

**Четверикова Алена Ивановна**

главный специалист службы безопасности

АО «Московская областная

электросетевая компания»

г. Москва

**Ермолаев Виктор Владимирович**

канд. психол. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Московский педагогический

государственный университет»

г. Москва

## **О НЕКОТОРЫХ АСПЕКТАХ ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ УСТАНОВКИ К БЕЗАВАРИЙНОМУ ВОЖДЕНИЮ ПРИ ОБУЧЕНИИ ВОДИТЕЛЕЙ**

*Аннотация:* в статье представлен анализ причин аварийности и пути повышения культуры безопасного поведения на дороге с учетом менталитета и установок российских водителей. Статистические данные, предоставленные специалистами компании Meta System о результатах внедрения системы «Умное страхование» в России и проведенного авторами исследования локуса контроля и устойчивости эмоционального тона водителей, регулярно попадавших в дорожно-транспортные происшествия в течение последних двух лет, свидетельствуют о неустойчивости эмоционального тона и безответственном поведении водителей на дороге по отношению к своей безопасности и окружающих, вместе с отсутствием установки на безопасное поведение на дороге. В связи с тем, что мы не можем повлиять на устойчивость эмоционального тона и локус контроля водителей, а психологическая установка, с одной стороны, обеспечивает устойчивый целенаправленный характер протекания соответственной деятельности, а с другой – с трудом поддается изменению, именно ее необходимо формировать на этапе обучения. Следовательно, при подготовке курсантов автошкол в рамках реализации программы «Психофизиологические основы деятельности водителя», утвержденной согласно приказу Минобрнауки

*России от 26 декабря 2013 года №1408 «Об утверждении примерной программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» необходимо сместить акцент на формирование установки на безопасное вождение.*

**Ключевые слова:** *безаварийное вождение, локус контроля, мотивация водителей, обучение водителей, психологическая установка.*

На протяжении двух последних десятилетий государственные власти всех цивилизованных стран озабочены поиском путей повышения транспортной безопасности. Длительное время в нашей стране традиционно считалось, что основная причина гибели и травм людей на дорогах – несоблюдение правил дорожного движения как водителями, так и пешеходами, а именно: превышение скоростного режима; проезд на красный цвет светофора; вождение автомобиля в нетрезвом состоянии; непристегнутый ремень безопасности; переход улицы в неположенном месте, на красный свет и т. д. Однако, в последнее время всё чаще обращает на себя внимание тот факт, что безответственное поведение водителей на дороге по отношению к своей безопасности и окружающих, нарушение правил становится систематическим, рядовым явлением и переходит в установочное поведение [5]. Подтверждением этому служит включенный 8 июня 2016 года в правила дорожного движения запрет «опасного вождения» – неоднократное совершение одного или совершение нескольких следующих друг за другом действий», которые привели к угрожающей ситуации на дороге [7]. Всё чаще отмечается отсутствие ответственности и установки населения на соблюдение правил безопасности на дорогах. Особое внимание привлекает к себе положение в крупных городах, где на улицах появляются заторы и у водителей всё чаще возникают психологические срывы на дорогах на основе многократных и избыточных стрессовых ситуаций при управлении транспортным средством [5]. К тому же, общеизвестный факт, что большинство аварий происходит по вине молодых водителей. Учитывая эти тенденции, для государственной власти и

общественности стала очевидной необходимостью формирования психологической установки на безаварийное вождение на этапе обучения в автошколах.

В связи с этим, в 2014 году приказом Минобрнауки России от 26 декабря 2013 года №1408 была утверждена примерная программа профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, включающая в базовый цикл предметов «Психофизиологические основы деятельности водителя» рассчитанная на 12 академических часов (8 – теоретических и 4 – практических). В программе указан широкий перечень рекомендуемых тем, из которых преподаватели должны по своему усмотрению выбирать необходимые курсантам автошкол для обучения безаварийному управлению автомобилем. И, как правило, при реализации учебной программы «Психофизиологические основы деятельности водителя» опытные преподаватели особое внимание уделяют таким аспектам, как процесс восприятия водителем транспортной ситуации, механизмы распределения его внимания в разных условиях, его отношение к другим участникам дорожного движения, специфика взаимодействия с правоохранительными органами, половозрастные и национальные особенности реагирования на различные внешние стимулы (рекламу, пешеходов, других водителей). Данные составляющие основу безаварийного управления автомобилем подтверждаются многочисленными исследованиями направления исследований психологии дорожно-транспортной среды – «Traffic Psychology» в разных странах и безусловно заслуживают внимания [5]. Однако, просто копирование позитивного опыта обучения курсантов автошкол невозможно, так как блокируется особенностями российского менталитета и культуры вождения, сформированными установками российских автовладельцев к поведению за рулем автомобиля.

