

8. Van Dongen H. P. A., Baynard M. D., Maislin G., Dinges D. F. Systematic interindividual differences in neurobehavioral impairment from sleep loss: evidence of trait-like differential vulnerability // *Sleep*. — 2004. — 27. — P. 423–433.

## **Психология агрессивного поведения на российских автомобильных дорогах и пути его снижения**

*Ермолаев В.В., Москва*

### **Psychology of aggressive behavior on Russian roads and ways to reduce it**

*Ermolaev V.V., Moscow*

*Работа поддержана грантом Российского Гуманитарного Научного Фонда №15-06-10881а.*

С каждым годом цифры статистики о дорожно-транспортных происшествиях (далее — ДТП) на дорогах России становятся все катастрофичнее и всё более напоминают фронтовые сводки. В результате Правительство РФ отмечает, что план по улучшению ситуации с безопасностью на дорогах провален, а цели не достигнуты.

Сегодня эксперты всё более склоняются к мнению, что основным фактором снижения аварийности должна стать мотивация к ответственному поведению за рулем. Причем отмечается, что её надо достигать не столько репрессивными методами, сколько формированием психологических установок и поведенческих моделей с помощью современных методов психологической науки. Становится всё более очевидным, что необходимо устранять не последствия, а причины — агрессивное поведение водителей, рассматриваемое как «намеренное насильственное воздействие субъекта на живой или неживой объект, имеющее целью изменить его статус-кво (т.е. текущее, существующее положение дел, физическое или психическое состояние)» [2]. Результаты исследований свидетельствуют и о том, что существует прямая положительная связь между проявлениями агрессивности и параметрами самопринятия водителя и доверия себе, другим. И чем сильнее индивид воспринимает других людей и мир в целом, как представляющих для него опасность — тем сильнее он проявляет агрессию, стремление указывать другим и контролировать их поведение [1]. Таким образом, ситуация с аварийностью на дорогах приводит нас к необходимости признать тот факт, что наше общество стало агрессивным и, с этим его состоянием, теперь надо что-то делать...

В связи с этим необходимо отметить возрастание научного интереса к проблеме взаимодействия, в том числе и агрессивного, субъектов в социальной и «искусственно созданной» среде, примером которой может служить дорожно-транспортная и городская среда. Так, известные в отечественной науке, как «транспортная психология», а в зарубежной — как «Traffic and transport psychology» [7], направления современных исследований призваны выявить роль собственно человеческого фактора в эффективном и безаварийном использовании транспорта, формировании и развитии комфортной и безопасной дорожно-транспортной и городской среды.

На сегодняшний день среди основных наиболее активно разрабатываемых проблем исследования «транспортной психологии и городской среды» можно выделить следующие направления: 1) исследование психофизиологических характеристик водителей автотранспортных средств, влияющих на безопасность на дороге; особенности протекания психологических процессов при управлении автотранспортным средством, психофизиология и психологическая надежность в системе «водитель — автомобиль — дорога — среда» [4]; 2) разработка и внедрение образовательных программ, предполагающих освоение навыков бесконфликтного общения, в том числе и с агрессивными соседями по потоку [3]; 3) исследование «сценариев» поведения участников дорожного движения, повлекших за собой возникновение аварии, а также возможностей про-

гнозирования развития данных поведенческих проявлений; 4) разработка и внедрение технологий психологической помощи и реабилитации водителей, пассажиров и пешеходов, которые являлись участниками дорожно-транспортного происшествия; 5) разработка и внедрение системы мер, связанных с поддержкой общей мобильности в городской среде граждан отдельных категорий (пожилых граждан и пенсионеров, лиц с ограниченными возможностями здоровья и т.д.).

Однако уже сегодня мы можем наблюдать тенденцию к увеличению проведения комплексных исследований междисциплинарного характера, где человек рассматривается в качестве «ядра интерактивного траффика», изучаются его психические состояния, эмоции и мотивы поведения, которые, с одной стороны, являются следствием, а с другой, — причиной определенной дорожно-транспортной среды в условиях современного мегаполиса [3]. В связи с этим, мы согласны с мнением А.В. Юревича о том, что в настоящее время наиболее перспективно и целесообразно выделение двух направлений деятельности для снижения уровня агрессивного поведения на российских дорогах — устранение основных источников агрессивного поведения или, по крайней мере, ослабление их воздействия на наше общество и массовое формирование у наших сограждан позитивной психологии.

