

فساد در جاده؛ بررسی موردی: پلیس راهور روسیه

آنتون اولنیک^۱

ترجمه: امیر حسین باقری^۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۳/۱۵

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۵/۲۸

از صفحه ۱۱۷ تا ۱۳۶

چکیده

موتورسواران روزانه با افسران پلیس راهنمایی و رانندگی سروکار دارند و در روسیه، عملکرد این بخش شفاف نیست. مطالعات عمده نشان می‌دهد پلیس راهور مثالی کلیدی در بررسی میزان فساد در کل این کشور است. این مقاله ارتباط فساد در پلیس و امنیت جاده‌ای را مورد بحث قرار می‌دهد. وجود فساد در این بخش تأثیر زاینباری داشته و کاهش رفت و آمد، مانع رشد اقتصاد متوسط روسیه شده است. در حال حاضر، رانندگان خودرو روسی هیچ‌گونه انگیزه‌ای برای مبارزه با فساد ندارند: رشد دائمی جرمه‌ها و امتیازهای منفی برای جرائم ترافیکی، فریبندگی پرداخت رشوه را در مقایسه با اعتراضات فردی و جمعی افزایش می‌دهد. این مسئله ناخوشایند، روندی معیوب را ایجاد می‌کند که با گذشت زمان به فسادی پایدار بدل می‌شود. داده‌های آماری رسمی و نتایج مطالعات جامعه شناختی، اطلاعات لازم را برای این تجزیه و تحلیل فراهم می‌کند. متغیرهای تحلیل ابزاری و الگوی بازگشتی چندگانه در این تحقیق مورد استفاده قرار گرفته است.

واژگان کلیدی

فساد، پلیس راهنمایی و رانندگی، ایمنی جاده‌ای، روسیه

۱. Anton Oleinik: گروه جامعه شناسی، دانشگاه یادبود نیوفاندلند، کانادا. دانشکده هنرها و علوم لیبرال، دانشگاه ایالتی سن پترزبورگ، روسیه.

۲. کارشناس ارشد تربیت مترجمی انگلیسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز. رایانامه: amirosin90@gmail.com

۱. مقدمه

رانندگی عامل به خطر افتادن سلامتی در سراسر جهان است. خطر آسیب دیدگی یا فوت در حوادث جاده‌ای در برخی از کشورها به گونه‌ای محسوس بسیار زیاد است؛ برای مثال، میزان تلفات جاده‌ای در روسیه با ۲۳/۹ کشته در صد هزار نفر در سال ۲۰۰۴ بیش از میانگین اتحادیه اروپا با ۱۱/۸ نفر است. اخیراً ارقام جدید نشان می‌دهد که خلأ ایمنی در جاده‌ها رو به گسترش است. سال ۲۰۱۲ میزان تلفات جاده‌ها در نروژ ۲/۹، سوئد و دانمارک ۳، روسیه ۱۹/۶ و ۲۳/۶ در مالزی افزایش یافته است.

یک راهبرد رایج برای ایمن‌سازی جاده‌ها، تحمیل مجازات سنگین برای نقض قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، و بر استدلال اقتصادی مبتنی است که هدف آن محدود کردن رفتارهای پرخطر رانندگان با افزایش جریمه است. در سال ۲۰۰۸ روسیه اقدامات شدیدتری را اجرا کرد که هر ساله بر شدت آن می‌افزاید؛ با این حال، تلاش برای افزایش ایمنی جاده‌ها با تشدید مجازات نقض ترافیک، همیشه موفق نیست. نتیجه آن به چندین متغیر مداخله‌گر از جمله سازگاری و یکنواختی قانون راهنمایی و رانندگی بستگی دارد. اگر اجرای این گونه طرحها انتخابی باشد، ویژگی برجسته این عامل ترس از مناطق با میزان فساد زیاد است. پلیس راهور چنین مناطقی ممکن است به این مجازاتهای سنگین به چشم فرصتی برای درخواست و پذیرش رشوه از رانندگانی نگاه کند که با قانون مشکل دارند و مرتکب تخلف می‌شوند. هر چقدر این مجازاتها سخت‌تر باشد، رعایت آن نیز از دیدگاه بعضی افراد سخت‌تر است؛ نظیر سالتیکوف^۱ نویسنده قرن نوزدهم که در گزارش از بعضی مشاهدات خود چنین می‌گفت: سختگیری در قوانین روسیه با نظر به این واقعیت که احترام به آنها اختیاری است، کاهش می‌یابد. فساد باعث تبدیل قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی به عنوان ابزار افزایش ایمنی جاده‌ها و وسیله‌ای برای گرفتن رشوه می‌شود. روسیه یکی از فاسدترین نیروهای خدمات عمومی را در جهان دارد. در سال ۲۰۱۴ سازمان شفافیت بین‌المللی نمره ۲۷ از ۱۰۰ را به روسیه داد (هر چه نمره کمتر باشد، میزان فساد بیشتر است). تنها ۴۰ کشور از ۱۷۴ کشور از روسیه نمره کمتری دارند. علاوه بر این پلیس راهنمایی و رانندگی روسیه (مدیر کل ایمنی ترافیک و جاده‌ها در وزارت کشور روسیه) همیشه فاسدترین بخش بدنه دولت به شمار می‌رود؛ به عبارت دیگر میزان فساد قابل مشاهده به حدی زیاد است که نوعی هنجار شده است؛ آن هم در کشوری که یکی از بیشترین میزان فساد را در جهان دارد. مسئله‌ای که در این مقاله به آن پرداخته شده، بررسی تأثیر فساد بر امنیت جاده‌هاست. وضعیت جاده‌های روسیه، داده‌های خوبی را برای مطالعه موردی با توجه به سطح گسترده فساد

در این کشور به ما می‌دهد. تغییرات اخیر (۲۰۰۸ و بعد از آن) در قوانین ترافیک در راستای مشهود ساختن ارتباط میان فساد جاده و امنیت جاده‌ها، جریمه‌های سنگین در نهایت سبب ایجاد انگیزه قوی برای جلوگیری از اجرای مورد به مورد احکام و ایجاد فساد پایدار است.

۲. عناصر نظریه فساد در جاده‌ها

نظریه اقتصادی جرم و مجازات، بخش جدایی ناپذیر از قانون و اقتصاد را پیشنهاد می‌کند که اعمال مجازات‌های سختگیرانه در مورد جرائم راهنمایی و رانندگی، سبب افزایش ایمنی جاده‌ها می‌شود. با بررسی دقیق‌تر نظریه جرم و مجازات مالی در نقض ترافیک ریشه دارد. بیکر عقیده داشت نباید فضا را برای ارتکاب جرم به گونه‌ای در آورد که فرد متخلف به بررسی احتمالات و خطر کردن برای آن بپردازد. او می‌گوید: «من احتمال گرفتن برگ جریمه و هزینه بردن به پارکینگ را محاسبه کردم و تصمیم گرفتم هزینه خطر کردن را بپذیرم و ماشینم را در خیابان پارک کنم. اگر شانس و احتمال گرفتن جریمه بیشتر شود، بیکر راه قانونی پارک را انتخاب خواهد کرد (اما سرانجام شانس کسب کردن این بینش ارزشمند را از دست می‌داد)».