Согласно Д.Н. Узнадзе, установка – это готовность, предрасположенность субъекта к восприятию будущих событий и действиям в определенном направлении; обеспечивает устойчивый целенаправленный характер протекания соответственной деятельности, служит основой целесообразной избирательной активности человека. Речь идет именно о готовности к предстоящему действию [6].

Поэтому в контексте новой программы «Психофизиологические основы деятельности водителя» курсантам автошкол предстоит вхождение в новую среду в новом качестве с большими возможностями и возрастающим риском, где на них будет лежать ответственность за безопасность их жизни, пассажиров и пешеходов. Необходимо именно на этапе обучения формировать установку на безаварийное вождение. Ведь установка возникает при взаимодействии индивида со средой, при первой «встрече» потребности с ситуацией ее удовлетворения. Именно в результате того, что у начинающего водителя не сформирована установка на безаварийное вождение на начальном этапе деятельности бесконтрольно формируется и стиль вождения. В том числе и на основе подражания окружающим водителям с более высоким опытом вождения.

Для изменения сложившейся ситуации и изменения установки водителей на безаварийное вождение в нашей стране начинает просматриваться новая стратегия мотивирования российских водителей на безаварийное вождение и, в целом, формирования новой культуры поведения на дороге. Например, внедрение системы «Умное страхование» – российская реализация принципа Pay-as-you-drive (плати, как едешь). Вместе с полисом каско автовладельцу вручают электронный блок для установки в машине, который отслеживает действия водителя за рулем (превышение скорости, резкие ускорения и торможения и пр.), и в зависимости от своей аккуратности автовладелец получает скидку, определенную от страхового тарифа. В 2014 году ряд российских страховых компаний запустили пилотные проекты по умному страхованию. Так, специалисты компании Meta System (поставщик телематических сервисов для ряда крупных страховых компаний) опубликовали данные полученные с 30 000 бортовых устройств клиентов компании. Статистические исследования компании свидетельствуют о том, что в Москве и Московской области наибольшему риску попасть в аварию подвергаются те, кто стоит в пробках (более 65% времени пробега), так как во время ожидания водители отвлекаются на гаджеты. У этой категории автовладельцев риск попасть в аварию составляет 45%. Так, целенаправленно и постепенно доводится информация о том, что причина аварий не в самих заторах на дороге, а

в том, что водители не уделяют достаточно внимания своей безопасности в условиях сниженного скоростного режима. По данным исследования этой же компании при движении по относительно свободной дороге незначительные превышения скорости (до 20 км/ч) наоборот приводят к снижению аварийности, так как водитель более внимателен и не отвлекается, например, на телефон. Однако, при эксплуатации машин вне часов пик (речь идет 15% всех автомобилей, участвовавших в исследовании) частота аварий составила около 2,5%, а размер среднего убытка по данной категории дорожно-транспортных происшествий наиболее высок, так как по свободной дороге водители ездят на максимально разрешенной скорости [2]. Получается, что сами же автомобилисты не желают принимать ответственность за свою безопасность и провоцируют либо незначительные дорожно-транспортные происшествия не уделяя достаточно внимания ситуации на дороге в условиях низкого скоростного режима, либо, игнорируя правила дорожного движения, не справляются с управлением в условиях движения на максимально разрешенной скорости. Эти данные свидетельствуют о несформированности установки на безаварийное вождение у российских водителей. А также о том, что они не стремятся принимать ответственность за безопасность на дороге на себя.

Результаты нашего исследования, проведенного еще в 2014 году в Москве и Московской области, подтверждают вышеописанную тенденцию. Так, начиная исследование, мы предположили, что показатели локуса контроля и устойчивости эмоционального тона как составляющей доминирующего психического состояния у безаварийных водителей и тех, кто регулярно попадает в дорожно-транспортные происшествия будут отличаться. Для исследования мы применили тест-опросник субъективного контроля Дж. Роттера [1] и методику диагностики доминирующего состояния Л.В. Куликова [4]. Численность выборки составила 137 человек в возрасте от 20 до 66 лет со стажем вождения от 2 до 46 лет и наездом километров в год от 1000 до 100000. Численность аварийных водителей составила 84 человека, а тех, кто не участвовал в дорожно-транспортных происшествиях за последние два года – 53 человека.

В результате проведенного статистического анализа (t-критерий Стьюдента) эмпирических данных были выявлены различия средних арифметических значений в двух выборках ( $t_{эмп} = 2,8$ ,  $\alpha = 0,01$ ) в показателях локуса контроля в производственных отношениях. Водители, участвовавшие в двух и более дорожно-транспортных происшествиях за последние два года не принимают на себя ответственности в области производственных отношений, то есть виновниками аварий они, как правило, считают других водителей, некачественные дороги, погодные условия и прочие факторы.

