

УДК 159.923 + 378.44 + 342.951  
ББК Ю941 + Ч448.016

## **ПСИХОЛОГО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ И ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ КАК ФАКТОРЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

*О.Н. Дунаева, С.В. Полякова*

Актуальность статьи обусловлена, недостаточной эффективностью существующей системы профессиональной подготовки водителей. Современные тенденции развития общества повышают уровень требований к психологической подготовке водителей, к более интенсивному применению педагогических инноваций в образовательном процессе подготовки водителей.

Ключевые слова: совершенствование подготовки водителей, особенности гендерного поведения водителей, психологические установки рискованного/безопасного вождения, транспортная психология, безопасность участников дорожного движения.

Высокие темпы автомобилизации во всех странах мира приводят к повышенному интересу к вопросам обеспечения безопасности дорожного движения к совершенствованию профессиональной подготовке водителей. По инициативе России Генеральная Ассамблея ООН объявила 2011–2020 годы «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения», в которое включилось 70 стран мира.

Для современной России проблема обеспечения безопасности участников дорожного движения имеет общенациональное значение. Она обострилась в последнее десятилетие в связи с несоответствием существующей дорожно-транспортной инфраструктурой, крайне низкой дисциплиной его участников, как водителей, так и пешеходов, недостаточной эффективностью профессиональной подготовки водителей, сложившейся на данный период. В процессе дорожного движения, главное место занимает человек. Признаком же определяющим его принадлежность к процессу дорожного движения, является его участие в этом процессе в качестве водителя, пешехода или пассажира.

Участники дорожного движения – это субъекты, общественных отношений, каждый из которых может являться носителем множества интересов, удовлетворение которых достигается, в частности, и участием в дорожном движении. Характеризуя процесс реализации социально-транспортной потребности, В.И Майоров точно выделяет его основные качества. «Транспортная потребность осознанно трансформируется в интерес. При этом не просто в интерес, а в различные интересы: у одних социальных групп

интерес связан с возможностью получения материальных благ, у других – достижения социального комфорта, у третьих – самоутверждения. Пространственное перемещение людей, средств и продуктов их деятельности, имеет свою качественную характеристику – время. Удовлетворению социальной потребности в передвижении людей и перемещении грузов, свойственно важнейшая особенность – динамический характер, изменчивость, развитие на базе удовлетворения более высокого уровня, то есть отслеживается тенденция минимизации временных затрат» [1, с. 14].

Ведущая роль среди участников дорожного движения принадлежит водителям транспортных средств. Высокие темпы автомобилизации, преобладание современных, более динамичных автомобилей, а также многократное увеличение доли молодых, начинающих водителей существенно изменили ситуацию на дорогах в последнее десятилетие. Сама деятельность вождения в современных условиях предъявляет высокие требования к психике и когнитивной деятельности человека, к его знаниям и опыту. В реальной жизни водители действуют в условиях риска «плотного потока», при этом постоянно контролируют процесс движения транспортного средства, также именно от них в большей мере зависит безопасность жизни и здоровья участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов).

Участники дорожного движения – это, прежде всего люди, мужчины и женщины. В настоящее время все больше женщин становятся водителями, многие из них начинают осваивать новую для себя «водительскую деятельность» после сорока лет. В этой связи интересны результаты исследования гендерных различий, отражающие проблематику в поддержании безопасности дорожного движения. Социально-стереотипный образ «женщина-водитель» включает следующие характеристики: неуверенная, нерешительная, непредсказуемая, эгоцентричная и в целом неуспешная и некомпетентная в вождении. Проведенное исследование подтверждает, что большинство представителей дорожного сообщества (водители, пассажиры, пешеходы, инспекторы ДПС) разделяют эти представления.

Социально-стереотипный образ «мужчина-водитель», напротив, является образцом «эталонного водителя» и становится критерием сравнения в ситуации дорожного движения; он включает такие черты, как уверенность в себе и прагматичность. Но отмечается и ряд негативных качеств: импульсивность, нервозность, агрессивность и часто наблюдаемое нежелание соблюдать правила дорожного движения, уступать другим при необходимости. Перечисленные характеристики вряд ли можно считать нормативными, с точки зрения ключевого критерия дорожного движения – безопасности. Статистика подтверждает, что мужчины чаще нарушают правила дорожного движения и чаще попадают в дорожно-транспортные происшествия, чем женщины [2].