قانون و علم اقتصاد، الگویی منطقی را برای توضیح این رفتار انحرافی مطرح می‌کند که راه حل پیشنهادی آنها چگونگی کاهش دامنه آن مجازات است؛ برای مثال هر فرد منطقی به جای ارتکاب جرم سعی می‌کند با پیروی از قانون، وضع اجتماعی بهتری را برای خود فراهم کند. «اساس ساختار قانون در دورنمای اقتصادی، مشوقها را تغییر می‌دهد»؛ برای مثال رانندگان موتورسوار انگیزه پیدا خواهند کرد که با قوانین ترافیکی تطبیق پیدا کنند؛ آن هم نه به دلیل نگرانیهای انسانی بلکه به دلیل اینکه رانندگی ناایمن هزینه زیادی دارد. از این نظر جاده‌های ایمن، نتیجه افزایش اعمال مجازات‌های سنگین برای متخلفان پرخطر است؛ مثال به کارگیری این منطق در عملیتهای تمرینی فراوان است. دولتهای کشورهای گوناگون، هم توسعه یافته و هم در حال توسعه در جست و جوی راه حلی برای مسئله امنیت جاده‌ها با راه‌های پیشنهادی مجازات بیشتر برای تخلفات ترافیکی و تشخیص قطعی بیشتر هستند. روسیه در این رابطه هیچ‌گونه استثنائی قائل نیست.

دولت روسیه هم‌چنین جریمه‌های رانندگی ناایمن را افزایش داده است که اجازه می‌دهد تشخیص ترافیک جاده‌ای با کمک دوربینهای طرح ترافیک (بدون اینکه حتی موتورسواران را از عملشان آگاه کند) شبکه خود را گسترش دهند. افسران پلیس راهور، قدرت اختیاری در ضبط ترافیک جاده و تعاملشان با موتورسواران را چه به صورت دستی و چه به صورت خودکار دارند؛

برای مثال جریمه رانندگی در حال مستی (غلظت الکل تنفسی بیش از حد مجاز که ۰/۱۵ میلی گرم در هر لیتر است.) در روسیه یکی از بیشترین موارد در جهان است: سی هزار روبل (۹۷۷ دلار آمریکا که قانون آن در ۱۵ نوامبر ۲۰۱۳ وضع شد.) یا بازداشت برای بیش از ۱۵ روز و ۱۰۰ تا ۲۰۰ ساعت کار اجباری بر اساس قانون اداری و اجرایی، شناسه ۱۲/۷/۲.

بنابراین رابطه علت و معلولی بین امنیت جاده‌ای و برنامه جریمه شدن برای تخلفات ترافیکی، محقق را مجبور می‌سازد تا تأثیر دیگر متغیرها را بر امنیت جاده کنترل کند. سطح فساد یک عامل است. در ۲۰۱۲ سطح فساد قابل مشاهده در کشور با تعداد افراد کشته شده در تصادفات جاده‌ای در این کشور نسبتی منفی دارد: ($r = -0.675, pb 0.001, N=38$)^۱

رُز آکرمن^۲ فساد را «سوء استفاده از قدرت عمومی برای منافع شخصی و سیاسی به گونه‌ای توسط مقامات تعریف می‌کند که نوعی از استاندارد در تعاریف تلقی می‌شود.» تعریف به این روش، فساد را شامل شکستن هنجارهای قانونی یا اخلاقی می‌داند. نقض هنجار توسط مسئولانی که نماینده دولت هستند با قوانین و مقررات ترافیک مشخصاً مرتبط است. میزان جریمه به همان اندازه مهم است که قطعاً عملکرد یکنواخت و خاص آن مهم است. استفاده بیشتر از قانون به تمایل به اعمال فشار تبدیل می‌شود. استفاده انتخابی و یا ناعادلانه از مجازات شدید، انگیزه‌های رانندگان را تحریف می‌کند. به جای تلاش برای رانندگی با خیال راحت‌تر، آنها می‌توانند با رشوه دادن به مأمور پلیس راهنمایی و رانندگی، ایجاد اتصالات مفید در محیط خود، ایجاد برخی از خدمات در ازای تلاش برای رانندگی با خیال راحت‌تر یا تأثیر بر مافوق آنها امیدوار باشند.

در مورد پلیس راهور، دور شدن از رفتار مقرر می‌تواند شکلهای مختلفی بگیرد؛ به عنوان شروع، پلیسهای ترافیک قبول کرده‌اند که خود را با قوانین ترافیک و مقررات وفق دهند. اگر آنها نتوانند مطابقت پیدا کنند، سپس دیگر موتورسواران تمایل خواهند داشت که رانندگی ایمن را گزینه‌ای اختیاری تلقی کنند و نه اجباری. پلیس ترافیک می‌تواند قوانین و مقررات ترافیک را اجباری، و آن را بسته به میزان وضعیت اجتماعی بروز جرم به شکل متفاوتی اجرا کند. نوع تلطیف شده‌تری از قانون که دست عده مشخصی از کاربران را باز می‌گذارد تا با پرداخت هزینه لازم به گونه‌ای که مایلند رفتار کنند؛ اما قانون برای دیگر افراد به صورت تمام و کمال انجام می‌شود. رشوه‌ها همیشه پولی شکل نمی‌گیرد. افسران پلیس راهنمایی و رانندگی ممکن است به

۱. محاسبات توسط نویسندگان از آنجا که شفافیت بین‌المللی از مقیاس معکوس برای ارزیابی فساد ادراک شده استفاده می‌کند. (۱ اشاره به فاسدترین دولت، ۱۰- به کمترین فساد)، هرچه دولت هر کشور شفافتر باشد، مرگ و میر بر اثر تصادفات وسایل نقلیه موتوری نیز کمتر است.

خدمات عرضه شده توسط متخلف یا صرفاً در حفظ اعتبار خود به عنوان "شهروندان خوب" در جامعه‌ای محلی علاقه‌مند باشند. در برخی از کشورها از جمله روسیه، پلاکهای خاص برای نشان دادن وضعیت ممتاز کاربر خودرو در خدمت شما است؛ به عنوان مثال، مقامات عالی‌رتبه دولتی و افرادی که در اجرای قانون کار می‌کنند (پلیس، سرویسهای ویژه و غیره)، چنین صفحه‌هایی دارند. آنها هم‌چنین "دستگاه‌های سیگنال" دارند؛ مانند چراغهای هشدار اضطراری. تکثیر پلاکهای مخصوص و چراغهای هشدار دهنده اضطراری گاهی باعث تحریک و اعتراضات احتمالی توسط رانندگان بدون چنین امتیازاتی می‌شود. علاوه بر این، چراغهای هشدار اضطراری و پلاکهایی که حاکی از وضعیت ممتاز کاربر خودرو است در نهایت می‌تواند غیرقانونی از پلیس راهنمایی و رانندگی خریداری شود؛ این عمل هم‌چنین نوعی فساد است.

منابع درباره فساد و ایمنی جاده‌ها بر اهمیت یکنواختی در قوانین و مقررات تأکید می‌کند. فساد، امنیت جاده‌ها را هم در کشورهای توسعه یافته و هم در حال توسعه تضعیف می‌کند؛ با این حال اگر در این مسئله اثر غیرمستقیم فساد را هم ببینیم، تصویر تیره‌تر هم می‌شود. اقتصاددانان می‌دانند فساد باعث کند شدن رشد اقتصادی می‌شود و رشد اقتصادی به نوبه خود زمینه افزایش ترافیک را فراهم می‌کند و در نتیجه باعث کاهش امنیت جاده‌ای می‌شود. هوا و همکاران، هر دو تأثیر مستقیم (از طریق اجرای مقررات ایمنی) و غیرمستقیم (از طریق درآمد سرانه) فساد را بر ایمنی جاده‌ها تجزیه و تحلیل کردند. آنها دریافتند که تأثیر کلی فساد در جاده‌ها به مثبت بودن در کشورهایی که قانون و درآمد متوسط دارند (سرانه درآمد ۳۸/۲۴۸ دلار یا کمتر) و منفی بودن در کشورهایی با درآمد زیاد گرایش دارد. متقابلاً، فساد ممکن است جاده‌ها را در گامهای اول توسعه اقتصادی با در نظر گرفتن رشد اقتصادی ایمن‌تر کند. سؤال اولیه در این تحقیق بیان می‌کند فساد بر امنیت جاده‌ها در روسیه تأثیر می‌گذارد- کشوری با در آمد متوسط- (در ۲۰۱۳ میزان سرانه درآمد خالص ملی روسیه به دلار امریکا ۱۱/۶۳۸ دلار بوده است)؛ هم‌چنین، اگرچه فساد، امنیت جاده‌ها را در این کشور خواه تضعیف یا تقویت می‌کند، نظریه رسمی با این سؤال همراهی می‌کند (فرضیه ۱) که فساد به نوعی با امنیت جاده‌ها در روسیه همکاری مثبت دارد.

