но каждодневное использование автомобиля является неоправданным расточительством семейного бюджета и сомнительным источником комфорта, за который мы платим своим здоровьем.

4. Закрепление полученных знаний

Учитель: Сейчас я каждому из вас раздам тест по пройденной теме.

Тест

1. Назовите пример страны в которой вводится прямое ограничение на использование автомобиля:
1)Россия 2)Германия 3)Китай 4)Япония
2. Сколько аварий в России происходит за год?
1)250 тысяч 2)130 тысяч 3)50 тысяч 4)170 тысяч
3. Дайте определение понятию «Автомобилизация»(своими словами):
4. Назовите хотя бы 4 минуса автомобиля:
5. Назовите альтернативы автомобиля:
6. Что в качестве топлива использует большинство автомобилей Бразилии?:
1)Бензин 2)Дизель 3)Спирт 4)Мазут
7. Что является основными источником нервного напряжения за рулем автомобиля?(несколько вариантов)
1)Поломка 2)Агрессивное поведение других водителей 3)Пробки
4)Стоимость бензина 5)Парковка

5. Рефлексия

- Что вы узнали?
- Что вы знали?
- Что вы ещё хотели бы узнать?
- Что вам понравилось?

6. Домашнее задание

Написать развернутый ответ на вопрос «Согласен ли я с опасностью автомобилизации» и аргументировать его.

Свои знания учащиеся продемонстрировали, отвечая на различные вопросы учителя. Ученики высказали свою позицию по разным спорным вопросам, показали неплохие результаты в ходе теста, а также, проявили дальнейший интерес к изучению проблем автомобилизации в России.

Заключение

Итак, автомобилестроение является ведущей отраслью машиностроения промышленно развитых стран, влияющего на процессы экономического и социального развития общества. Оно дает импульс развитию других отраслей, стимулирует занятость населения как в производстве автомобильной техники и ее компонентов, так и в обслуживании автомобильного транспорта. Автомобилестроение сконцентрировало в себе самые передовые технологии массового производства и маркетинга. Ни один вид продукции не имеет такого хождения на вторичном рынке, как автомобили. Мировой опыт свидетельствует, что наличие собственной автомобильной промышленности является одним из основных элементов обеспечения национальной безопасности. Автомобильное производство развивается на основе достижений фундаментальной и прикладной науки, являясь одновременно важным фактором научно-технического прогресса. Автомобильная промышленность играет очень важную роль в экономике всех стран, которые производят автомобили, будучи одним из самых крупных источников рабочих мест. Всё это в совокупности выводит автомобильную промышленность на одну из передовых позиций в мировой экономике. При огромном позитивном влиянии автомобилизации на человечество, рост численности автотранспортных средств приводит к заметному увеличению негативного воздействия автотранспорта на загрязнение воздуха, земли, водоемов, шумовым загрязнением, увеличивающимся числом аварий и жертв ДТП.

В данной работе было произведено исследование проблемы явления автомобилизации России. Были выявлены положительные и отрицательные черты данного процесса для населения страны, и его жизнедеятельности. Исследовано влияние автомобилизации на физическое и моральное здоровье

населения страны. Положительные и отрицательные стороны данного явления, опасности и угрозы которые оно может представлять.

Во второй главе данной работы были проанализированы преимущества и потери населения от автомобилизации, медицинские и нравственно-психологические потери населения.

В третьей главе проанализировано влияние автомобилизации на нравственные и физиологические характеристики современной молодежи, представлены предложения об изменении некоторых норм действующего законодательства, связанного с автомобилизацией.

Данная работа нашла своё отражение в публикациях и конкурсных работ. Таких как, «Моя законотворческая инициатива» Свердловской области, где была отмечена дипломами (см. Приложение 2), а также множеством публикаций.

