

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

DOI: 10.15838/esc/2017.2.50.14

УДК 316.346.32.053.6: 316.728, ББК 60.542.15:60.526

© Тайбек Мохамадиниа, Сомаях Негадари

Изучение образа жизни молодежи в контексте правопорядка и безопасности



Тайбек Мохамадиниа
Университет Пайаме Нур
Тегеран, Иран, а/я 19395-3697
E-mail: researchpnu@yahoo.com



Сомаях Негадари
Университет Пайаме Нур
Тегеран, Иран, а/я 19395-3697
E-mail: tayebeh.mohamadinia80@gmail.com

Аннотация. Социальная безопасность, являющаяся одним из наиболее важных критериев сформированности гражданского общества, базируется как на общественных соглашениях, так и на нормативных подходах. Основная цель данного исследования – изучение отношений между современным образом жизни и рискованным поведением молодежи. Сведения, необходимые для проведения исследования, получены методом анкетного опроса. Вопросы для анкет были сформулированы исходя из гипотезы исследования. Авторами использованы различные методы исследования и анкетирования с учетом преимущества количественного метода. Объем выборки составляет 286 молодых людей из города Абаде в возрасте от 18 до 35: 44,8% опрошенных – девушки, 55,2% – юноши; 44,8% опрошенных – моложе 25 лет, 34,7% – в возрасте 25–30 лет,

Для цитирования: Мохамадиниа, Т. Изучение образа жизни молодежи в контексте правопорядка и безопасности / Т. Мохамадиниа, С. Негадари // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2017. – Т. 10. – № 2. – С. 259-270. DOI: 10.15838/esc/2017.2.50.14

For citation: Mohammadinia T., Negahdari S. Studying the youth lifestyle with an approach to order and security. *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*, 2017, issue 10, no. 2, pp. 259-270. DOI: 10.15838/esc/2017.2.50.14

70,5% — старше 30; 61,9% опрошенных не состоят в браке, 38,1% — женаты/замужем. Результаты исследования не выявили статистически значимых различий между наличием или отсутствием занятости, семейным положением и рискованным поведением. Однако удалось обнаружить значительную зависимость между рискованным поведением и половой принадлежностью. Основная гипотеза, приведенная в исследовании, заключается в предположении зависимости между современным образом жизни молодежи и рискованным поведением (опасным вождением). Согласно полученным результатам, показатели религиозности ($R=0,423$), склонности к авантюризму ($R=0,180$) и развлечениям ($R=0,222$), культурного консюмеризма ($R=0,204$), социализма (коммунитаризма) ($R=0,293$) находятся в статистически значимой зависимости между рискованным поведением с доверительным уровнем в размере 99%. В то время как такие показатели, как эстетизм ($R=0,073$) и забота о здоровье ($R=0,031$), не являются статистически значимыми в контексте рискованного поведения молодежи.

Ключевые слова: образ жизни; правопорядок и безопасность; рискованное поведение; молодежь.

Введение

Вопрос безопасности, являющийся одним из наиболее важных, сложных и неизученных на сегодняшний день, широко обсуждается в политической, социальной и экономической сферах. Потребность в охране и безопасности входит в число базовых среди человеческих потребностей [1]. Субъективная и объективная безопасность индивида зависит от социальной безопасности, которая рассматривается как один из ключевых, жизненно важных показателей обеспечения защиты и сохранения важнейших ценностей, принятых в обществе [2]. Профессор Барри Бузан стал первым ученым, представившим социальные проблемы в классифицированной форме. Бузан подразделяет социальную безопасность на пять категорий: военную, политическую, экономическую, общественную и биоэкологическую. По его мнению, поскольку социальная безопасность заключена в рамки одной территории, она является второстепенной по отношению к национальной безопасности [3]. То, что эксперты национальной безопасности называют социальной защищенностью, общественной безопасностью и коллективной безопасностью, также подразумевает необходимость наличия безопасности и защищенности

общества в целом. Так как понятие коллективной безопасности не является общеизвестным, для разработки этой концепции авторы пользуются термином «социальная безопасность» [4]. Один из показателей социальной безопасности населения — безопасность на дорогах. Она во многом зависит от того, как участники дорожного движения пользуются дорогами, управляя транспортным средством. Поведение водителей на дорогах служит важнейшим фактором частоты дорожно-транспортных происшествий как непосредственно в Иране, так и на мировом уровне. 90–95% ДТП в Иране вызваны человеческим фактором, а именно поведением водителя [5]. После промышленной революции транспортные средства и автомобили стали рассматриваться как показатели цивилизованного мира, вождение представлялось необходимым для удовлетворения различных жизненных потребностей. В Иране дорожно-транспортные происшествия выступают в качестве главной причины смертности среди населения в возрасте старше 40 лет: свыше 71% от общего уровня смертности в этой возрастной группе приходится на ДТП. Это позволяет заявить, что среди четырех факторов (человеческий, дорожный, транспортный и природный) человеческий