شخصی که در معرض قدرت فاسد است، دو انتخاب دارد: شرایط موجود را بپذیرد و یا آن را تغییر دهد. حقوق اقتصاد پیش‌بینی می‌کند اگر شخصی قدرت انتخاب منبع عمل دوم را داشته باشد، اگر فساد شامل هزینه‌های قابل توجهی باشد؛ اگر شخص با مقاماتی که از قدرت سوء استفاده می‌کنند رو به رو شود، ضرر هنگفتی را متحمل می‌شود؛ زیرا «ضرر هرگونه عمل غیرمجرمانه سنگین است». استفاده از تفکر اقتصادی برای توضیح حرکت انفرادی یا جمعی در

برابر فساد بر این استدلال استوار است که در این وضعیت اعضای طبقات متوسط به بالا و افراد ثروتمند، شانس بیشتری برای داشتن ماشین بهتر دارند و در مقایسه با دیگران، رفتار آنها به محاسبه‌گری و فرصت طلبی گرایش دارد.

رشوه دادن همیشه متناقض با تمایل افراد به رویارویی با مقامات مایل به این کار نیست. این امر همیشه در پیکر هر سامانه اداری ممکن است اتفاق بیفتد. چندین تنظیمات امکانپذیر است: شرایط به نفع مقامات و ضرر افراد عادی است (همان طور که در فرضیه «دریافت عوارض» پیش‌بینی شده است)، شرایط به نفع افراد عادی و ضرر مقامات است (نظریه «تسخیر نظارتی» این مورد را بررسی می‌کند) و هر دو طرف درگیر هستند و ممکن است سود آنها نابرابر باشد. بسته به وضعیت یا متهم یا پلیس راهنمایی و رانندگی سرانجام رشوه را آغاز می‌کنند؛ برای مثال، این جمله، که «فساد چرخهای تجارت را به حرکت در می‌آورد» (چرخهای اتومبیل در این مورد) با پیکربندی دوم مطابقت دارد. رشوه دهنده امیدوار است که اجازه برخی از رفتارهای ممتاز را از رشوه‌گیر تضمین بگیرد؛ این امر باعث تضعیف رقابت رقبای سابق می‌شود.

به وضعیت "برد - برد"، که در آن هم شخص رشوه گیرنده و هم رشوه دهنده به چیزی می‌رسند در این زمینه توجه کافی نشده است. نیاز به در نظر گرفتن شخص ثالث به شکلی بحث برانگیز، این سهل‌انگاری نسبی را توضیح می‌دهد. شخص ثالث، "دروازه‌بان"، شرایط مساعدی را برای فعالیتهای اجاره‌ای مقامات ایجاد می‌کند. "سه گانه قدرت"، که شامل دروازه‌بان، رشوه‌گیر و رشوه دهنده است، سرانجام پدیدار می‌شود؛ به عنوان مثال قانونگذار، مقررات راهنمایی و رانندگی را تشدید می‌کند و مجازاتهای مربوط به تخلفات این حوزه را افزایش می‌دهد. قانونگذار نقش دروازه‌بان را دارد. او آنچه را قانون است و اینکه چه چیزی بزه یا جرم را تشکیل می‌دهد، تعریف می‌کند. چه بسا پیروی از مقررات راهنمایی و رانندگی بسیار هزینه‌بردار باشد؛ مانند مورد تحمل صفر نسبت به سیاست اعلام شده در مورد الکل در روسیه در سال ۲۰۱۰ - ۲۰۱۳ (اگر مقدار الکل در هر لیتر نفس بیش از صفر باشد، رانندگان بشدت مجازات می‌شدند). مقدار الکل در هر لیتر تنفس سرانجام حتی می‌تواند بعد از مصرف برخی نوشیدنیهای غیرالکلی مانند نوشیدنی تخمیر شده (کفیر، کواس) از صفر فراتر رود. خوردن این گونه نوشیدنیهای تخمیر شده یک عنصر فرهنگ محلی است. افسران پلیس هنگام برخورد با رانندگان از اهرمهای فشار استفاده می‌کنند. بسیاری از آنها در تقابل میان احساس مسئولیت و هوای نفس سردرگم هستند؛ این باعث افزایش جذابیت رشوه هم برای افسر پلیس (رشوه گیرنده) و هم برای راننده (رشوه دهنده) می‌شود. مصوب این قوانین نوعی درآمد نقدی اضافی دارد؛ یعنی این حق را برای خود قائل است که برای

ثابت نگهداشتن قوانین نوعی هزینه را طلب کند. قانونگذار (دروازه بان) چگونه در این میان برد می‌کند؟ دروازه‌بان برنده متمایل به افسر پلیس برای حمایت از امتیازات قانونگذار در جاده است؛ از پلاکهای مشخص و چراغهای هشدار دهنده اضطراری گرفته تا بهانه‌های تخلفات راهنمایی و رانندگی. سرانجام چنین عذر و بهانه‌هایی حتی اگر حوادث جاده‌ای که توسط قانونگذار ایجاد می‌شود، قربانیان را درگیر کند و به گونه‌ای مجاز شود. در حساب نهایی، همه طرفین به نوعی "برنده" می‌شوند. البته هزینه ایمنی جاده‌ها و قربانیان حوادث از این قانون مستثنی هستند.

در نتیجه، شرایط لازم برای مبارزه با فساد شامل تأثیر هزینه‌های مثبت توسط قدرت فاسد است. شرایط مناسب هزینه‌ها و مزایای نسبی مربوط به راهبرد خاص در برابر مقاومت فردی یا جمعی اشاره دارد. محیط نهادی هر کشور خاص در این مورد روسیه، این هزینه‌ها و مزایا را تعیین می‌کند. گزارش راهبردهای فردی برای مقابله با فساد در روسیه شامل افشا و انتشار اطلاعات مربوط به فساد در پلیس راهور، تشکیل پرونده‌های شکایات و رأی دادگاهی علیه پلیس راهنمایی و رانندگی، آغاز اقدامات قانونی از جمله درخواست بازنگری در تصمیمات پلیس راهور در دادگاه‌ها در میان دیگران است. هر سه این راهبردها هزینه‌های مالی و غیر مالی (به عنوان مثال، زمان طی کردن مراحل مختلف شکایت یا اقدام قانونی) را شامل می‌شود.