В средних арифметических значениях по шкале устойчивость-неустойчивость эмоционального тона так же были выявлены различия ( $t_{эмп} = 2,8$ ,  $\alpha = 0,01$ ). У водителей, участвовавших в дорожно-транспортных происшествиях в течение последних двух лет, снижена эмоциональная устойчивость, легко возникает эмоциональное возбуждение, настроение изменчиво, повышена раздражительность, преобладает негативный эмоциональный тон. По сути они показали готовность к проявлению негативных чувств при малейших конфликтных ситуациях на дороге.

Эти результаты были подтверждены в следующем нашем исследовании, проведенном в 2015–2016 годах в Москве и Воронеже. Численность выборки составила 169 профессиональных водителей и автолюбителей в возрасте от 20 до 66 лет со стажем вождения от 2 до 48 лет и наездом километров в год от 1000 до 450000. Численность аварийных водителей составила 96 человека, а тех, кто не участвовал в дорожно-транспортных происшествиях за последние два года – 73 человека.

Различия в средних арифметических значениях по шкале устойчивость-неустойчивость эмоционального тона ( $t_{эмп} = 4,6$ ,  $\alpha = 0,01$ ) очередной раз подтвердили низкую эмоциональную устойчивость аварийных водителей. Выявленные различия средних арифметических значений в двух выборках ( $t_{эмп} = 2,9$ ,  $\alpha = 0,01$ ) в показателях локуса контроля в производственных отношениях вместе с высокими средними значениями по шкале локуса контроля в межличностных отношениях еще раз подтверждает нашу гипотезу о наличии эмоциональной

установки водителей в отношении того, что причиной аварий являются не их действия во время управления автомобилем, а любые другие внешние факторы.

Таким образом, несмотря на то, что в Европе и США Pay-as-you-drive показывает поразительный результат, как утверждают страховщики: водитель, как только за ним начинают «следить», становится намного аккуратнее и дисциплинированнее, в России следует подходить к проблеме культуры безаварийного вождения комплексно. Вероятно, подобную систему можно рассматривать как эффективную в качестве поддержания порядка на дороге, однако, первопричина высокой аварийности кроется в установках самих водителей. Сформировать установку на безаварийное вождение необходимо еще на этапе обучения. Иначе молодой водитель попадая в новую среду без достаточного опыта берет пример с окружающих.

Мы не можем изменить показатели устойчивости эмоционального тона или локус контроля будущего водителя, но формируя установку на безаварийное вождение при обучении в автошколе мы можем скорректировать поведение будущего водителя. «Обучение только тогда хорошо, – писал Л.С. Выготский, – когда оно идет впереди развития» [3]. Тогда оно пробуждает и вызывает к жизни много других функций, лежащих в зоне ближайшего развития. Воздействуя на зону ближайшего развития, когда еще не сформированы «опасные» реакции мы создаем почву для развития необходимой установки. Таким образом, сместив акцент изложения материала программы «Психофизиологические основы деятельности водителя» утвержденной Минобрнауки России нам представляется возможным развитие культуры вождения в нашей стране.

*Работа выполнена при поддержке Российским гуманитарным научным фондом проекта №15-06-10881.*

### **Список литературы**

1. Бажин Е.Ф. Метод исследования уровня субъективного контроля / Е.Ф. Бажин, Е.А. Голынкина, А.М. Эткинд // Психологический журнал. – 1984. – Т. 5. – №3. – С. 152–162.

2. Буранов И. Пробки опаснее, чем гонки / И. Буранов // Коммерсант. – 2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kommersant.ru/doc/3117727> (дата обращения: 14.10.2016).

3. Выготский Л.С. Мышление и речь / Л.С. Выготский. – 5-е изд., испр. – М.: Лабиринт, 1999. – 352 с.

4. Диагностика здоровья. Психологический практикум / Под ред. проф. Г.С. Никифорова. – СПб.: Речь, 2011. – 950 с.

5. Ермолаев В.В. Социально-психологические детерминанты проявления агрессии водителями пассажирского транспорта на российских дорогах / В.В. Ермолаев, О.П. Макушина, А.И. Четверикова // Социальная психология и общество. – М., 2013. – №2. – С. 108–118.

6. Мещеряков Б.Г. Большой психологический словарь / Б.Г. Мещерякова, В.П. Зинченко. – 4-е изд., дополн. и испр. – СПб.: Прайм-Еврознак, 2008. – 868 с.

7. Подвицкий В. Норма ПДД об опасном вождении вступила в силу / В. Подвицкий // РИА новости. – 2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ria.ru/society/20160608/1444358870.html> (дата обращения: 08.06.2016).