

Обоймова С.М.

ПСИХИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ ЛИЧНОСТИ ВОДИТЕЛЯ И БЕЗОПАСНОЕ ПОВЕДЕНИЕ УЧАСТНИКА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Ключевые слова: индивидуальные психологические особенности, профессиональный отбор, психопатологические симптомы, психическая травма.

© Обоймова С.М., 2012

Научная проблема и ее обоснование

В начале прошлого столетия был изучен достаточно широкий перечень психофизиологических качеств человека, которые влияли на безошибочность и безопасность его труда и учитывались при профессиональном отборе. Система дорожного движения является наиболее сложной и опасной из всех систем, с которыми человек сталкивается в повседневной жизни (Ю.А. Александровский, В.Г. Василевский, Т.Б. Дмитриева, А.Л. Пушкарев и др.). Развитие научно-технического прогресса выводит на потребительский рынок все более мощные, скоростные, маневренные модели автомобилей.

Можно говорить о том, что водитель - человек, находящийся в экстремальной ситуации. Как отмечают в своих исследованиях ученые Т.Б. Дмитриева, З.И. Кекелидзе и др., индивидуально-психологические особенности индивидуума, участвующего в дорожном движении, находятся в прямой зависимости с его профессиональными действиями как водителя, субъективным восприятием дорожной обстановки, а также особенностями переживания такого стрессорного события, как дорожно-транспортное происшествие (ДТП) [3; 4].

ООН объявила 2011-2020 гг. «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения». Для России эта задача сформулирована в Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», в которой указано на необходимость создания профессионального стандарта, определяющего перечень требований к водителям по каждой категории транспортных средств [8]. По оценкам Всемирной организации здравоохранения, в мире ежегодно в дорожных авариях около 50 млн человек получают травмы и погибают 1,2 млн человек. По прогнозам, если не предпринять соответствующих действий, к

2020 г. дорожно-транспортный травматизм может стать третьим ведущим компонентом глобального бремени болезней и травм по сравнению с 9-м местом в 1990 г.

Актуальность исследования, заключающаяся в необходимости изучения психологических детерминант безопасности личности водителей в современных условиях, обусловлена следующими противоречиями: между осознаваемой необходимостью изменения требований к программе подготовки водителей и неразработанностью психологического сопровождения данной программы; требованиями в соответствии с Федеральной целевой программой разработки профессионального стандарта водителей и недостаточным учетом в предлагаемых проектах стандартов психологических аспектов; динамичным изменением модельного ряда и технических характеристик автомобилей и не соответствующей требованиям времени системой оценки психологических характеристик, имеющих большое значение в обеспечении безопасности движения; необходимостью совершенствования мер по предупреждению ДТП и отсутствием исследований, направленных на выявление фактов и закономерностей, связанных с психическими детерминантами безопасности личности водителя; разработанностью в существующих на настоящее время программных психофизиологических диагностических комплексах физиологической составляющей и недостаточностью психологической компоненты; правом водителя знать о своих психологических особенностях для выработки безопасного поведения в системе дорожного движения и неразработанностью системы психологической диагностики водителей [5].

Рассматриваемая проблема, безусловно, актуальна, поскольку связана не только с масштабностью такого стрессора, как автомобильная авария, но и с существованием такого юридического и социального термина, как «моральный вред». Факт причинения морального вреда и компенсация его в судебной практике в нашей стране не регламентированы. Однако обоснование их возможно через оценку психологического симптоматического статуса людей, попавших в автомобильную аварию.

Следует отметить, что появление новых запросов в современной системе безопасности водителей и дорожного движения требует выхода за пределы уже полученных знаний, что рождает необходимость исследования новых фактов и зависимостей. Неоднозначность и неопределенность взаимосвязи психических детерминант личности водителя и безопасности его поведения на дороге требуют тщательного теоретического и эмпирического изучения. Увеличение количества автомобилей на дорогах и неуклонный рост уровня ДТП свидетельствуют о необходимости изменения требований к программе подготовки водителей. На настоящий момент в соответствии с федеральной целевой программой разработаны проекты профессиональных стандартов водителей по каждой категории транспортных средств. Профессиональный стандарт определяет перечень требований к водителю: что водитель должен знать и понимать, что он должен уметь и применять в ситуации дорожного движения наиболее эффективным и безопасным образом.