Список используемой литературы

1. Нормативные правовые акты

1.1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. N 195-ФЗ (в ред. от 2 октября 2012 г. N 158-ФЗ) электронный ресурс: Гарант

1.2. Гражданский кодекс Российской Федерации от 30 ноября 1994 г. N 51-ФЗ (в ред. от 2 октября 2012 г. N 166-ФЗ) электронный ресурс: Гарант

1.3. Уголовный кодекс РФ (УК РФ) от 13.06.1996 №63-ФЗ (в ред. от 28 июля 2012 г. №727) электронный ресурс: Консультант Плюс.

1.4. Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. N 1090 "О правилах дорожного движения" (в ред. от 19 июля 2012 г. N 727) электронный ресурс: консультант плюс.

2. Научная литература

2.1. Аксенов И.Я. Единая транспортная система: Учеб. для вузов – М: Высш. шк., 1991. – 321с.

2.2. Гражданское право России. Обязательственное право: Курс лекций (Отв. ред. О.Н.Садиков). - М.: Юристъ, 2004.

2.3. Н.Ф. Кузнецова, И.М. Тяжкова. Курс уголовного права в пяти томах. Том 1. Общая часть: Учение о преступлении.

2.4. Елепов А.А. «Развитие и современное состояние мировой автомотоциии», Учебное пособие, /Архангельск, ИПЦ САФУ, 2012, стр.60-82/.

2.5. Болбас М.М. «Транспорт и окружающая среда», Минск, 2003, с.542.

2.6. Денисов В.Н., Голощапов С.Д. «Негативное влияние загрязненности городской среды от автотранспорта на здоровье населения» - СТБ: МАНЭБ, 2002, с.149.

2.7. Журавлева Н.А. «Динамика ориентаций молодежи на моральноэтические ценности – актуальная проблема современного российского общества» \ Психологический журнал, 2013, №5, стр.46-57. \ Научная библиотека им. Белинского, отдел научных диссертаций.

2.8. Петров Д. «Жизненные ориентиры современной молодежи» / «Человек и труд», 2009, №11, стр.18-19./ Научная библиотека им. Белинского, отдел научных диссертаций.

2.9. Институт социологии Российской академии наук «Молодежь новой России: образ жизни и ценностные приоритеты», аналитический доклад, М., 2007.

2.10. Файзутдинов И.Ш. Комментарий к Гражданскому Кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) / отв. ред. - М.: 2009, изд-во «Юридическая литература». – 626с.

2.11. Кузнецова Е.Статья «Об ужесточении ответственности за нарушении ПДД с 01.07.2012 г.». Компания «Референт»

2.12. Материалы XI международной научно-практической конференции «Организация городского движения в условиях высокой автомобилизации как комплексная проблема» октябрь 2011г.

2.13. Гатина Г.Ф., Мерзликин В.А., Щукина Н.Н Мировая экономика, ИНФА-М; Пермь: Пермский государственный технический университет: 2004г.

3. Электронные источники

3.1. Гендерный признак. [Электронный ресурс] URL: www.kakprosto.ru/kak-828058-chtotakoegendernyu-priznak/(дата обращения:10.05.2016).

3.2. Последствия автомобилизации. [Электронный ресурс] URL: www.prihologicheskie-posledstviya-avtomobilizats (дата обращения:10.05.2016).

3.3. Последствия автомобилизации для автолюбителей. [Электронный ресурс] URL: [http://cyberleninka.ru/article/n/sotsialno-psihologicheskie-](http://cyberleninka.ru/article/n/sotsialno-psihologicheskie)

posledstviya-avtomobilizatsii-i-vozmozhnosti-ih-preodoleniya (дата обращения:28.04.2016).

3.4. Транспорт. [Электронный ресурс] URL: [uchlt.ru /catalog/transport /102790/](http://uchlt.ru/catalog/transport/102790/)(дата обращения:10.05.2016).

3.5. «AUTO.RU — Автомобили в России» 10.10.12 г. [Электронный ресурс] URL: <https://auto.ru> (дата обращения:10.05.2016).