фактор — основная причина ДТП в Иране [6]. В связи с этим многие исследователи полагают, что вождение, сопряженное с опасностью несчастного случая, необходимо выявлять в жизненном контексте отдельных индивидов, поскольку манера вождения, используемая и демонстрируемая отдельным индивидом, отражает его образ жизни. Следовательно, манеру вождения можно увязать с другими видами поведения, к которым склонен индивид. Образ жизни можно определить как систему положительных и отрицательных выборов, сделанных индивидом внутри установленных структурных ограничений. Образ жизни характеризуется двумя положительными и отрицательными аспектами (здоровье и риск).

Многие исследователи указывают на то, что люди, следующие здоровому образу жизни, проявляют менее рискованное поведение. Как полагает Cockerham, «образ жизни — это совокупность здоровых форм поведения, основанных на выборе людей и соответствующих их жизненным ситуациям». Такие выборы оказывают влияние на поведение людей в сфере охраны здоровья [7]. Город Абаде расположен вдоль шоссе, соединяющего провинции (останы) Исфахан и Фарс, а также, что еще более важно, на пути, соединяющем северные и южные останы, и это делает необходимым изучение образа жизни подростков, потому что их образ жизни оказывает большее влияние на манеру их вождения, особенно если это касается опасного вождения. Ввиду особого расположения этого города, предполагается обеспечение безопасности не только жителей, но и путешествующих людей, выбирающих данный маршрут и город для посещения, и его обычных посетителей, которые посчитают такой маршрут наиболее безопасным и удобным.

Обзор литературы

В своей статье Abaneh (1994), выполняя оценку манеры вождения и её влияния на движение транспорта в городе Аккра (Гана), приходит к заключению о значительной роли водителей в частоте возникновения проблем, связанных с дорожно-транспортными происшествиями на городских автотрассах. В исследовании Wallace (2003), посвященном изучению вклада внешних визуальных факторов, отвлекающих водителей при управлении транспортным средством, сделан вывод о том, что качество и форма внешних факторов, например дорожных знаков и рекламных щитов, расставленных в неправильных местах вдоль дорог, является причиной невнимательности водителей [8]. Shakeri Niya и Mohammad Pour (2009) установили наличие тесной взаимосвязи между психическим здоровьем, агрессией, типом личности и манерой вождения [6]. Share Pour и др. (2010), рассматривая половую принадлежность как наиболее значимый фактор при анализе ДТП, указывают также на то, что частота несчастных случаев и склонность к крайне опасному вождению менее выражены среди женщин, нежели среди лиц мужского пола [7]. В статье Ferdowsi и Ahmadi (2010) дается сравнение психологических факторов, таких как аккуратность, агрессивность и тип личности, и скорости реакции в трех категориях: 1) произвольно и произвольно отобранные водители-женщины; 2) произвольно отобранные водители-женщины и водители-мужчины и 3) произвольно отобранные водители-женщины и водители-мужчины [9]. Однако, по мнению Ahmadi (2011), половая принадлежность не оказывает значительного влияния на факт нарушения правил дорожного движения: нарушают как мужчины, так и женщины [10]. Согласно исследованию, проведенному Gorjiyan и др.,

выбор образа жизни, сопряженного с риском, является фактором, способствующим росту числа ДТП [11]. Garrusi отмечает значительную обратную взаимосвязь на промежуточном уровне между различными позициями по отношению к правилам дорожного движения и обоим аспектам манеры вождения. При этом была также выявлена тесная обратная взаимосвязь между отдельными характеристиками личности и намеренными ошибками. Связь между внутренним неуправляемым восприятием и нарушениями ПДД тоже рассматривается как отрицательная [12].

Теоретические основы

Манера вождения — образ действий, выбираемый водителем в форме способа управления автотранспортным средством на дороге [13]. Парадигма социальной идентификации (суперструктурализм), в отличие от двух других важнейших социологических парадигм (социальной реальности и социального поведения), акцентирует внимание на акторах и способе построения ими социальной реальности, а также на их определении и интерпретации ситуаций, предлагая творческий образ акторов. С точки зрения школы символического взаимодействия, одной из школ в парадигме социальной идентификации, люди играют активную роль в процессе социализации.