راهبرد اول به آزادی معینی در رسانه‌های جمعی نیاز دارد که در روسیه چنین نیست. اینترنت وسیله‌ای جایگزین برای پرده برداری از اقدامات فاسد در پلیس راهور است. چندین مورد در زمینه جلب توجه مردم به فساد در GIBDD^۱ با کمک پیامهای فرستاده شده در یوتیوب^۲ یا شبکه‌های اجتماعی وجود داشته است. راهبردهای دوم فقط در صورتی کار می‌کند که دولت اراده سیاسی برای اصلاح و شفافیت کار پلیس راهور را افزایش دهد. این شرایط از سال ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۷ در گرجستان وجود داشت؛ اما با وجود مشابه بودن شرایط در روسیه، اصلاحات در دستگاه پلیس پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، صورت نگرفت. راهبرد سوم جبران‌کننده است اگر قوانین حقوقی که گسترده تعریف شده است رعایت شود. در روسیه این شرط برآورده نمی‌شود. هنگامی که دادگاه استیناف به تصمیمات پلیس راهنمایی و رانندگی رسیدگی می‌کند، فرض غالب بر گناهکاری است. دادگاه‌ها تمایل دارند تنها گزارشهای پلیس را شاهد معتبر و قانونی بدانند. دادگاه‌های روسیه از جمله دیوان عالی از یک فرمول استاندارد استفاده می‌کنند: به نظر می‌رسد دستورالعمل پلیس و گزارش مأمور راهنمایی و رانندگی، مدارک مستدلی برای اثبات اینکه مجرم، جرم جاده‌ای انجام داده است، باشد. شاهدان و مدارک مستند گاه بسختی به دست

1. Gosudarstvennaya Inspeksiya Bezopasnosti Dorozhnogo Dvizheniya

2. YouTube.com

می‌آید. برخی از متخصصان حقوق روسی از این نظر معتقدند که اصل مسئولیت جدی، نادرست از حوزه قانون مدنی وام گرفته، و در موارد مربوط به تخلفات راهنمایی و رانندگی اعمال شده است. به عنوان راهبرد جمعی مبارزه با فساد در دسترس بودن آنها به این موضوع بستگی دارد که چندین شرط اضافی برآورده شود: اول، هر سامانه خالی از فساد منافع مشترکی برای کاربران خود دارد به شرط اینکه سود معاملات به صورت شفاف بیش از آن چیزی باشد که در بحث دادن رشوه به کارمندان دولت مطرح می‌شود؛ این همیشه موردی نیست که رانندگان مشکل احتمال زندانی شدن را حل کنند. این نتیجه جمعی و ترجیحی ممکن است دور از دسترس باشد؛ زیرا راننده در این بازی به برد در بازی فساد امیدوار است. دوم، مزایای مورد انتظار بخشی خصوصی برای غلبه بر فساد باید بیش از هزینه‌های خصوصی مرتبط باشد. تعادل منافع و هزینه‌های شخصی فرد به فناوری مبارزه با فساد بستگی دارد. سوم، حرکت جمعی در صورت تجربه مشکلات مشابه در همان مقطع زمانی شانس بیشتری برای موفقیت دارد؛ برای نمونه انتخابات دزدیده شده (انتخاباتی که نتایج آن توسط قدرتمندان دستکاری می‌شود). نقشی کانونی برای همه انتخاب کنندگانی دارد که رأی خود را می‌دهند. در نتیجه آنها توان تبدیل شدن به محرک بسیج گسترده را دارند. برخلاف انتخابات دزدی شده، رانندگان هیچ نقطه مشترک محوری در تعامل با پلیس راهنمایی و رانندگی ندارند. آنها مأموران را رو در رو در زمانهای مختلف می‌بینند.

گزارش جمعی رانندگان روسی در مبارزه با فساد شامل تبادل اطلاعات در مورد سوء استفاده پلیس راهنمای و رانندگی، ثبت دادخواستها و دعاوی جمعی، اقدامات هماهنگ در جاده (برخلاف اعتراضات خیابانی که طی آن شرکت کنندگان راهپیمایی می‌کنند؛ رانندگان به وسیله خودروهایشان اعتراض می‌کنند) و تزیین کردن ماشینها با برخی از وسایل نمادین (به عنوان مثال یک سطل آبی مانند چراغ هشدار نصبی روی خودروهای دولتی که به صورت معمول از آنها در جاده برای منافع شخصی سوء استفاده می‌شود یا روبانهای سفیدی که توسط معترضان علیه انتخابات تقلبی مجلس در سال ۲۰۱۱ استفاده شده است) است. بحث و بررسی در مورد اعتراضات فردی و جمعی علیه فساد در پلیس راهور روسیه به دومین سؤال تحقیقی در این مقاله تبدیل شده؛ این بدین معناست که آیا رانندگان روسی انگیزه‌ای برای مبارزه با فساد در جاده‌ها دارند یا خیر. فرضیه مرتبط با این سؤال بیان می‌کند که انتظارات رانندگان روسی در مورد رشوه بیش از آن است که از برخورد با فساد در پلیس راهور به دست می‌آید و تنها برنده این وضعیت، پلیس راهنمایی و رانندگی نیست.

برای این تحقیق از مطالعه موردی استفاده شده است. این تجزیه و تحلیل در کشور مستقل روسیه است. تحقیقات مبنی بر مطالعه موردی شامل استفاده از چندین منبع داده برای بحث و بررسی عمقی در مورد هر پرونده است. دو منبع اطلاعاتی برای این تحقیق ارائه شده است: از یک سو، داده‌های رسمی پلیس راهنمایی و رانندگی روسیه و سرویس آمار فدرال ایالتی و از سوی دیگر داده‌های به دست آمده با استفاده از یک نظرسنجی نماینده ملی که در سپتامبر ۲۰۱۴ توسط مرکز لوادا^۱، دفتر انتخاب مستقل رهبری روسیه، انجام شده است. یکی از مزیت‌های استفاده از داده‌های کشور واحد، همگن و قابل مقایسه بودن آن است. برخلاف داده‌های چندین کشور، داده‌های ملی توسط حذفیات و تمایل به یک جهت مشترک، قابل بحث است. دو دلیل برای استفاده از داده‌های رسمی برای آزمایش فرضیه (۱) وجود دارد: اول اینکه به دلیل وظیفه خود پلیس در تهیه آمار مربوط داده‌های GIBDD در مورد ایمنی جاده‌ها بی‌نظیر است. هیچ مجموعه‌ای از داده‌های جایگزین وجود ندارد که تمام مناطق روسیه را پوشش دهد.

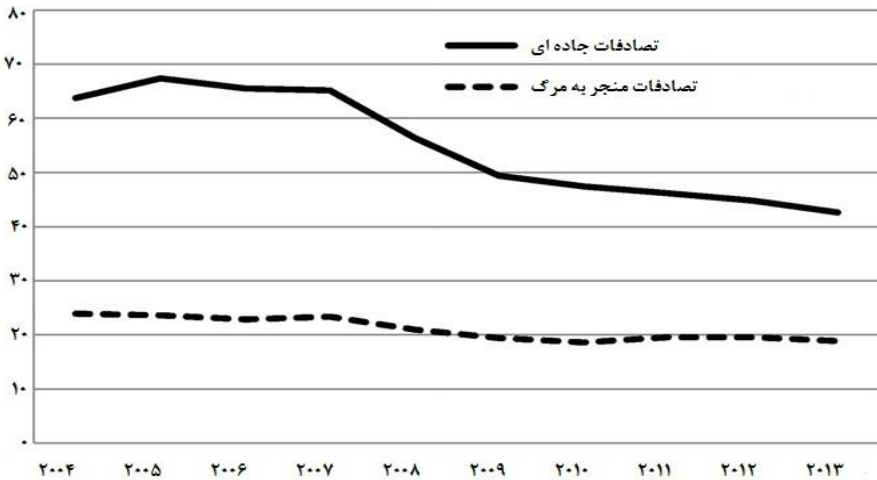
دوم، داده‌های GIBDD براحتی و در دسترس عموم است (یکی از توضیحات احتمالی، همان طور که در بخش بعدی بحث خواهد شد، شامل کاهش نسبت تصادفات جاده ای است. آمار GIBDD نشان‌دهنده موفقیت خود طرح است). در مورد تصمیم به استفاده از داده‌های ثانویه برای آزمایش فرضیه ۲، توضیح ضعیفتری هست. با توجه به محدودیت منابع بر یک نمونه نماینده با استفاده از یک ابزار خاص طراحی شده غیرممکن بود. مرکز داده لوادا به عنوان جایگزین در دسترس و در عین حال ناقص برای آنچه جست و جو شده بود به شمار می‌رود.