Особое значение приобретает вопрос подбора и подготовки водителей для профессиональной деятельности на спецтранспорте, перевозки людей. Много вопросов вызывает уровень подготовки курсантов в автошколах, качество условий обучения и сам учебный процесс. Назрела необходимость рассмотреть возможность создания различных обучающих программ и методов в автошколах в зависимости от индивидуальных психологических особенностей обучающихся, а также необходимость психологической диагностики перед обучением в автошколе для определения соответствующей программы обучения. Много неразрешенных вопросов остается в области обучения, переподготовки водителей и предупреждения попадания в дорожно-транспортные происшествия.

Цель и задачи исследования

Существующая проблема определила цель и задачи нашего исследования: определить феномен дорожно-транспортного происшествия как стрессового события; исследовать зависимость между уровнем специфических категорий переживаний, возникающих в ответ на воздействие травматического события, и изменением психологического симптоматического статуса испытуемого.

Методы и этапы исследования

Исследование проводилось среди водителей 10-го автопарка Мосгортранса г. Москвы и клиентов ООО Центр экспертиз и экономико-правового консультирования «Центроконсалт». Среди испытуемых участников ДТП - водители, попавшие в аварийные ситуации в течение года от 1 до 3 раз. Остальные испытуемые или никогда не попадали в аварийные ситуации, или не участвовали в ДТП не менее 3 лет.

В исследовании приняли участие 270 испытуемых.

1-я группа - 169 участников ДТП:

- 114 человек - профессиональные водители (городской автотранспорт, перевозка пассажиров);
- 55 человек - другие профессии, водители личного автотранспорта (19 человек (10,45%) - женщины).

2-я группа - 101 человек, не участвовавшие в ДТП (контрольная группа):

- 27 человек - профессиональные водители (городской автотранспорт, перевозка пассажиров);
- 74 человека - другие профессии, водители личного автотранспорта (28 человек (20,72%) - женщины). Нами были использованы следующие методики:
- шкала оценки влияния травматического события - ШОВТС (Impact of Even Scale - R);

- 3

Результаты исследования

$p < 0,01$), с низким уровнем НПУ ($\Phi_{\text{ЭМП}} = 3,136$, $p < 0,01$), с низким уровнем интернальности в области неудач ($\Phi_{\text{ЭМП}} = 6,554$, $p < 0,01$), с низким уровнем интернальности в области семейных отношений ($\Phi_{\text{ЭМП}} = 4,047$, $p < 0,01$), с высоким уровнем интернальности в области производственных отношений ($\Phi_{\text{ЭМП}} = 4,585$, $p < 0,01$), с высоким уровнем реактивной тревожности.