В зарубежных проектах, посвященных обеспечению безопасности участников дорожного движения, все больше внимания фокусируется на социально-демографических аспектах. Увеличение средней продолжительности жизни привели к появлению большого количества пожилых водителей, которые могут представлять повышенную опасность на дорогах, но вместе с тем осуществляют с помощью вождения важные для себя потребности. Исследования выявили у водителей пожилого возраста несколько уровней таких потребностей: 1) утилитарный – быстрота перемещения и достижение цели (магазин, аптека, посещение врача); 2) эмоциональный – ощущение свободы и вдохновения от скорости передвижения на фоне угасания физических сил стареющего человека; 3) поддержание социального статуса (наличие автомобиля, тем более «престижного»); 4) фактор общения и отдыха, больше возможностей причастности к жизни, смены впечатлений от общения с новыми людьми, возможность выехать за город, на природу и т.д.

Реализацию и удовлетворение потребностей в вождении автомобиля для пожилых людей, а также людей с ограниченными возможностями, для многодетных семей и семей, имеющих на попечении инвалидов, можно рассматривать как улучшение качества жизни и благополучия, что нельзя не учитывать с точки зрения реализации прав и свобод личности и гражданина, где одна из задач государственной и правовой политики в этой области – способствовать безопасности передвижения участников дорожного движения в качестве водителя, пассажира или пешехода.

Исследования транспортной психологии показывают, что в экономически развитых странах на дорогах чаще погибают водители, в то время как, в развивающихся странах пешеходы и пассажиры общественного транспорта. С ростом благосостояния увеличивается количество индивидуального транспорта, возникают новые проблем организации и обеспечения безопасности участников дорожного движения. Существует несколько традиционных подходов к снижению аварийности, прежде всего усиление правовой ответственности, улучшение качества дорог и применение психолого-педагогических инноваций в процессе подготовки водителей, а также эффект «психологического присутствия контроля» в процессе дорожного движения («лежачий полицейский» для снижения скорости, камеры отслеживания нарушений правил дорожного движения). Однако рискованное/безопасное поведение российских водителей не связано напрямую ни с одним из перечисленных факторов. На сегодняшний день основной причиной аварий на дорогах остается «человеческий фактор» (потребление алкоголя, превышение скорости и нарушение других правил дорожного движения и т.д.).

По результатам русско-норвежского исследования, (Норвегия относится к странам с низким уровнем аварийности) в России более легкомыслен-

но относятся к вопросам безопасности: «статистически достоверно» водители «чаще превышают скорость в городской черте, реже снижают скорость в плотно населенных районах и на пешеходных переходах, а также вблизи детских площадок, не используют детские автокресла (!), игнорируют ремни безопасности, пассажиры садятся в автомобиль с ненадежным водителем, и водители и пешеходы признаются в недостаточном знании правил дорожного движения» [3].

Среди российских «водителей-нарушителей» наблюдается такая модель поведения в транспортном потоке, которую можно охарактеризовать как «модель поведения безответственного гонщика»: обогнать как можно больше автомобилей, и меньше всего они думают о безопасности пешеходов. Каждое третье дорожно-транспортное происшествие на российских дорогах связано с наездом на пешеходов. Пешеходы, по сравнению с водителями, физически не защищены, и ДТП с их участием зачастую становятся трагедией – как правило, пешеход получает тяжелые травмы, в том числе несовместимые с жизнью. Нередко виновником ДТП становится сами пешеходы. Высокая степень психологической напряженности и конфликтности, которая присутствует в дорожном движении, делает актуальным совершенствование системы подготовки водителей, как превентивной меры обеспечения безопасности его участников. Приоритеты безопасности дорожного движения определены в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» [4].