این منطقه (از آغاز سال ۲۰۱۴، ۸۳ منطقه از فدراسیون روسیه را شکل داده است). واحد مشاهده و تجزیه و تحلیل در اولین مجموعه داده بود. در واحد دوم، موارد شخصی مورد تحلیل قرار گرفت. مجموعه داده‌های اول، دوره ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۳ را پوشش می‌دهد (میانگین مقادیر متغیرهای مورد علاقه برای از بین بردن نوسانات شناسی مورد استفاده قرار گرفت). با توجه به محدودیت داده‌های موجود، فرضیه دوم به صورت جامع مورد آزمایش قرار نگرفت. متغیر وابسته کلیدی برای فرضیه یکم، ایمنی جاده از طریق تصادفات جاده‌ای گزارش، و در هر ده هزار وسیله نقلیه عملیاتی شد. عملیاتی شدن دیگر قربانیان تصادفات وسایل نقلیه موتوری- تعداد افرادی که کشته و زخمی شدند- به ازای هر صد هزار نفر ساکن مورد استفاده قرار گرفت. این مورد هم‌چنین برای افزایش استحکام نتایج گزارش شده استفاده می‌شود. متغیر وابسته اصلی برای فرضیه دو

فساد ادراک شده در پلیس راهور با کمک این سؤال که عملیاتی شد «میزان فساد در پلیس راهنمایی و رانندگی چقدر گسترده است.» انتخاب شاخص متغیرهای مستقل (فساد در پلیس راهور برای فرضیه یک و تمایل به پرداخت رشوه برای فرضیه دو) و کنترل برای تجزیه و تحلیل متغیرهای ابزاری با استفاده از روش حداقل مربعات معمولی از الگوسازی برگشت چندگانه از یک سو با دسترس بودن داده‌ها و از سوی دیگر با کنترل مواد مربوط است. هوآ و همکاران و وریک و ورولیکس شامل تولید ناخالص سرانه داخلی، تعداد نسبی وسایل نقلیه، تعداد نسبی پزشکان، تعداد نسبی جوانان و میزان سرمایه فیزیکی به ازای هر کارگر در فهرستهای کنترل سرانه آنها بود. در هر دو مطالعه ذکر شده است، سطح فساد از طریق شاخص درک فساد، توسط شفافیت بین‌المللی عملیاتی شد. محدودیت عمده، قطع ارتباط تجربه شخصی از فساد و گسترش آن است. ممکن است دومین بخش تحت تأثیر گزارشهای رسانه‌ای قرار بگیرد؛ با این حال در برخی مطالعات دیگر که فساد ادراکی و فردی از نزدیک تجربه شده بود، ارتباط نزدیکی دارد. هم‌چنین این مورد فساد در تعامل روزمره روسها بود. ارزش ضریب همبستگی پیرسون بین شاخص درک فساد ۲۰۱۰ برای مناطق مختلف روسیه و تجربه رشوه درخواست شده توسط مقامات دولتی طی یک تا دو سال گذشته در هر منطقه نسبتاً زیاد و از نظر آماری، معنادار بود: $N=65$, $p=0.001$, $r=0.698$. شاخص دوم (فساد بین اقشار عادی روسیه) هنگام آزمایش فرضیه یک وارد برگشت شد.

۴. نتایج و بحث

در طول دهه گذشته (۲۰۱۳-۲۰۰۴) کاهش در تعداد نسبی تصادفات جاده‌ای (شکل ۱) وجود دارد؛ در عین حال، جاده‌های روسیه هنوز به دور از امنیت هستند. تعداد نسبی تصادفات و تلفات جاده‌ای وسایل نقلیه موتوری طبق استانداردهای بین‌المللی همچنان زیاد است و به میزان قابل توجهی کاهش نمی‌یابد.



شکل ۱. "تعداد تصادفات جاده ای به ازای ۱۰,۰۰۰ وسیله نقلیه ثبت شده توسط پلیس راهنمایی و رانندگی و تعداد تلفات تصادفات وسایل نقلیه موتوری به ازای هر ۱۰۰,۰۰۰ جمعیت در روسیه، ۲۰۰۴ - ۲۰۱۳." منبع: GIBDD. توجه: بخش ۱,۲ آیین‌نامه راه فدراسیون روسیه این تعریف را از هر تصادف جاده‌ای عنوان می‌کند: "تصادف در جاده با درگیری وسیله نقلیه‌ای که باعث قربانیان و یا آسیب‌های مادی شده است." پلیس راهنمایی و رانندگی وظیفه جمع‌آوری داده‌های مربوط به تصادفات جاده‌ای را بر عهده دارد. تغییر در مراحل ثبت حوادث جاده‌ای بر تعداد آنها تأثیر می‌گذارد؛ به عنوان مثال از اول مارس ۲۰۰۹، تصادفات جاده‌ای بیجان ممکن است در نهایت بدون دخالت پلیس راهنمایی و رانندگی مستند شود. این تغییر باید هنگام تفسیر کاهش ناگهانی در تعداد تصادفات جاده‌ای مورد توجه قرار گیرد که توسط پلیس راهنمایی و رانندگی بین سالهای ۲۰۰۷ و ۲۰۰۹ ثبت شده است (شکل ۱)؛ به همین دلیل، دوره در نظر گرفته شده در تحلیل رگرسیون ذیل در سال ۲۰۱۰ شروع می‌شود:

سطح فساد در روسیه همچنان زیاد است. در دو دهه گذشته تقریباً هیچ تغییری در شاخص CPI برای این کشور وجود نداشته است. ۲,۶٪ از ۱۰ در سال ۱۹۹۶، ۲,۸٪ در سال ۲۰۰۴ و ۲,۷٪ از ۱۰۰ در سال ۲۰۱۴. فساد پلیس راهنمایی و رانندگی فراتر از حد متوسط آنچه در کشور "عادی" تلقی می‌شود با بالاترین سطح فساد ادراک شده در کل است. پلیس راهنمایی و رانندگی، پیوسته فاسدترین بدنه دولت به شمار می‌رود. در پاسخ به سؤالی که از سوی مرکز لوادا پرسیده شده است که چقدر فساد و رشوه در دستگاه‌های مختلف دولتی وجود دارد، ۳۶ درصد از پاسخ دهندگان پاسخ دادند که فساد در پلیس راه "گسترده است". ارقام مربوط به پلیس، گمرک و وزارتخانه‌های فدرال به ترتیب ۲۵/۴٪، ۱۷/۶٪ و ۱۲/۷٪ است.