- возможности ($\phi_{\text{ЭМП}} = 5,899, p < 0,01$), с дифференциально-теоретическим стилем ($\phi_{\text{ЭМП}} = 2,995, p < 0,01$);
- среди водителей личного ТС, не участвовавших в ДТП, значимо больше представителей с высоким уровнем НПУ ($\phi = 5,532, p < 0,01$), с высоким уровнем пластичности ($\phi_{\text{ЭМП}} = 4,755, p < 0,01$), с низким уровнем эмоциональности ($\phi_{\text{ЭМП}} = 2,783, p < 0,01$), с низким уровнем социальной эмоциональности ($\phi_{\text{ЭМП}} = 6,271, p < 0,01$), с высоким уровнем общей интернальности ($\phi_{\text{ЭМП}} = 5,236, p < 0,01$), с высоким уровнем интернальности в области межличностных отношений ($\phi = 6,905, p < 0,01$), значимо больше представителей с низким уровнем реактивной ($\phi_{\text{ЭМП}} = 6,748, p < 0,01$) и личностной тревожности ($\phi_{\text{ЭМП}} = 3,759, p < 0,01$), с интегрально-деятельностным стилем ($\phi_{\text{ЭМП}} = 3,968, p < 0,01$);
 - в группе профессиональных водителей среди участников ДТП значимо больше доля лиц, у которых выше нормы показатели по шкалам: соматизации ($\phi_{\text{ЭМП}} = 5,399, p < 0,01$), депрессии ($\phi_{\text{ЭМП}} = 7,093, p < 0,01$), тревожности ($\phi_{\text{ЭМП}} = 6,929, p < 0,01$), враждебности ($\phi_{\text{ЭМП}} = 6,180, p < 0,01$), паранойяльные симптомы ($\phi = 7,421, p < 0,01$), психотизм ($\phi_{\text{ЭМП}} = 5,664, p < 0,01$), GSI ($\phi_{\text{ЭМП}} = 2,9527, p < 0,01$), PST ($\phi_{\text{ЭМП}} = 4,940, p < 0,01$), с низким уровнем эргичности ($\phi_{\text{ЭМП}} = 4,262, p < 0,01$), с высоким уровнем социальной эргичности ($\phi_{\text{ЭМП}} = 5,085, p < 0,01$), с низким уровнем социального темпа ($\phi = 2,572, p < 0,01$), с низким уровнем социальной эмоциональности ($\phi_{\text{ЭМП}} = 4,809, p < 0,01$), с низким уровнем интернальности в отношении здоровья ($\phi_{\text{ЭМП}} = 3,582, p < 0,01$), а также значимо больше участников эксперимента, у которых на медицинской комиссии не проводилась проверка поля зрения ($\phi_{\text{ЭМП}} = 3,057, p < 0,01$);
 - среди профессиональных водителей, не участвовавших в ДТП, значимо больше испытуемых: с высоким уровнем пластичности ($\phi_{\text{ЭМП}} = 3,154, p < 0,01$), с низким уровнем по шкале темпа ($\phi_{\text{ЭМП}} = 2,338, p < 0,01$), с высоким уровнем интернальности в семейных отношениях ($\phi = 4,512, p < 0,01$), с низким уровнем личностной тревоги ($\phi_{\text{ЭМП}} = 2,369, p < 0,01$).

В группе профессиональных водителей, как среди участников ДТП, так и среди испытуемых, не участвовавших в ДТП, значимого преобладания какого-либо из стилей не выявлено, также не выявлено значимой взаимосвязи между уровнем психической устойчивости и участием в ДТП. В процессе эмпирического исследования значимой взаимосвязи между формой обучения (автошкола, водительские курсы) и участием в ДТП не выявлено.

Значимые психические детерминанты безопасности личности водителя, характерные для каждой из групп участников экспериментального исследования, представлены в таблице.

Сравнение показателей по шкалам симптоматических расстройств у испытуемых до и после аварии, а также с показателями контрольной группы и нормой говорит об изменении психологического симптоматического статуса. Данные результаты позволяют рассматривать возможность обоснования морального вреда, причиненного пострадавшим в результате ДТП, что у нас в стране в судебном делопроизводстве пока не применяется.