Анализируя систему подготовки водителей в автошколах России и отношение к ее качеству, ряд исследователей из разных сфер научного знания (техническая, педагогическая, психологическая, медицинская и др.), выделяют существенные недостатки в обучении, которые, впоследствии, и отражаются на такой сверхвысокой аварийности на дорогах.

Филатова О.Н. подчеркивает, что не учитываются современные педагогические инновации в процессе обучения водителей, когда у слушателей должны быть задействованы все виды получения информации (визуальные, кинестетические, аудиальные); не учитываются возрастные особенности обучающихся (например, формирование новых навыков, у людей старше 40 лет, требует большего времени); не применяются педагогические технологии поэтапного формирования знаний; процесс обучения осуществляется некомпетентными «преподавателями», в недостаточной степени используются тренажеры для отработки навыков вождения, до момента выпуска «новичка» в реальные дорожные условия (во многих автошколах, тренажеры вообще отсутствуют) [5].

Исследуя влияние психологических установок российских водителей на безопасность/рискованность дорожного движения, Борисова С.Е. указывает, что на первый план выходят устойчивые отрицательные психологические качества «претендентов на получения водительских прав» – склон-

ность к необоснованному риску, виктимное поведение, легкомыслие, неумение предвидеть и просчитывать сложные ситуации, а прежде всего, психологическая установка на нарушение правил дорожного движения и пренебрежительное отношение к другим участникам этого движения [6]. Перечисленные особенности указывают на два очень важных фактора, которые обсуждаются в научном психологическом сообществе и связаны: 1) с развитием личности и становлением социальной зрелости и ответственности в современных условиях [7]; 2) с перспективами психологии в решении задач российского общества, развитием технологий согласования социальных институтов и менталитета [8].

Психофизиологическому обоснованию необходимости совершенствования системы подготовки водителей, посвящено исследование Козлова Е.В., специализирующемуся в области безопасности в чрезвычайных ситуациях (медицина катастроф), т.к. дорожно-транспортные происшествия приводят к ущербу здоровья, инвалидности, тяжелым травмам, часто несовместимых с жизнью [9].

На данный момент подготовка водителей осуществляется в соответствии с Приказом Минобрнауки России «Об утверждении примерных программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» [10]. Программы включают три основных модуля – базовый, специализированный и профессиональный. Базовый модуль включает следующие дисциплины: «Основы законодательства в сфере дорожного движения», «Психофизиологические основы деятельности водителя», «Основы управления транспортными средствами» и «Первая помощь при дорожно-транспортных происшествиях».

Законодателем определен порядок проведения экзаменов, на допуск к управлению транспортными средствами в Постановлении правительства РФ «О допуске к управлению транспортными средствами» (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений») [11].

Базовый модуль изучают в обязательном порядке все кандидаты в водители, именно в нем необходимо расставить приоритеты. В обеспечении безопасности дорожного движения многое зависит от правосознания водителя. Необходимо создать условия, используя современные методы и средства, для формирования общественно значимых стереотипов дорожно-транспортной культуры, социально-психологических установок на безопасное вождение, так как, большинство обучающихся, является носителями обыденного правосознания на основе жизненного опыта, которое складывается под влиянием повседневного «правового и культурного нигилизма», стереотипных образцов отрицательных моделей поведения «на дороге».

Майоров В.И. неоднократно отмечал, что на государственном уровне отсутствует экономический механизм, стимулирования безопасности дорожного движения, что следует более интенсивно изучить и адаптировать имеющийся положительный опыт зарубежных стран в этой сфере, например в Германии. «Несомненно, что зарубежный опыт содержит много элементов, которые могут оказаться полезными в данной работе», [12, с. 41] так как безопасность дорожного движения относится к общемировым проблемам.

Согласно выводам немецких экспертов, наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий среднестатистический водитель совершает в первый год своего вождения. Следующий пик приходится на период между тремя и пятью годами после получения водительского удостоверения. Далее, примерно до десяти лет, вероятность попасть в аварию ощутимо снижается. По истечении десяти лет большинство водителей-немцев, практически ежедневно находящихся за рулем, становятся участниками дорожно-транспортных происшествий лишь в единичных случаях.