3.6. Госавтоинспекция МВД России. [Электронный ресурс] URL: <http://www.gibdd.ru/>(дата обращения:10.05.2016).

3.7. «Правовая защита автолюбителя». Статистика ДТП в России за 2015г. [Электронный ресурс] URL: <http://www.vashamashina.ru>(дата обращения:28.04.2016).

3.8. «Правовая защита автолюбителя». Статистика ДТП в России за 2015г. [Электронный ресурс] URL: <http://www.vashamashina.ru/> (дата обращения:10.05.2016).

3.9. Молодежь. [Электронный ресурс] URL: <http://news.mail.ru/politics> (дата обращения:10.05.2016).

3.10. Экологические проблемы из-за автомобилизации. [Электронный ресурс] URL:http://otherreferats.allbest.ru/ecology/0064398_0.html (дата обращения:10.05.2016).

3.11. Газета «Newsland» Общественная идеология автомобилизации. [Электронный ресурс] URL: <http://newsland.ru> (дата обращения:10.05.2016).

3.12. Некоторые особенности автомобилизации населения. [Электронный ресурс] URL: <http://stroy-technics.ru/article/nekotorye-osobennosti-avtomobilizatsii-naseleniya> (дата обращения:10.05.2016).

3.13. Статья о болезнях автолюбителей. [Электронный ресурс] URL: <https://www.rosminzdrav.ru/> (дата обращения:10.05.2016).

Анкета. Автомобиль Вашей жизни: Друг? Враг? Просто так?

Уважаемые однокурсники просим ответить на вопросы данной анкеты, цель которой состоит в выявлении ваших жизненных приоритетов, которыми вы будете руководствоваться по окончании университета. Каждый из Вас уже выбрал для себя ориентиры своего благополучия и будет пытаться их достигнуть.

Вопросы анкеты:

1. Укажите ваш возраст _____
2. Пол _____
3. Я:
 - а) замужем/женат; б) не замужем/ не женат; в) собираюсь жениться; г) пока не думал(а) об этом
4. Я проживаю:
 - а) в Екатеринбурге с родителями
 - б) один в отдельной квартире
 - в) с мужем/женой
 - г) в общежитие
 - д) другое (напишите свой вариант) _____
5. По окончании вуза, я собираюсь:
 - а) поступить в магистратуру
 - б) устроится на работу по полученной специальности
 - в) устроится на работу по иной специальности
 - г) об этом пока не задумывался(ась)
6. Мои первостепенные имущественные потребности: (можно несколько ответов)
 - а) найти работу в Екатеринбурге
 - б) найти работу в ином населенном пункте
 - в) приобрести жилье
 - г) приобрести автомобиль
 - д) приобрести земельный участок
 - е) купить приличной одежды
 - ж) другое (напишите свой вариант) _____
7. Среди приоритетов моего будущего (в ближайшие пол года) : Расставьте баллы. 10- высокий; 1- низкий.
 - а) женится/выйти замуж
 - б) состоятся как профессионал
 - в) продолжить обучение
 - г) родить ребенка
 - д) приобрести жилье
 - е) купить автомобиль
8. Если я приобретаю автомобиль, то он для меня является:
 - а) средством передвижения
 - б) признаком достатка
 - в) хочу быть как большинство моих ровесников
 - г) другое (напишите свой вариант) _____
9. Задумывались ли Вы над тем, будет ли автомобиль для Вас выгоден?
 - а) задумывался(ась), да будет выгоден
 - б) не задумывался(ась), думаю будет выгоден
 - в) задумывался(ась), не будет выгоден
 - г) не задумывался(ась), думаю будет не выгоден
 - д) мне без разницы
 - е) будет не выгоден, но не хочу ездить на общественном транспорте/ ходить пешком
10. Опасаетесь ли Вы за свое здоровье/своих близких/простых граждан, когда Вы за рулем?
 - а) да; б) нет; в) иногда