В настоящее время, когда обстановка на дорогах все более усложняется, уровень профессионализма и психологической устойчивости каждого водителя

5

Психические детерминанты безопасности личности водителя

№	Значимые характеристики			
	участники ДТП		не участвовали в ДТП	
	водители личного ТС	профессиональные водители	водители личного ТС	профессиональные водители
1	Депрессия	Соматизация	Высокий уровень НПУ	Высокий уровень пластичности
2	Тревожность	Депрессия	Высокий уровень пластичности	Низкий уровень темпа
3	Паранойяльные симптомы	Тревожность	Низкий уровень эмоциональности	Высокий уровень интернальности в семейных отношениях
4	Психотизм	Враждебность	Низкий уровень социальной эмоциональности	Низкий уровень личностной тревожности
5	GSI	Паранойяльные симптомы	Высокий уровень общей интернальности	-
6	PST	Психотизм	Высокий уровень интернальности в области межличностных отношений	
7	Высокий уровень социального темпа	GSI	Низкий уровень реактивной тревожности	
8	Низкий уровень НПУ	PST	Низкий уровень личностной тревожности	
9	Низкий уровень интернальности в области неудач	Низкий уровень эргичности	Интегрально-деятельностный стиль	
10	Низкий уровень в области семейных отношений	Высокий уровень социальной эргичности		
11	Высокий уровень интернальности в области производственных отношений	Низкий уровень социального темпа		
12	Высокий уровень реактивной тревожности	Низкий уровень социальной эмоциональности		
13	Дифференциально-теоретический стиль	Низкий уровень интернальности в отношении здоровья		

теля имеет особое значение. Выезжая на дорогу, водитель берет ответственность за себя и за других участников дорожного движения. При этом для него стерты индивидуальные особенности других водителей. Он действует в условиях, физиологически не свойственных человеку, когда скорость в десятки раз выше скорости пешехода. Поэтому так значима роль автошкол в подготовке водителей.

Социально-экономическое значение

Научная новизна и практическая значимость^в

6

Особую актуальность на сегодняшний день имеет задача психологического тестирования при подготовке или переподготовке водителей в автошколах, а также диагностика профессиональной пригодности к данному виду трудовой деятельности. Проблемы решения этих задач поднимаются в письме Министерства образования и науки Российской Федерации и Государственной инспекции безопасности дорожного движения Российской Федерации от 30 декабря 2008 г. «О требованиях к образовательным учреждениям и организациям, осуществляющим подготовку и переподготовку водителей транспортных средств». Министерство образования и науки Российской Федерации выдвигает требование к автошколам иметь аппаратно-программные комплексы психологического тестирования.

Выводы и перспективы

Результаты проведенного нами исследования говорят о перспективности дальнейшей разработки темы в направлении прогнозирования группы риска. Анализ результатов указывает на необходимость учета психофизиологических особенностей личности при профессиональной подготовке водителей, при оценке пригодности граждан к управлению транспортными средствами; дифференциации в требованиях к профессиональной работе водителя и при использовании автомобиля как личного транспорта для своих потребностей.

Литература

1. Александровский Ю.А. Проблема посттравматического стрессового расстройства и подходы к лечению. М., 2005.
2. Денисова Т.Н. Психологический анализ ПТСР // Психологическая реабилитация участников боевых действий и лиц, пострадавших в чрезвычайных ситуациях. М.: ГЭОТАР-МЕД, 2004.
3. Дмитриева Т.Б., Василевский В.Г., Фастовцев Г.А. Транзиторные психотические состояния у комбатантов, страдающих посттравматическим стрессовым расстройством (судебнопсихиатрический аспект) // Российский психиатрический журнал. 2003. № 3.
4. Кекелидзе З.И. Посттравматическое стрессовое расстройство у пострадавших при чрезвычайных ситуациях // Посттравматическое стрессовое расстройство / под ред. Т.Б. Дмитриевой. М., 2005.
5. Котенев И.О. Психологическая диагностика постстрессовых состояний у сотрудников органов внутренних дел: метод. пособие для практических психологов. М., 1997.
6. Краснянский А.Н. Посттравматическое стрессовое расстройство у участников военных конфликтов // Синапс. 1993. № 3. С. 14-34.
7. Пушкарев А.Л., Доморацкий В.А., Гордеева Е.Г. Посттравматическое стрессовое расстройство. Диагностика и лечение. М., 2000.
8. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах». Режим доступа: <http://www.fcp-pbdd.ru>.