По мнению специалистов этой школы, социализация — процесс многосторонний, в ходе которого акторы просто трансформируются в получателей информации. Они не воспринимают полностью полученную в процессе информацию по той причине, что они обладают способностью думать и переосмысливать; вместо этого акторы вмешиваются и манипулируют процессом, основанным на временных и пространственных мотивах и ситуациях [14]. Социальная супервизия (социальный контроль) — термин, используемый

для того, чтобы отметить расширение процесса социализации. Подобный контроль относится к методам и инструментам, применяемым в обществе, чтобы помочь индивидам подстроиться под «ожидания» определенного слоя общества или группы механизмов социального контроля [15]. В связи с этим мы представляем несколько классификаций: 1) формальные и неформальные механизмы; 2) внешние и внутренние механизмы; 3) ценностные, эмоциональные и экономические механизмы; 4) механизмы дистанционного и ближнего контроля [16]. Интернализация норм и правил дорожного движения, а также контроль за их соблюдением зачастую происходят в непрерывном двустороннем процессе, причем водителей стоит рассматривать не как единоличных получателей и исполнителей этих норм и правил, а, напротив, как активных участников процесса. Учитывая содержание данных норм и правил, они (водители) рассматриваются как исполнительная сторона, имеющая дело с временными и пространственными аспектами соблюдения норм и правил в непрерывном процессе, с интерпретацией данных норм и правил и стремящаяся усвоить или не усвоить новые нормы и правила, сохранить или не сохранить ранее усвоенные нормы, а также придерживаться или не придерживаться усвоенных норм.

Некоторые исследователи, сторонники психологического подхода, продемонстрировали, что манера вождения складывается из таких трех аспектов, как когнитивный (неправильная оценка опасности ситуации), эмоциональный (включая эмоциональные потребности и недостатки: незрелость личности, стремление к превосходству, вызов и соревновательность, рискованное поведение); сенсомоторный или поведенческий (ошибки управления). Вместе с тем ряд исследователей указы-



вают также на взаимосвязь образа жизни и манеры вождения. Другие акцентируют внимание на социальных установках и социальных факторах, лежащих в основе этих установок и тем самым выражающих предрасположенности, суждения и чувства отдельного человека в процессе управления автотранспортным средством и взаимодействия с другими участниками процесса: например, их позиция по отношению к закону, полиции и нарушению прав; уровень агрессивности; социальная удовлетворенность; понимание национальной и религиозной принадлежности. Наконец, некоторые исследователи ссылаются на структурные и «фоновые» факторы, связанные с социально-экономическими параметрами с точки зрения социологии, а также с параметрами, относящимися к окружающей среде и роли водителя (его возраст, пол, уровень образования, семейное положение и т.д.) [17].

Теория внешнего, или прямого, контроля выступает одновременно с теорией принятия разумных решений. Номенс рассматривает совместные общественные действия как экономический обмен, поскольку уверен, что отдельные люди думают о преимуществах и недостатках, а также о последствиях действий, которые они намереваются совершить; причем выбор в отношении того или иного действия происходит тогда, когда индивид оценивает результат принятия своего решения как положительный и благоприятный. Прерженность общественным принципам, ориентирам и ценностям, основанным на внутреннем контроле, удерживает индивида от проявления оскорбительного и преступного поведения, заставляя его испытывать чувство вины, ответственности и стыда [18]. Behravan классифицирует факторы, влияющие на проявление опасной манеры вождения, на три категории.

- Во-первых, аддитивные (добавочные) факторы, включающие социальные потребности (теория потребностей и символического взаимодействия), агрессивное вождение (теория агрессии и неудач), фатализм (теория нейтрализации) и противозаконные действия (теория внешнего социального контроля).

- Во-вторых, редуцирующие (снижающие) факторы, включающие законность (внутренний социальный контроль), чувство религиозной и национальной принадлежности (символическое взаимодействие), удовлетворенность жизнью (теория оправданного социального действия), отношение к полиции (символическое взаимодействие), вероятность быть пойманным и наказанным (разумный выбор).

- В-третьих, базовые факторы контроля (теория нормативной слабости) [17].

Жизненные ситуации ограничивают возможность выбора. Они зависят от социально-экономического статуса индивида. Поэтому некоторым людям представлено больше вариантов выбора по сравнению с другими. По мнению Bordio, указывающего на важность структуры, любая концепция здорового образа жизни нуждается в том, чтобы особое внимание обращалось на возможности выбора. Жизненные возможности оказывают влияние на образ жизни двумя разными способами [15]: 1) социально-экономически и 2) путем создания границ восприятия, вытекающих из социализации и накопления опыта в определенной социальной среде. Выборы, сделанные акторами и исполнителями в структурных областях, приводят к регенерации социальных структур. Согласно Bordio, выборы, сделанные акторами в отношении транспорта, дорожного движения и прочих аспектов, указывают на предпочтения и энтузиазм различных классов, выявленные в рамках определен-