هر دو شخصاً فساد و امنیت جاده‌ای را در مناطق فدراسیون روسیه تجربه می‌کنند. این، راه آزمایش H1 را به صورت رسمی هموار می‌کند. کنترل‌های تحلیل متغیر ابزاری در چهار گروه قرار گرفت: شدت استفاده از جاده (تعداد خودروهای شخصی به ازای هر ۱۰۰۰ جمعیت، تعداد اتوبوسهای عمومی به ازای ۱۰۰۰۰۰ نفر جمعیت و تراکم جاده)، توسعه اقتصادی (درآمد سرانه، تولید ناخالص منطقه‌ای در هر سرانه، گردش مالی تجارت در خرده فروشی و سرمایه‌گذاری در داراییهای سرانه)، انحراف (تعداد جرائم ثبت شده به ازای ۱۰۰۰۰۰ نفر جمعیت) و توسعه انسانی (نسبت جوانان، جمعیت به پزشک و تعداد دانشجویان دانشگاه به ازای هر ۱۰,۰۰۰ جمعیت). به دنبال تجزیه و تحلیل همبستگی، چهار متغیر به دلیل همبستگی بسیار کم (تراکم جاده و تعداد دانشجویان دانشگاه در هر ۱۰,۰۰۰) یا خیلی زیاد (سرانه و گردش مالی خرده فروشی سرانه) کاهش یافته است؛ به عنوان مثال، همبستگی‌های زیاد باعث ایجاد مشکل چند قطبی بودن می‌شود. ۷ متغیرهای همبسته ضعیف تصور می‌شود که دارای تأثیرات ضعیفی بر متغیر وابسته است و در صورت وجود پیش‌بینی‌های بهتر، ممکن است از مطالعه حذف شود. متغیر مستقل (شخصاً فساد را تجربه کرد) و گروه‌های کنترل، هفت الگو را وارد کرد (جدول ۱).

جدول (۱): نتایج داده‌های آماری تصادفات جاده‌ای به نسبت مرگ و میر جاده‌ای

| الگو | ۱ | ۲ | ۳ | ۴ | ۵ | ۶ | ۷ |
|---|-------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|
| تعداد خودروهای شخصی در هر ۱۰۰۰ جمعیت | -۱/۱۵ | -۱/۰۶ | -۱/۱۶ | -۱/۳۱ | -۱/۳۹ | ۱/۱۹ | ۰/۳۹ |
| تعداد اتوبوسهای عمومی به ازای هر ۱۰۰۰۰۰ نفر جمعیت (۱۰ GL) | -۱/۳۶ | -۱/۵۲ | -۱/۳۳ | *-۲/۳۷ | -۲/۳۷ | ۱/۴۹ | *۱/۳۳ |
| درآمد سرانه (۱۰ GL) | -۲/۵۱ | -۱/۲۳ | ۱/۳۳ | ۱/۱۸ | ۱/۴۴ | ۱/۱۳ | ۰/۱۰۷ |
| سرمايه گزاری در داراييهاي سرانه سرانه (۱۰ GL) | -۲/۵۱ | -۱/۲۳ | ۱/۳۳ | ۱/۱۸ | ۱/۴۴ | ۱/۱۳ | ۰/۱۰۷ |
| رشته را تجربه کرده اند | -۲/۵۱ | -۱/۲۳ | ۱/۳۳ | ۱/۱۸ | ۱/۴۴ | ۱/۱۳ | ۰/۱۰۷ |
| میزان جرم | -۲/۵۱ | -۱/۲۳ | ۱/۳۳ | ۱/۱۸ | ۱/۴۴ | ۱/۱۳ | ۰/۱۰۷ |
| نسبت جوانی | -۲/۵۱ | -۱/۲۳ | ۱/۳۳ | ۱/۱۸ | ۱/۴۴ | ۱/۱۳ | ۰/۱۰۷ |
| تعداد دکتر نسبت به جمعیت | -۲/۵۱ | -۱/۲۳ | ۱/۳۳ | ۱/۱۸ | ۱/۴۴ | ۱/۱۳ | ۰/۱۰۷ |
| درآمد سرانه از ریشه | -۲/۵۱ | -۱/۲۳ | ۱/۳۳ | ۱/۱۸ | ۱/۴۴ | ۱/۱۳ | ۰/۱۰۷ |
| ضریب غیر استاندارد C | ۸۹/۷۵ | ۲۸۲/۰۹ | ۱۳۶/۸۴ | ۸۹/۸۳ | ۸۷/۷۷ | -۱۱۸/۷۰ | ۳۲۸/۹۸ |
| R _۲ | ۱/۰۹ | ۰/۲۳ | ۰/۳۱ | ۰/۴۱ | ۰/۴۰ | ۰/۳۳ | ۰/۳۶ |
| R _۲ adj | ۱/۰۷ | ۰/۱۹ | ۰/۲۵ | ۰/۳۳ | ۰/۳۳ | ۰/۲۶ | ۰/۲۹ |
| F-آماری | *۲/۹۵ | **۵/۴۶ | **۴/۸۸ | **۵/۳۷ | **۶/۰۹ | **۵/۰۸ | **۵/۰۸ |
| مشاهده | ۷۸ | ۷۸ | ۷۱ | ۷۱ | ۷۱ | ۷۱ | ۷۱ |

+ شاخص $\alpha = ۱/۰۱$ * شاخص $\alpha = ۵/۰۰$ * شاخص $\alpha = ۱/۰۱$ * شاخص $\alpha = ۱/۰۰۱$



میز ۱

"نتایج آماری (روش = اطلاعات وارد شده) رگرسیون چندگانه برای پیش بینی تعداد تصادفات جاده ای و تعداد قربانیان تصادف وسیله نقلیه موتوری (Y) از فساد و متغیرهای کنترل شخصی: تعداد خودرو در هر ۱۰۰۰ جمعیت، تعداد اتوبوسهای عمومی در هر ۱۰۰۰۰۰ نفر جمعیت (Lg1۰)، درآمد سرانه (Lg1۰)، سرمایه‌گذاری در داراییهای سرانه، تعداد جرائم ثبت شده به ازای ۱۰۰۰۰۰ نفر جمعیت، نسبت جوانان (۱۵ ساله و جوان) در جمعیت و جمعیت برای هر پزشک، استاندارد (بتا) ضرایب، ۲۰۱۲/۲۰۱۰، روسیه."

الگوی ۱ نشان می‌دهد که هرچه حمل و نقل عمومی توسعه یافته‌تر باشد، کمتر تصادفات جاده‌ای رخ می‌دهد؛ اما این رابطه بعد از کنترل شاخصهای توسعه اقتصادی از نظر آماری ناچیز می‌شود (الگوی ۲). درآمد سرانه به‌طور منفی با ایمنی جاده همراه بود در حالی که سرمایه‌گذاری در داراییهای سرمایه سرانه مثبت بود. به نظر می‌رسد که رشد صنعتی به دلیل افزایش شدت استفاده از آنها، جاده‌های کم خطرتری ایجاد می‌کند. در مورد تأثیر منفی درآمد سرانه، یک توضیح احتمالی می‌تواند خودروهای پیشرفته‌تری باشد که افراد ثروتمند می‌توانند بخرند. از لحاظ فنی اتومبیل‌های پیشرفته‌تری می‌توانند با خیال راحت‌تر رانندگی شوند. فساد ایمنی جاده را افزایش می‌دهد. تجربه شخصی در پرداخت رشوه با تصادفات جاده‌ای کمتر همراه است (الگوی ۳). درآمد سرانه پس از ورود فساد شخصی با تجربه، اهمیت آماری خود را از دست می‌دهد. رابطه مثبت فساد و ایمنی جاده‌ها در روسیه پس از ورود شاخصهای توسعه انسانی از بین نمی‌رود (الگوهای ۴ و ۵). تعداد نسبی خودروها در این مرحله فقط بعد از حسابرسی برای فساد شخصی، وضعیت سامانه بهداشت و درمان و درآمد سرانه قابل توجه است. خودروهای پیشرفته، حتی در تعداد فزاینده، همواره ایمنی جاده را کاهش نمی‌دهد.

