

ОСОБЕННОСТИ РИСКОВАННОГО ДОРОЖНОГО ПОВЕДЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ РАЗНЫХ ГРУПП

*Кочетова Т.В., к. психол. н., доцент кафедры психологии управления
МГППУ*

В статье представлены результаты анализа структуры рискованного поведения водителей трех групп Москвы и Московской области (начинающие водители, водители такси и водители транспортных компаний). В статье показано, что структура рискованного дорожного поведения водителей такси отличается от двух других групп.

Ключевые слова: риск; рискованное поведение; структура рискованного поведения; рискованное дорожное поведение; вождение

The article presents analysis of the structure of risky traffic behaviour of the three groups of drivers of Moscow Region (novice drivers, taxi-drivers and company drivers). This article shows differences in risky traffic behaviour of taxi driver and two others groups.

Key words: risk; risky behaviour; structure of risky behaviour; risky traffic behavior; driving

В самом начале подчеркнем, что настоящие тезисы не имеют непосредственного отношения к «предметному полю» организационной психологии, однако хорошо согласуются с проблематикой, озвученной в названии конференции, а именно: «Люди и риски». Именно поэтому мы решили затронуть некоторые аспекты рискованного поведения человека в специфической, сложной, искусственно созданной среде – дорожно-транспортной.

Совершенно очевидно, что говорить о рискованном поведении в условиях дорожно-транспортной среды можно применительно к основным ее участникам: водителям и пешеходам [5]. Мы сосредоточили основное внимание именно на рискованном поведении водителей, поскольку в отличие от пешеходов, водители включены в сложную и многозадачную деятельность по управлению транспортным средством, которое далеко неслучайно считается «средством повышенной опасности» [3].

Анализируя исследования, посвященные психологии риска и рискованному поведению, нетрудно заметить, что значительная часть исследований посвящена оценке риска в различных экстремальных ситуациях, а также ситуациях, связанных с угрозой жизни и физической опасности [2]. Стоит отдельно выделить работу М. Цукермана, в которых обосновывается необходимость выделения специфической личностной характеристики «Склонность к поиску ощущений», имеющую тесную связь с рискованным поведением («Шкала поиска ощущений») [10]. Особого внимания заслуживают работы В.А. Петровского, где фокус внимания сосредоточен на склонности к риску, которая может проявляться исходя из объективных ситуативных факторов, а может обуславливаться и

индивидуальными качествами субъекта [4]. Не меньшего интереса заслуживают исследования М.А. Котика, в которых внимание сосредоточено на изучении склонности к риску в различных опасных видах деятельности, причем особое место занимает именно водительская деятельность [3].

В современных российских реалиях особую актуальность приобретают исследования рискованного дорожного поведения водителей, поскольку данные неутешительной статистики о количестве аварий в нашей стране свидетельствуют о наличии серьезнейшей проблемы – высоком уровне дорожно-транспортного травматизма [6]. В связи с этим, представляется логичным обращение к изучению роли «человеческого фактора» на дороге подробному рассмотрению психологических причин, обуславливающих рискованное поведение водителей.

Подчеркнем, что мы будем говорить о рискованном поведении водителей как некотором *отклонении* – девиации – от норм дорожного и гражданского законодательства, а также Правил дорожного движения [2].

Итак, в апреле 2019 года в рамках научно-исследовательского проекта МГППУ: «Апробация методик первичного психологического скрининга водителей, склонных к рискованному дорожному поведению» нами было изучено три группы водителей, которые могут рассматриваться в качестве «высоко-рискованных»: начинающие водители, стаж вождения до 2 лет ($n=114$), водители такси ($n=80$) и водители, осуществляющие пассажирские перевозки ($n=204$) в Москве и Московской области.

Выбор этих групп не случаен. Во-первых, в отчетах, содержащих данные об аварийности, группа начинающих водителей (стаж вождения до 2-3 лет) рассматривается как высоко-рискованная [8], поскольку они могут совершать большое количество ошибок, приводящих к авариям. Во-вторых, основные показатели количества аварий и ДТП за последние годы среди водителей, осуществляющих перевозки, а также водителей такси в России демонстрируют значительный рост [1].

В качестве методики, диагностирующей рискованное поведение водителей, использовался опросник Г. Мейнхарда разработанный для целей превентивной и реабилитационной работы водителей-нарушителей [9].