ного образа жизни; подобный энтузиазм основывается на манерах [7]. С другой стороны, склонность к опасному вождению среди молодежи (согласно теории Гайзера (Geizer)) указывает на определенный образ жизни, который не всегда рассматривается как здоровый [19]. Здоровый образ жизни является одним из её аспектов и состоит из самостоятельно выбранных индивидом форм консьюмеризма. Это, например, выбор рациона питания, одежды, способа поведения, автотранспортного средства, времяпрепровождения и т.д. В то же время Cockerham выходит за рамки этих форм и перечисляет конкретные решения, принятые по отношению к выбору пищевых продуктов, пристёгиванию ремня безопасности, личной гигиене, и т.д. как части здорового образа жизни. По его мнению, выборы, касающиеся здоровья, находятся в пределах зоны структурных ситуаций. Другими словами, выборы могут подтверждаться или ограничиваться жизненными возможностями индивида. Здоровый образ жизни понимается им как система выборов, сделанных индивидом согласно его/её социальному статусу и жизненным возможностям (ситуациям), которые рассматриваются им как социально-структурные формы жизнедеятельности людей. По мнению Cockerham, образ жизни — это совокупность положительных (здоровых) выборов, сделанных индивидом в структурных областях. Cockerham утверждает, что в рамках функциональности осуществление выборов имеет место в рамках таких структурных областей, как возраст, пол, социальное положение и социально-экономический статус [15].

Гипотезы исследования

1. Представляется, что существуют значительные различия между занятостью, семейным положением, половой принадлежностью и рискованным поведением среди молодежи.

2. Представляется, что существует значительная взаимосвязь между уровнем образования, личным доходом и доходом родителей и рискованным поведением среди молодежи.

3. Представляется, что существует значительная взаимосвязь между характеристиками современного образа жизни молодых людей и их рискованным поведением.

Определение понятий

Вспомогательные переменные включают возраст, наличие или отсутствие занятости, семейное положение, уровень образования, уровень доходов родителей и уровень личных доходов.

Независимой переменной данного исследования является образ жизни молодежи. Показатели, релевантные для данного исследования, следующие: религиозность, эстетизм, склонность к развлечениям и авантюризму, культурный консьюмеризм, социализм и стремление к здоровому образу жизни. Такие аспекты, как участие в молитвах, панихидах и прочих церемониях, групповые молитвы, походы в мечеть, посещение кладбища, отнесены к показателю религиозности. Что касается эстетизма, здесь присутствуют такие аспекты, как ношение красивой, модной и экстравагантной одежды, покупка косметики и принадлежностей по уходу за телом, прослушивание поп-музыки, просмотр мелодрам и фильмов по спутниковому телевидению, прослушивание музыки на CD. Склонность к развлечениям выражена следующими аспектами: вождение в нетрезвом состоянии, использование седативных средств, курение и прием психотропных веществ, посещение вечеринок и клубов и проведение времени вне дома. Склонность к авантюризму выражается в: стремлении выглядеть привлекательно, завоевать авторитет, обрести покой, бесцельном вождении и поездках по округе с друзьями. Аспекты культурного консьюмеризма: ис-



пользование интернета, посещение музеев и театров, прослушивание классической музыки, игра на музыкальных инструментах, просмотр фильмов социальной направленности, чтение романтической литературы, посещение кафе. Социализм проявляется во внимании к глобальным проблемам мира во всем мире, защите прав человека, биоэкологическим проблемам и политическим дискуссиям. В контексте стремления к здоровому образу жизни исследуются занятия одиночными и командными видами спорта, посещение стадионов, занятия физкультурой. Зависимая переменная настоящего исследования – склонность к авантюризму включает такие аспекты, как разговоры по мобильному телефону во время вождения, превышение скорости, въезд на улицы, где запрещен проезд, непристегнутый ремень безопасности, игнорирование дорожных знаков, прослушивание музыки во время движения, запрещенный обгон, несоблюдение безопасной дистанции, резкий обгон с подрезанием.

Методология

Необходимые для исследования данные были собраны с помощью анкетирования и опросов. Выборка исследования составлялась в несколько этапов методом случайного выбора. Объем выборки составляет 286 молодых людей из г. Абаде в возрасте от 18 до 35, которым предлагалось ответить на

вопросы анкеты. Вопросы были сформулированы на основе теоретической базы и гипотез исследования. Коэффициенты надежности вопросов, рассчитанные по шкале альфа Кронбаха, следующие: для показателя религиозности – 0,93, эстетичности – 0,85, склонности к развлечениям – 0,81, склонности к авантюризму – 0,89, культурного консьюмеризма – 0,85, социализма – 0,78, стремления к здоровому образу жизни – 0,85, для зависимой переменной (рискованное поведение) – 0,92. Полученные данные были проанализированы с помощью пакета программ обработки статистических данных общественных наук (SPSS); проверка гипотезы исследования проводилась с помощью t-критерия Стьюдента и регрессионной статистики.