بعد از تعویض شاخص قربانیان، تعداد پیوند فساد و ایمنی در جاده‌ها بیشتر تأیید می‌شود (شماره ۷). این یافته تأیید می‌کند که توسط هوآ و همکاران گزارش شده است: در کشورهای کم درآمد و متوسط، فساد، توسعه اقتصادی را تحت تأثیر قرار می‌دهد و در پی آن، جاده‌ها را ایمن‌تر از آنچه در غیر این صورت بود، نگه می‌دارد. افزودن تعامل بین درآمد سرانه و فساد شخصی که به آن تعلق گرفته است به الگو (این الگوی ۶) این نتیجه‌گیری را تضعیف نمی‌کند. با در نظر گرفتن تأثیر فساد جداگانه. کیفیت الگوها می‌تواند رضایت بخش تلقی شود؛ به عنوان مثال، الگوی ۵، ۳۳/۴ درصد از واریانس تعداد نسبی تصادفات جاده‌ای را توضیح می‌دهد.

در نتیجه این مطالعه، H۱ قابل قبول است. نکته اصلی این است که وجود ارتباط مثبت

بین فساد و ایمنی جاده برای روسیه، کشوری با درآمد قابل تأیید تأیید شده است. سؤال بعدی چگونگی شکستن این پیوند است: فساد ایمنی جاده را به شکلی تقویت می‌کند که توسعه اجتماعی و اقتصادی را تضعیف می‌کند. بحث H۲ در خدمت این مسئله است: تا زمانی که رانندگان روسی انگیزه‌ای برای مبارزه با فساد در جاده‌ها نداشته باشند، این پیوند ادامه خواهد یافت. استفاده از داده‌های ثانویه، دامنه‌گزینه‌های موجود را محدود، و محقق را از آزمایش H۲ به صورت جامع منع می‌کند. مهمترین سؤالات از نظر سنجی مرکز لوادا دارای فرمولاسیون‌های سطح اسمی بود که نیازمند تبدیل آنها به متغیرهای ساختگی بود. متغیر وابسته ارزیابی مخاطب از میزان فساد گسترده در پلیس راهنمایی و رانندگی را نشان می‌دهد. ارزیابی چگونگی شکل خاص فساد در روسیه مشترک، متغیر مستقل کلیدی است؛ یعنی تأکید اصلی بر این است که آیا پاسخ دهندگان رشوه‌های ارائه شده توسط رشوه دهنده (مضمونی تحت شرایط) و رشوه‌های درخواست شده توسط رشوه گیرنده (افسر پلیس راه تحت شرایط) می‌دانند، معمولی است. سه اصطلاح روسی برای درک بهتر این موضوع مرتبط به نظر می‌رسد: رشوه به طور گسترده تعریف شده^۱، اخذی^۲ و رشوه‌هایی که به یک مقام دولتی ارائه می‌شود^۳. اگر اعتقاد بر این است که اخذی در روسیه حاکم است، پس متکدیان لزوماً خود را حزب برنده نمی‌دانند. اگر گفته می‌شود دو شکل دیگر پیروز است، راننده چیزی از اقدامات فاسد برنده می‌شود و هیچ انگیزه‌ای برای تغییر اوضاع ندارد. تا وقتی مضمون پرداز از پرداخت فساد سود خوبی می‌گیرد، بدون شک به مبارزه با آن علاقه‌ای ندارد. تجزیه و تحلیل فراوانی نشان می‌دهد که پاسخ دهنده معتقد است که رشوه اختیاری غالب است (۴۴٪) و پس از آن اخذی (۲۲٪) و رشوه به مقامات دولتی (۲۰٪)؛ این بدان معناست که مواردی که رشوه توسط راننده ارائه می‌شود، نسبت به مواردی که در آن رشوه توسط افسر پلیس راهنمایی و رانندگی درخواست می‌شود، نسبتاً رایجتر است. با ابتکار عمل هنگام اعمال فساد، راننده عدم تمایل خود را برای تغییر آنها نشان می‌دهد.

فهرست کنترل‌ها شامل محل سکونت (این متغیر ساختگی برای شناسایی افراد ساکن در شهرهای بزرگ - ۵۰۰،۰۰۰ نفر به علاوه ساکن، مناطق شهری)، جنسیت، آموزش، رفتار رأی‌گیری بود (آیا پاسخ دهنده در انتخابات ریاست جمهوری گذشته به رئیس جمهور پوتین رأی داد؛ یعنی چقدر او به فرهنگ سیاسی اصلی نزدیک است)، سن و وضعیت اقتصادی و اجتماعی (عضویت خود توصیف شده در طبقه متوسط با استفاده از سطح درآمد به عنوان معیار). کنترل‌های بیشتر برای

1. Vzyatochnchestvo
2. Vymogatel'stvo
3. Podkup

بررسی اینکه آیا اعضای طبقه متوسط روسی به عنوان ساختار جمعیتی، اقتصادی و سیاسی، تمایل دارند که در صورت رشوه دادن یا در مقابل، اگر خود را قربانی فساد تلقی کنند، به ابتکار عمل دست بزنند. برای متغیرهای ساختگی، آزمون لونه برای برابری واریانس انجام شد. در همه موارد یک (گروه رأی دهندگان پوتین در برابر پاسخ دهندگان که رأی خود را برای نامزدهای دیگر رأی داد)، برابری واریانسها مشاهده شد.

در مرحله اول تجزیه و تحلیل رگرسیون، که با استفاده از روش مقدمه انجام شد، متغیر آدمی برای ساکنان آگلومراسیونهای شهری بزرگ وارد شده است (جدول ۲). در مرحله دوم، متغیر آدمک برای رشوه عمومی به عنوان شکل غالب فساد در روسیه وارد شد. لازم به ذکر است که سهم متغیر ساختگی برای اخاذی نیز در مرحله اول به سطح اهمیت آماری (اگر α در سطح ۰/۱ باشد) رسیده است. قدرت پیش‌بینی الگو ضعیف است: حدود ۹۵٪ از واریانس متغیر وابسته را نمی‌توان با متغیرهای الگو توضیح داد. نتایج این آزمون، به حمایت از H_2 تمایل دارد. پاسخ دهندگان معتقدند که این نوع رشوه، که توسط یک مقام دولتی درخواست شده است و رشوه‌هایی که به یک مقام دولتی داده می‌شود در روسیه رایج است. اگر این امر با کمک آزمون جامع فراوان تأیید شود، بدان معنی است که رؤسای روسیه انگیزه‌ای برای مبارزه با فساد در جاده‌ها ندارند.

۵. نتیجه‌گیری

این مطالعه تأیید کرد که در برخی مواقع، یعنی در مراحل اولیه توسعه اقتصادی، فساد در تقویت ایمنی جاده نقش دارد. این نتیجه ضد شهود است. اعتقاد بر این است که تأثیرات منفی فساد حاکم است. به منظور تشخیص اثر مثبت فساد بر ایمنی جاده‌ها در روسیه، دو پیوند بین این دو متغیر جدا، و به صورت تجربی ارزیابی شد. تأثیر غیرمستقیم فساد بر ایمنی جاده مثبت است. فساد رشد اقتصادی را سرکوب می‌کند و بنابراین، شدت استفاده از جاده‌ها را کاهش می‌دهد. به نظر می‌رسد این اثر غیرمستقیم در مورد روسیه، کشوری با درآمد متوسط حاکم است. سرمایه‌گذاری در داراییهای سرانه با شاخص عدم اطمینان جاده در تمام الگوهای مثبت شد که متغیر دوم در آن وارد شده است. (الگوهای ۲-۷).