Настоящий опросник содержит две части: 53 вопроса (открытого и закрытого типов) и части, включающей 10 вопросов AUDIT (The Alcohol Use Disorders Identification Test) [7].

Все утверждения и вопросы разделены на три шкалы:

1. шкала «отношение к вождению в нетрезвом состоянии (ВНС)»;
2. шкала «угрозы и риски вождения»;

3. шкала «противоправное поведение/проступки» и пять дополнительных индексов.

Результаты сравнительного анализа (по шкалам опросника) представлены на Рисунке ниже.

Рис. Структура рискованного дорожного поведения водителей разных групп (n=398)



Примечание: Последовательно (сверху вниз) представлены данные по трем шкалам опросника «Противоправное поведение и проступки»; «Риски и угрозы передвижения»; «Отношение к вождению в нетрезвом состоянии».

Проведенный сравнительный анализ трех групп показал наличие существенных значимых различий в структуре рискованного поведения водителей такси в отличие водителей-перевозчиков ($\chi^2=14,01$; $df=3$; $p<0,001$), а также различий в структуре рискованного поведения водителей такси в отличие от начинающих водителей ($\chi^2=12,83$; $df=3$; $p<0,001$).

Полученные в ходе исследования данные показали, что риск при управлении транспортным средством в большей степени свойствен водителями такси. Действительно, обнаруженный факт хорошо согласуется с данными официальной статистики, согласно которой произошел резкий скачек количества дорожно-транспортных происшествий с участием водителей такси за последний год [1].

Становится очевидным, что психологическая диагностика, направленная на изучение рискованного поведения таких участников дорожного движения как водители, может способствовать своевременному выявлению их склонности к риску и, следовательно, прогнозированию как

рискованное дорожное поведение будет разворачиваться в условиях дорожно-транспортной среды.

В свою очередь имеющиеся различия в рискованном поведении водителей разных групп могли бы стать основанием для дальнейшей разработки психопрофилактических и превентивных программ работы с водителями, нарушающими законодательство с целью предотвращения аварий и дорожно-транспортных происшествий.

Список использованной литературы:

1. Аналитический материал по состоянию таксомоторной отрасли в России с точки зрения безопасности дорожного движения / Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации. [Электронный ресурс] URL: <https://ac.gov.ru/files/content/19540/taksi-avariinost-final-2311-pdf.pdf> (дата обращения: 15.04.2020).
2. Мейнхард, Г., Каарт, Т., Кочетова, Т.В. Опыт апробации модели диагностики водителей, склонных к рискованному вождению (эстонская и российская выборки) // Социальная психология и общество. 2018. Том 9. № 4. С. 119–133. doi:10.17759/sps.2018090411
3. Котик М.А. Психология и безопасность. Таллин: Валгус, 1981. 408 с.
4. Петровский В.А. Неадаптивный риск и опыт интерпретации // Управление риском. 1997. № 3. С. 29-34.
5. Погодина А.В. Водители и пешеходы мегаполиса в представлениях друг друга // Социальная психология и общество. 2018. Том 9. № 4. С. 19–32. doi:10.17759/sps.2018090403
6. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения РФ [Электронный ресурс] URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 16.04.2020).
7. Babor, T., Higgins-Biddle, J., Saunders, J., Monteiro, M. AUDIT. The Alcohol Use Disorders Identification Test. Guideline for Use in Primary Care. Geneva: World Health Organization WHO, 2010. 38 p.
8. Ivers, R.L., Senserrick, T., Boufous, S., Stevenson, M., Chen, H.Y., Woodward, M., Norton, R. Novice drivers' risky driving behavior, risk perception, and crash risk: findings from the DRIVE study // American Journal of Public Health. 2009. Vol. 99 (9). P. 1638-1644. doi: 10.2105/AJPH.2008.150367 [Электронный ресурс] URL: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2724457/> (дата обращения 25.04.2020)
9. Meinhard, G. Evaluation of the effectiveness of a primary preventive program „Clear Picture...!“ to increase traffic safety // Transactions on Transport: International Scientific Journal for Transport Sciences. doi: 10.5507/tots.2019.004 [Электронный ресурс] URL: <https://tots.upol.cz/corproof.php?tartkey=tot-000000-0044> (дата обращения 25.04.2020)
10. Zuckerman M. Sensation seeking and risky behavior. N. Y.: APA, 2006. P. 309.