Результаты исследования

44,8% выборки составили девушки, 55,2% – юноши; 44,8% опрошенных – моложе 25 лет, 34,7% – от 25 до 30 лет, 20,5% – старше 30 лет; 61,9% опрошенных не замужем или не женаты, 38,1% – замужем/женаты.

Апробация первой гипотезы. Представляется, что существуют значительные различия между занятостью, семейным положением, половой принадлежностью и рискованным поведением среди молодежи.

Согласно переменной T в таблице 1 (1,8) и ее уровню значимости (0,073), разница между средними значениями среди

Таблица 1. Средневероятные отклонения показателей занятости, пола, семейного положения и рискованного поведения

		Число опрошенных	Средневероятное отклонение	Среднеквадратическое отклонение	Среднеквадратическая ошибка	T	Уровень значимости
Занятость	Безработные	165	39,806	9,391	0,731	1,800	0,073
	Трудоустроенны	102	37,686	9,288	0,918		
Семейное положение	Не женаты/не замужем	119	42,974	8,610	8,610	6,702	0,000
	Женаты/замужем	148	35,797	8,767	8,767		
Пол	Жен.	165	38,957	9,248	0,719	0,085	0,932
	Муж.	102	39,058	9,657	0,956		

безработных и трудоустроенных незначительная, поэтому гипотеза не подтвердилась. Согласно переменной T (6,702) и ее уровню значимости (0,000), разница между средними значениями среди опрошенных мужского и женского пола значительная, таким образом, гипотеза подтвердилась. Согласно переменной T (0,085) и ее уровню значимости (0,932), разница между средними значениями среди женатых/замужних и неженатых/незамужних опрошенных незначительная; гипотеза не подтвердилась.

Апробация второй гипотезы. Представляется, что существует значительная взаимосвязь между уровнем образования, личным доходом и доходом родителей и рискованным поведением среди молодежи.

Результаты свидетельствуют о том, что корреляция между показателями уровня образования и рискованным поведением составляет 4,2% (табл. 2). Основываясь на том, что показатель $F=0,460$ и $sig=0,498$, можно констатировать, что между двумя переменными не было выявлено значительной взаимосвязи.

Уровень дохода родителей не имеет никакой взаимосвязи с показателем рискованного поведения; также не было выявлено никакой взаимосвязи между двумя переменными ($F=0,000$ и $sig=0,997$). Уровень личных доходов имеет взаимосвязь с показателем рискованного поведения, однако на основании того, что $F=0,328$ и $sig=0,567$, можно сделать вывод об отсутствии взаимосвязи между двумя переменными.

Апробация третьей гипотезы. Представляется, что существует значительная взаимосвязь между характеристиками современного образа жизни молодых людей и их рискованным поведением.

Результаты показали, что корреляция между показателями религиозности и рискованным поведением составляет 42,3% (табл. 3). Согласно тому, что $F=57,699$ и $sig=0,000$, выявлена значительная взаимосвязь между показателями религиозности и рискованным поведением ($p<0,01$). Корреляция между показателями эстетизма и рискованного поведения составляет 7,3%, между двумя переменными не было

Таблица 2. Двумерный регрессионный показатель уровня образования, уровня дохода родителей, личных доходов и рискованного поведения

Показатель	R	R ²	R ² ad	T	sig	F
Уровень образования	0,042	0,002	-0,002	0,679	0,498	0,460
Уровень дохода родителей	0,000	0,000	-0,004	0,574	0,997	0,000
Уровень личных доходов	0,035	0,001	-0,003	0,004	0,567	0,328

Таблица 3. Двумерный регрессионный анализ показателей современного образа жизни и рискованного поведения

Показатель	R	R ²	R ² ad	T	sig	F
Религиозность	0,423	0,179	0,176	7,590	0,000	57,699
Эстетизм	0,073	0,005	0,002	1,195	0,233	1,429
Склонность к развлечениям	0,222	0,049	0,046	-3,706	0,000	13,732
Склонность к авантюризму	0,180	0,032	0,029	-2,976	0,003	8,857
Культурный консьюмеризм	0,204	0,042	0,038	3,391	0,001	11,496
Коммунитаризм	0,293	0,076	0,082	4,988	0,000	24,884
Склонность к здоровому образу жизни	0,031	0,001	-0,003	0,511	0,610	0,261



обнаружено значительной взаимосвязи ($F=1,420$ и $\text{sig}=0,233$).