تأثیر مستقیم فساد بر ایمنی جاده منفی است؛ در جهت مخالف کار می‌کند. تأثیر فساد با تجربه بر متغیرهای وابسته همیشه منفی است. در الگوهای ۵ و ۷، کنترل اثر مثبت سرمایه‌گذاریها به عنوان موتور رشد اقتصادی ارزیابی شد. فساد یکنواختی را در اجرای قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی تضعیف می‌کند؛ هر چند ممکن است جدی باشد. تأثیر مستقیم در کشورهای توسعه

یافته حاکم است؛ هرچه رعایت یکنواخت‌تر مقررات راهنمایی و رانندگی، جاده‌ها امن‌تر باشد. ورک و ورولیکس اظهار کردند که پیروی یکنواخت در کشورهای عضو اتحادیه اروپا با برخی از قوانین بیش از محتوای آنها به عنوان مثال، شدت آنها اهمیت دارد؛ "هر چند، بی ارتباط نیست؛ غیبت نیست، بلکه محتوای خاص قوانین حقوقی است".

در روسیه، ارتباط فساد و ایمنی جاده‌ها از ویژگیهای پایداری برخوردار است؛ زیرا همه طرفهای درگیر برنده چیزی هستند. رانندگان روسی نه تنها قربانی اخاذی می‌شوند بلکه از لحاظ رشوه نیز ابتکار عمل را در دست می‌گیرند. اگر چیزی از رشوه به دست آورند، این غیرممکن خواهد بود. در وضعیت فعلی - تصویب قوانین و مقررات فزاینده ترافیک، اعمال جریمه و مجازاتهای افزایش یافته و هزینه‌های زیاد مبارزه با فساد - پرداخت رشوه از تلاش برای تغییر سامانه از نظر فردی یا جمعی ارزانتر است. تلاشها به عنوان مثال، نه شاخص درک فساد و نه تجربه شخصی در برابر رشوه با شاخصی از توان اعتراض در مناطق روسیه در ارتباط نبود. توان اعتراض به تمایل پاسخ دهنده برای پیوستن به اعتراضات گسترده و ارزیابی او از میزان عدم رضایت دیگر افراد به شرایط زندگی اشاره دارد.

جدول ۲

"نتایج آماری (روش = رو به جلو، معیار: احتمال ورود F به ۰/۰۵) رگرسیون چندگانه برای پیش‌بینی پاسخ به این سؤال که فساد در پلیس راهنمایی و رانندگی چقدر گسترده است. (Y) از توافقنامه مبنی بر اینکه چه نوع رشوه رایجترین فساد بر اساس محل زندگی، جنسیت، تحصیلات، رفتار رأی‌گیری، سن، وضعیت اقتصادی و ضرایب استاندارد (بتا) در سال ۲۰۱۴ روسیه است."

جدول (۲): مراحل آماری مرکز اطلاعاتی لوادا^۱

| گام اول | گام دوم | |
|--------------------|--------------------|--|
| ۰/۱۷ *** ۵/۸۷ | ۰/۱۷ *** ۶/۰۵ | شهر های بزرگ (مسکو و شهرهای با جمعیت بیش از ۵۰۰ هزار نفر) |
| | ۰/۱۳ *** ۴/۴۹ | رشوه به عنوان شکل رایج فساد |
| | | (مقادیر t) وارد نشده است. |
| ۱/۳۱ | ۱/۴۶ | جنسیت (مرد = ۱) |
| ۰/۶۱ | ۰/۶۶ | آموزش و پرورش (برخی از شکلهای آموزش عالی = ۱) |
| ۰/۴۸ | ۰/۶۷ | رأی دهندگان به پوتین (بله = ۱) |
| ۱/۰۶ | ۱/۱۱ | درآمد سرانه (LG۱۰) |
| ۰/۸۴ | ۰/۸۴ | سن |
| - ۰/۶۴ | - ۰/۴۳ | وضعیت مالی (به ترتیب ضعیف - کم - متوسط - میانه - زیاد - ثروتمند) |
| | *** ۴/۴۹ | رشوه به عنوان شکل رایج فساد (بله = ۱) |
| - ۸/۴ | - ۰/۱۱ | اخاذی به عنوان شکل رایج فساد (بله = ۱) |
| ۱/۲۰ | ۱/۶۷ + | تطمیع مقامات دولتی به عنوان شکل رایج فساد (بله = ۱) |
| ۳/۱۳ *** ۱۰۰/۸۷ | ۳/۲۱ *** ۱۳۰/۵۴ | C (ضریب غیراستاندارد) |
| ۰/۰۵ | ۰/۰۳ | R _۲ |
| ۰/۰۴ | ۰/۰۳ | R _۲ نسبی |
| *** ۲۷/۷۲ | *** ۳۴/۴۸ | آمار مرتبط با F |
| ۱۱۷۲ | ۱۱۷۲ | مشاهدات کلی |

در نتیجه یک حلقه شرور ظهور می کند، فساد پلیس راهنمایی و رانندگی از طریق انتخابهای منطقی و در وضعیت خاص خود را تکثیر می کند. ملاحظات عقلانی رانندگان روسی باعث می شود که آنها به جای مبارزه با فساد، رشوه بپذیرند. تلاش برای افزایش رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی با افزایش شدت آنها ضد تولید است. آنها در عوض به گسترش فساد کمک می کنند. کاهش تعداد تصادفات جاده ای را باید به گسترش فساد به عنوان متغیر مداخله گر میان ابزار پیش بینی شده مجازات و ایمنی جاده نسبت داد؛ حتی اگر برخی از مقامات دولتی آن را اصرار برای اصرار خود در نظر بگیرند؛ رویکرد "قانون و نظم" نسبت به ایمنی جاده ها.

1. Levada

این مطالعه محدودیتهای مختلفی داشت که مستلزم تحقیق بیشتر است: اول، داده‌های موجود برای آزمایش H₂ کافی نیست: نتایج فقط مطالعات اضافی را ضمانت می‌کند؛ یعنی برای تأیید یا رد این فرض مبنی بر اینکه سه جانبه قدرت با مشارکت قانونگذاران، پلیس راهنمایی و رانندگی و رانندگان در روسیه پدید آمده است. باید اطلاعاتی در مورد منافع قانونگذاران (دروازه بانان) جمع‌آوری شود؛ - رأی آنها برای لوابج مربوط به جاده ایمنی و سابقه آنها در ارتکاب جرائم راهنمایی و رانندگی - دوم، داده‌های بیشتری مورد نیاز است تا با دقت بیشتری بتوانید تأثیر آن را بر ایمنی جاده‌ها تغییر دهید. از یک سو تغییر در قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و از سوی دیگر تغییر در دامنه فساد پلیس راهنمایی و رانندگی (شخصاً با تجربه فساد در سطح منطقه‌ای به طور نامنظم در روسیه اندازه‌گیری می‌شود). سوم، جمع‌آوری و گنجاندن در الگوی داده‌ها در مورد تعداد دوربین‌های اجرای ترافیک در هر منطقه به ما این امکان را می‌دهد تا تأثیرات مجازات‌های شدیدتر را بر ایمنی جاده‌ها ارزیابی کنیم. در صورت نقض مقررات راهنمایی و رانندگی که به کمک دستگاه‌های ضبط ویدئو به طور خودکار تشخیص داده می‌شود، پلیس راهنمایی و رانندگی فضای کمتری برای سوء استفاده از قدرت دارد.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



پښتونستان د علومو او انساني مطالعاتو فریښی
پرتال جامع علومو انسانی



پژوهش گاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال بین المللی علوم انسانی

Abstracts



شروېشگاه علوم انساني و مطالعات فرهنگي
پرتال جامع علوم انساني