Первое направление, по нашему мнению, должно содержать, прежде всего, следующие инструментальные способы редукции агрессивности водителей: 1) ужесточение наказания за нарушения ПДД одновременно с более конструктивным совершенствованием законодательства и правоприменительной практики по отношению к водителям. К примеру, в США водители, уличенные в ДТП, связанном с их агрессивным поведением, вынуждены проходить психологический тренинг по контролю над агрессивностью, оплачивая его в счет части штрафов за нарушение ПДД и агрессивное управление автомобилем. Полагаем, что соответствующую практику имеет смысл внедрить и в нашей стране, проявив законодательную инициативу, как в субъектах, так и в Государственной Думе РФ; 2) оценка и постоянный мониторинг эффективности правоприменения в целях нивелирования психологического сопротивления «нововведениям оптимизации дорожно-транспортной среды» — повышения уровня агрессивности, усиления негативного эмоционального состояния при управлении транспортным средством; 3) психологическое и психофизиологическое тестирование курсантов автошкол и водителей пассажирского транспорта с целью их информирования о личных и функциональных особенностях, представляющих важность при управлении автомобилем; 4) разработка и внедрение образовательных программ, моделей профессиональных компетенций, обеспечивающих качественно иную подготовку водителей автотранспортных средств, предполагающую освоение навыков бесконфликтного общения, в том числе и с агрессивными водителями.

В рамках второго направления, способного минимизировать в агрессию на российских дорогах, полагаем перспективным: 1) развитие «культуры поведения» в дорожно-транспортной и городской среде — через систему образования, средства массовой коммуникации изменить существующие ментальные представления на базирующиеся на позитивной культуре формы взаимодействия, сформировать установки на восприятие конвенциональных норм, как приоритетных ориентиров социальной активности граждан (методы психологического воздействия — формирование компетенций водителей и пешеходов в области психологии бесконфликтного взаимодействия, «создание позитивных образов нашего общества и его будущего, формирование общесоциальных целей и позитивного образа окружающих») [5, с. 120]; 2) формирование социально приемлемых средств канализации агрессии и последовательное формирование чувства социального доверия и социальной солидарности (методы — тематические сайты и интернет-форумы, волонтерские движения, создания любительских сообществ автомобилистов по типу американской системы информирования сограждан о ситуации на дорогах «waze» и т.п.); 3) психологические тренинги с водителями, совершившими

ДТП, в результате агрессивного поведения; психологические тренинги с водителями, неоднократно уличенными ГИБДД в агрессивном поведении на дороге, с целью коррекции у них имеющегося образа мира, самооценки, доверия к миру и т.п.; 4) разработку и внедрение технологий психологической помощи и реабилитации водителей, пассажиров и пешеходов, которые являлись участниками дорожно-транспортного происшествия.

Главное — придать распространенным в российском обществе агрессивным импульсам не разрушительную, а созидательную направленность, позволяющую постоянно поддерживать позитивный эмоциональный уровень, который складывается из таких составляющих, как доверие, самоуважение и уважение к другим. Этого вполне достаточно для создания эмоциональной стабильности и избавления от деструктивных состояний, в которых человек теряет энергию и является источником опасности в дорожно-транспортной среде.

#### **Список литературы:**

1. Ермолаев В.В., Макушина О.П., Четверикова А.И. Социально-психологические детерминанты проявления агрессии водителями пассажирского транспорта на российских дорогах // Социальная психология и общество. — 2013. — №2.
2. Ильин Е.П. Психология агрессивного поведения. — СПб: Питер, 2014.
3. Кочетова Т.В. К вопросу о перспективах «Traffic Psychology» в России // Социальная психология и общество. — 2014. — №4.
4. Романов А.Н. Автотранспортная психология: Учеб. пособие. — М., 2002.
5. Юревич А.В. Психология социальных явлений. — М.: ИП РАН, 2014.
6. Rothengatter T. Psychological aspects of road user behaviour // Applied Psychology: An International Review. — 1997. — V. 46. №3.
7. Underwood G. Traffic and transport psychology. Theory and application. Elsevier Science. — 2005.

### **Интеллектуальные транспортные системы и типология водителей**

*Жанказиев С.В., Москва*

#### **Intelligent transportation system and a typology of drivers**

*Zhankaziev S.V., Moscow*

В настоящее время в Российской Федерации происходит эволюция транспортных систем, и дороги масштабно оборудуются интеллектуальными транспортными системами (ИТС), которые обеспечивают новый уровень взаимодействия с участниками дорожного движения. Одним из важнейших факторов влияющих на эффективность ИТС является характер взаимодействия технических средств ИТС и участников дорожного движения — водителей.

При проектировании любой ИТС требуется проводить ряд экспериментов, для определения воспринимаемости и эффективности работы данной системы с потенциальными пользователями, учитывая при этом, что культура и менталитет российского водителя сильно отличается от водителей других стран, являющихся передовыми в разработках и внедрении ИТС. В частности необходимо узнать, насколько водитель воспринимает информацию от системы и насколько он ей доверяет. Таким образом, сопутствующей задачей развития ИТС является необходимость учета обратной связи.

Любая проектируемая или функционирующая инженерная система, в конечном итоге не только оказывает воздействие на общество, независимо от того, предназначена она для этого или нет, но и испытывает на себе влияние общества как результат своего функционирования. Поскольку ИТС является социально-ориентированной системой, то работа платформенной системы обычно базируется с расчетом, как на прямую, так и на обратную связь с обществом. Это позволяет достичь наибольшей эф-