Корреляция между показателями склонности к развлечениям и рискованного поведения составляет 22,2%. Исходя из того, что $F=13,732$ и $\text{sig}=0,000$, была выявлена значительная взаимосвязь между данными показателями ($p<0,01$). Корреляция между показателями склонности к авантюризму и рискованным поведением составила 18%, между ними обнаружена также сильная взаимосвязь ($F=8,857$ и $\text{sig}=0,003$) ($p<0,01$). Корреляция между переменной культурного консьюмеризма и рискованным поведением составила 20,4%. На основании того, что $F=11,496$ и $\text{sig}=0,001$, выявлена значительная взаимосвязь между двумя переменными ($p<0,01$).

Корреляция между показателем коммунизма и рискованным поведением составила 29,3%. На основании того, что $F=24,884$ и $\text{sig}=0,000$, между этими показателями была выявлена значительная взаимосвязь ($p<0,01$). Корреляция между показателями склонности к здоровому образу жизни и рискованным поведением составила 3,1%; не было обнаружено значительной взаимосвязи между двумя переменными ($F=0,261$ и $\text{sig}=0,610$); гипотеза не подтвердилась.

Выводы

Социальная безопасность является одним из важнейших показателей гражданского общества, основанных как на общественных нормах, так и на нормативных подходах. Первые рассматривают социальную безопасность как результат социальных контактов и соглашений между людьми. Сторонники второго подхода подразумевают под ней последствия непроизвольного влияния нормативных и культурных структур на индивида. Если члены общества прерывают социальные контакты и коллективные соглашения или же нарушают нормативные режимы, считается, что

они подрывают социальную безопасность в зависимости от важности и ценности тех или иных соглашений и норм. Согласно идее о том, что технологии стали неотъемлемой частью жизни общества, а также о том, что совокупность определенных ценностей, норм, личного опыта, убеждений и привычек может оказывать влияние на внедрение этих технологий, которые, в свою очередь, способствуют социальным и культурным изменениям в обществе, — показатели рискованного поведения (опасное вождение) в зависимости от типа поведения могут различаться по сравнению с развитыми и развивающимися странами и различными городами Ирана. Разумеется, в силу отсутствия доступа к сопоставимым данным по другим случаям опасного вождения и в результате различий в шкале оценки, используемой в нашем исследовании, мы ограничились лишь исследованием взаимосвязей между фоновыми демографическими показателями образа жизни и опасным вождением. С учетом важности механизации процесса и его проникновения во все аспекты повседневной жизни, а также влияния, которое он оказывает на жизнь людей, и значимости манеры вождения и опасного вождения, настоящее исследование направлено на поиск ответа на вопрос, существует ли взаимосвязь между образом жизни и рискованным поведением (в частности, опасным вождением). Анализ полученных результатов указывает на то, что значительной взаимосвязи между занятостью и рискованным поведением нет, поэтому гипотеза не была подтверждена. Статистически значимая взаимосвязь была выявлена между половой принадлежностью и рискованным поведением, что подтвердило гипотезу. Полученные результаты соответствуют результатам прочих исследований, посвященных оценке взаимозависимости половой принадлежности и опасного вождения. Например, исследова-

нии, проведенные Haghshenas и др. (2008) [13], Share Pour и др. (2010) [7] и Cockerham (2004) [15], подтвердили наличие значительной взаимосвязи между половой принадлежностью и опасным вождением. Не было выявлено значительной взаимосвязи между семейным положением и рискованным поведением, что не опровергло гипотезу. Полученные результаты противоречат результатам, полученным в ходе других исследований, проведенных Younesian и Moradi, которые указывают на наличие взаимосвязи между семейным положением и рискованным поведением. Результаты двумерного регрессионного анализа показали, что взаимосвязи между уровнем личных доходов и рискованным поведением нет, тем самым опровергнув гипотезу. Подобные результаты также противоречат результатам исследований Younesian и Moradi (2005), указавших на наличие статистически значимой взаимосвязи между поведением водителя и его уровнем образования, а также маркой его машины. Эти результаты также совпадают с результатами, полученными в ходе исследования Haghshenas (2008) [13].

Основная гипотеза, предложенная в настоящем исследовании, заключалась в вы-

явлении наличия взаимосвязи между образом жизни современной молодежи и её рискованным поведением. На основе полученных результатов был сделан вывод о том, что показатели религиозности ($R=0,423$), склонности к развлечениям ($R=0,222$) и авантюризму ($R=0,180$), культурного консюмеризма ($R=0,204$) и коммунитаризма ($R=0,293$) находятся в значительной взаимосвязи с рискованным поведением (99% степень достоверности). Однако показатели эстетизма ($R=0,073$) и стремления к здоровому образу жизни ($R=0,031$) не оказывают значительного влияния на рискованное поведение. Эти результаты совпадают с результатами исследований других ученых и исследователей. Например, Cockerham (2005) в своем исследовании показал, что существует прямая зависимость между употреблением алкоголя и курением марихуаны и опасным вождением среди подростков [19]. В связи с этим Veg отмечает, что мужчины, тратящие меньше времени на развлечения в свободное время, меньше попадают в ДТП, а мужчины, употребляющие меньшее количество алкоголя по сравнению с женщинами того же возраста, также реже становятся участниками ДТП.