На основе этого «психолого-математического» анализа, в 2005 году в Германии появилась специальная федеральная программа под названием «SAFE-NET PLUS» – «Дальнейшее распространение опыта безопасного вождения среди начинающих водителей», которая показала за десять лет существования очень высокий уровень эффективности. Помимо совершенствования навыков вождения, в программе важное место занимает выработка психологической устойчивости водителя перед всевозможными раздражителями, то есть хладнокровного восприятия любой сложной обстановки, а также культура вождения. В программе предусмотрен ряд «психологически обоснованных» экономических льгот (приобретение автомобиля на льготных условиях, страхование, финансовое вознаграждение за безаварийное вождение и т.п.). Из «источника повышенной опасности» молодой водитель превращается в умелого, уверенного, а где необходимо, и в осторожного участника дорожного движения.

Обращение к значительному опыту зарубежных стран с высоким уровнем автомобилизации показывает, что наиболее успешным является не только правовая регламентация безопасности дорожного движения, но именно изменение отношения всех его участников к соблюдению правил безопасности, что ведет и к изменению реального поведения на дорогах.

Тенденции современного развития общества, экономики, техники качественно изменяют дорожное движение и требуют постоянного совершенствования уровня подготовки водителей их нацеленность на безопасное вождение транспортного средства. Совершенствование содержательной части программ подготовки водителей, правильная расстановка приоритетов должна способствовать формированию у водителей более высокого уровня правосознания, общественно ценных психологических установок,

содействовать стремлению лучше знать правила дорожного движения, нацеливать на безопасное управление транспортным средством и повышение транспортной культуры. Необходима разработка современных превентивных технологий и внедрения эффективных программ подготовки водителей с целью снижения дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

#### Библиографический список

1. Борисова, С.Е. Влияние психологических установок водителей на безопасность дорожного движения / С.Е. Борисова // «Психология и права». – 2011. – № 4. – С. 3–12.
2. Гранская, В.Ю. Кросс-культурное сравнение отношения к безопасности, оценка риска и рискованного поведения на дорогах российских и норвежских водителей / В.Ю. Гранская // Вестник СПбГУ. Сер.12. – 2012. – № 3. – С. 124.
3. Журавлев, А.Л. Перспективы психологии в решении задач Российского общества. На пути к технологиям согласования социальных институтов и менталитета / А.Л. Журавлев, Д.Ю. Ушаков, А.В. Юревич // Психологический журнал. – 2013. – Т. 34. – № 6. – С. 5–25.
4. Кабалевская, А.И. Особенности гендерного поведения водителей / А.И. Кабалевская, А.И. Донцова // Вопросы психологии. – 2013. – № 4. – С. 69–79.
5. Козлов, Е.В. Психофизиологическое обоснование необходимости совершенствования системы подготовки водителей: автореф. дис. ... канд. мед. наук / Е.В. Козлов. – М., 2012. – 30 с.
6. Майоров, В.И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в РФ: теоретико-прикладные проблемы: Монография / В.И. Майоров. – М.: Юрлитинформ, 2010. – 208 с.
7. Майоров, В.И. О нормативно-правовом регулировании деятельности полиции / В.И. Майоров // Полицейское право. – 2005. – № 1 (1). – С. 41–43.
8. Приказ Минобрнауки России от 26.12. 2013 г. № «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» // Российская газета. – 2014. – 1 авг. – № 6444.
9. Постановлении правительства РФ «О допуске к управлению транспортными средствами» (вместе с «Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений») // Российская Газета. – 2014. – 31 окт. – № 6522.
10. Солдатова, Е.Л. Связь эго-идентичности и личной зрелости / Е.Л. Солдатова, И.А. Шляпникова // Вестник ЮУрГУ. Серия «Психология». – 2015. – Т. 8. – № 31. – С. 29–35.
11. Филатова, О.Н. Профессиональная подготовка будущих водителей в автошколе: автореф. дис. ... канд. пед. наук / О.Н. Филатова. – Нижний Новгород, 2009. – 21 с.
12. ФЗ от 10. 12. 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 28.07.2012) «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 50.

[К содержанию](#)