Литература

1. Yazdanfam M. 2009. Globalization, security and police. *Journal of Strategic Studies*, no. 2 (44).
2. Akhavan Kazemi B. Security and its dimensions in the Qur'an. *Journal of Islamic Studies*, 2006, no. 75.
3. Nasiri G. The meaning and pillars of societal security: sustainable security, social capital and social movements. *Journal of Strategy*, 2002, no. 26.
4. Rabbani Khorasgani A., Ghasemi V. The relationship between social security and religious attitude. *Journal of Isfahan University (Humanities)*, 2007, no. 2(4).
5. Goudarzi M. A., Shirazi M. The Relationship between stimulating consumption and risky behavior. *Journal of Psychology*, 2005, no. 9(1).
6. Shakeri Niya I., Mohammad Pour M. Relationship between personality traits, mental health, and aggressive with driving habits in risky drivers. *Quarterly of Traffic Management*, 2009, no. 15.
7. Share Pour M., Dadhir A., Ghorbanzadeh S. Gender Analysis crash with an emphasis on the concept of healthy lifestyle. *Woman in Development and Politics (Women's Research)*, 2010, no. 8(2).
8. Soltani L., Hosseini A., Amraie D. Spatial analysis of driving behavior in Isfahan. *Strategic Research Security and Social Order*, 2013, no. 5(1).
9. Ferdowsi T., Ahmadi A. Comparative study of driving character with and without accident. *Journal of Psychological Studies*, 2010, no. 7(2), pp. 85–105.



10. Ahmadi S. Investigated the relationship between gender and driving offenses. *Quarterly of Traffic Management Studies*, 2011, no. 20.
11. Gorjian S., Khodaveisi M., Amini R., Soltanian A. R., Reza Pour F. Drivers' lifestyle as human factor in the occurrence of traffic accidents in Hamadan. *Scientific Journal of Hamadan Nursing & Midwifery*, 2014, no. 23(4), pp. 33–44.
12. Garrusi B., Garrusi S., Anjamshoa F. Relationship between attitude personality and perceived locus of control with a variety of driving behaviors. *Journal of Health and Development*, 2014, no. 3(1).
13. Haghshenas H., Hosseini M., Jamshidi M., Azizi H. The relationship between personality traits and driving behavior in city of Shiraz. *Hakim Research Journal*, 2008, no. 11(3).
14. Ritzer G., Stepnisky J. *Contemporary Sociological Theory and Its Classical Roots: The Basics 4th Edition*. McGraw-Hill Education; 4th edition (September 6, 2012), 2012.
15. Cockerham W. C. Health lifestyle in Ukrain. *Public Health in Eastern Europe*, 2004, issue 50, pp. 264–271.
16. Salimi A., Davari M. *Sociology of Deviance*. 3rd edition. Institute of Science. Qom, Iran, 2007.
17. Behravan H., Behravan N. The social causes of dangerous driving in the city of Mashhad. *Iranian Journal of Social Studies*, 2011, no. 7.
18. Ahmadi H. *Sociology of deviance*. Samt. 1st edition. Tehran, Iran, 2005.
19. Cockerham W. C. Health lifestyle theory and the convergence of Agency and Structure. *Journal of Health and Social Behavior*, 2005, issue 46, pp. 51–67.

Сведения об авторах

Тайбек Мохамадиниа – кандидат социологических наук, старший преподаватель, факультет социологических наук, Университет Пайаме Нур (Иран, Тегеран, а/я 19395-3697; e-mail: researchpnu@yahoo.com)

Сомаях Негадари – кандидат педагогических наук, старший преподаватель, факультет педагогических наук, Университет Пайаме Нур (Иран, Тегеран, а/я 19395-3697; e-mail: tayebeh.mohamadinia80@gmail.com)

Tayebeh Mohammadinia, Somayah Negahdari

Studying the Youth Lifestyle with an Approach to Order and Security

Abstract. Social security is among the essential indicators of the human community foundation, both based on the social conventions and the normative approaches. The main objective of the present study is the survey of the relationship between the modern life styles and the youths' risky behaviors. The data required for the present study have been collected through the use of questionnaire and based on a surveying method. The questions are all formulated based on the study theoretical framework and the study hypotheses. The study population includes the youngsters ranging in age from 18 to 35 years of age from the city of Abadeh (Iran) from among which a total number of 286 individuals were selected as the study sample volume and they were asked to answer the questions in the questionnaires. In this study, 44.8% of the sample population were female and 55.2% were male. 44.8% of respondents were less than 25 years, 34.7% of respondents were 25 to 30 years old and 20.5% of respondents were older than 30 years. Also, 61.9% of respondents were single and 38.1% were married. The results of the current study indicated that there is no statistically significant difference between the employment and marital status and risk taking. But there was found a significant difference between gender and risk-taking. The main hypothesis proposed in the present study deals with the survey of the relationship between youngsters' modern life styles and risk-taking (risky driving) and according to the results obtained in the present study it was observed that the religiosity ($R=0.423$), entertainment-centeredness ($R=0.222$), adventurousness ($R=0.180$), cultural consumerism ($R=0.204$), socialism (communitarianism) ($R=0.293$) indices were in

a statistically significant relationship with risk-taking in a 99% confidence level; but the indices such as aestheticism ($R=0.073$) and health-seeking ($R=0.031$) were not found in a statistically significant relationship with risk-taking in the youths.

Keywords: Lifestyle; Order and security; Risk-seeking; Youth.

References

1. Yazdanfam M. 2009. Globalization, security and police. *Journal of Strategic Studies*, no. 2 (44).
2. Akhavan Kazemi B. Security and its dimensions in the Qur'an. *Journal of Islamic Studies*, 2006, no. 75.
3. Nasiri G. The meaning and pillars of societal security: sustainable security, social capital and social movements. *Journal of Strategy*, 2002, no. 26.
4. Rabbani Khorasgani A., Ghasemi V. The relationship between social security and religious attitude. *Journal of Isfahan University (Humanities)*, 2007, no. 2(4).
5. Goudarzi M. A., Shirazi M. The Relationship between stimulating consumption and risky behavior. *Journal of Psychology*, 2005, no. 9(1).
6. Shakeri Niya I., Mohammad Pour M. Relationship between personality traits, mental health, and aggressive with driving habits in risky drivers. *Quarterly of Traffic Management*, 2009, no. 15.
7. Share Pour M., Dadhir A., Ghorbanzadeh S. Gender Analysis crash with an emphasis on the concept of healthy lifestyle. *Woman in Development and Politics (Women's Research)*, 2010, no. 8(2).
8. Soltani L., Hosseini A., Amraie D. Spatial analysis of driving behavior in Isfahan. *Strategic Research Security and Social Order*, 2013, no. 5(1).
9. Ferdowsi T., Ahmadi A. Comparative study of driving character with and without accident. *Journal of Psychological Studies*, 2010, no. 7(2), pp. 85–105.
10. Ahmadi S. Investigated the relationship between gender and driving offenses. *Quarterly of Traffic Management Studies*, 2011, no. 20.
11. Gorjian S., Khodaveisi M., Amini R., Soltanian A. R., Reza Pour F. Drivers' lifestyle as human factor in the occurrence of traffic accidents in Hamadan. *Scientific Journal of Hamadan Nursing & Midwifery*, 2014, no. 23(4), pp. 33–44.
12. Garrusi B., Garrusi S., Anjamshoa F. Relationship between attitude personality and perceived locus of control with a variety of driving behaviors. *Journal of Health and Development*, 2014, no. 3(1).
13. Haghshenas H., Hosseini M., Jamshidi M., Azizi H. The relationship between personality traits and driving behavior in city of Shiraz. *Hakim Research Journal*, 2008, no. 11(3).
14. Ritzer G., Stepnisky J. *Contemporary Sociological Theory and Its Classical Roots: The Basics 4th Edition*. McGraw-Hill Education; 4th edition (September 6, 2012), 2012.
15. Cockerham W. C. Health lifestyle in Ukrain. *Public Health in Eastern Europe*, 2004, issue 50, pp. 264–271.
16. Salimi A., Davari M. *Sociology of Deviance*. 3rd edition. Institute of Science. Qom, Iran, 2007.
17. Behravan H., Behravan N. The social causes of dangerous driving in the city of Mashhad. *Iranian Journal of Social Studies*, 2011, no. 7.
18. Ahmadi H. *Sociology of deviance*. Samt. 1st edition. Tehran, Iran, 2005.
19. Cockerham W. C. Health lifestyle theory and the convergence of Agency and Structure. *Journal of Health and Social Behavior*, 2005, issue 46, pp. 51–67.

Information about the Authors

Tayebeh Mohammadinia – Ph.D. in Social Sciences, Assistant Professor, Department of Social Sciences, Payame Noor University (PO BOX 19395-3697, Tehran, Iran; e-mail: researchpnu@yahoo.com)

Somayeh Negahdari – Ph.D. in Educational Sciences, Assistant Professor, Department of Educational Sciences, Payame Noor University (PO BOX 19395-3697, Tehran, Iran; e-mail: tayebah.mohammadinia80@gmail.com)

Статья поступила 06.02.2017.