

# ПСИХОЛОГИЯ

СОВРЕМЕННАЯ ЗАРУБЕЖНАЯ

Journal of Modern Foreign Psychology



2017. Том 6. № 1  
2017. Vol. 6, no. 1

**СОВРЕМЕННАЯ ЗАРУБЕЖНАЯ ПСИХОЛОГИЯ**  
***Т. 6, № 1 / 2017***

Тема номера:  
**Психология дорожного движения**

Тематический редактор:  
Т.В. Кочетова

**JOURNAL OF MODERN FOREIGN PSYCHOLOGY**

«СОВРЕМЕННАЯ ЗАРУБЕЖНАЯ ПСИХОЛОГИЯ»

**Главный редактор**

Т.В. Ермолова

**Ответственный секретарь**

В.В. Пономарева

**Редакционная коллегия**

Т.В. Ахутина, О.В. Рубцова, Т.А. Баилова, И.А. Бурлакова, Е.А. Сергиенко, А.Б. Холмогорова,  
Е.Г. Дозорцева, А.А. Марголис, М.А. Сафронова, Е.О. Смирнова, С.С. Степанов,  
Т.А. Строганова, Е.В. Филиппова, В.С. Юркевич

**Редакционный совет**

*Председатель*

В.В. Рубцов

*Члены редакционного совета*

А.-Н. Перре-Клермон (Швейцария), Г. Дэниэлс (Великобритания), П. Хаккарайнен (Финляндия),  
Г. Рюкрим (Германия), Е.Л. Григоренко (США), А. Санинино (Финляндия)

Корректор: Р.К. Лопина

Компьютерная верстка: М.А. Баскакова

**УЧРЕДИТЕЛЬ**

Московский государственный психолого-педагогический университет

Все права защищены.

Перепечатка материалов журнала и использование иллюстраций  
возможны только с письменного разрешения редакции.

Позиция редакции может не совпадать с мнением авторов публикаций.

---

## СОДЕРЖАНИЕ

### КОЛОНКА РЕДАКТОРА

Введение

*Т.В. Кочетова*

5

### ОТРАСЛЕВАЯ ПСИХОЛОГИЯ

Тип коммуникаций между водителем и автомобилем, основанный на дополненной реальности: новый тренд в построении интеллектуальных транспортных систем

*С.Б. Ефремов*

6

О возможностях применения зарубежного опыта оценки эффективности массовых мероприятий по профилактике дорожно-транспортных происшествий

*А.А. Григоренко, Д.В. Турченкова*

15

Проблема подготовки и сопровождения молодых водителей с расстройствами аутистического спектра

*Е.Р. Верещагина, Т.В. Кочетова, А.В. Лукьянова М.И. Петросян*

23

Безопасность дорожного движения: исследования с позиций возрастной психологии

*Т.О. Арчакова*

29

Междисциплинарная модель поддержки и содействия развития

«компетенции мобильности» в Европе

*С.А. Макеева, Т.В. Кочетова*

38

Соотношение понятий «агрессивное» и «опасное» вождение в современной отечественной и зарубежной психологии

*М.С. Поликарпова*

44

### ПСИХОЛОГИЯ ОБРАЗОВАНИЯ

К вопросу разработки обучающих программ в сфере безопасности дорожного движения как компонента системы общего и дополнительного образования

*М.В. Доронина*

53

*Вне тематики номера*

### СОЦИАЛЬНАЯ ПСИХОЛОГИЯ

Изучение феномена партнерских отношений в зарубежной психологии

*Т.А. Федорова, Д.И. Зеликсон*

60

**Наши авторы**

71

---

## CONTENTS

### NOTES FROM EDITOR

Introduction

*T.V. Kochetova*

5

### SPECIAL (BRANCH) PSYCHOLOGY

Type of communication between driver and car, based on the augmented reality:  
new trend in building intelligent transportation systems

*S.B. Efremov*

6

About the opportunities for the application of foreign experience in evaluating  
the effectiveness of mass actions for prevention of road accidents

*A.A. Grigorenko, D.V. Turchenkova*

15

The problem of training and support of young drivers with autistic spectrum disorders

*E.R. Vereshchagina, T.V. Kochetova, A.V. Lukyanova, M.I. Petrosyan*

23

Road safety: Research from developmental psychology perspectives

*T.O. Archakova*

29

An interdisciplinary model to support and promote the development  
of "mobility competence" in Europe

*S.A. Makeeva, T.V. Kochetova*

38

Concepts correlations of "aggressive" and "dangerous" driving in modern national  
and foreign psychology

*M.S. Polikarpova*

44

### EDUCATIONAL PSYCHOLOGY

On the development of educational programs in the field of road safety in General  
and Supplementary education

*M.V. Doronina*

53

*Outside of the theme rooms*

### SOCIAL PSYCHOLOGY

The phenomenon of partner relationships in foreign psychological studies

*T.A. Fedorova, D.I. Zelikson*

60

**Our authors**

72

---

## КОЛОНКА РЕДАКТОРА NOTES FROM EDITOR

---

### Введение

**Кочетова Т.В.,**

*кандидат психол. наук, доцент кафедры психологии управления, ФГБОУ ВО, Москва, Россия,  
kochetovav@gmail.com*

Выход данного тематического номера — вполне закономерное событие. Его актуальность обусловлена прежде всего необходимостью поиска адекватных психологических и психолого-педагогических технологий, позволяющих снижать аварийность на дорогах (как известно, Россия продолжает занимать одно из ведущих мест в мире по количеству дорожно-транспортных происшествий). С другой стороны, столь же необходимо сфокусировать общественное внимание на изучении ключевых факторов формирования общей культуры поведения в условиях современной дорожно-транспортной среды.

Контекст обсуждаемой темы — человек в специфичной среде жизнедеятельности. Специфика состоит в том, что человеческий фактор взаимодействует с замкнутой средой отдельно взятого автотранспортного средства, составляя подсистему факторов водитель-автомобиль. Эта подсистема встроена в открытую более сложную антропогенно-техногенную систему (транспортный поток-дорожная инфраструктура-люди). В совокупности взаимодействующие и взаимозависимые подсистемы составляют сложную многоуровневую конструкцию, обозначаемую здесь как «дорожная среда».

В прикладных зарубежных психологических исследованиях, посвященных этой теме, все чаще можно встретить термин Traffic Psychology, переводимый обычно как «Психология дорожного движения». Поиск наиболее точного и адекватного русского эквивалента этого термина однозначных результатов не дает и составляет особую проблему для исследователей. Это связано с тем, что до настоящего времени нет четкого дифференцирования смыслового содержания ключевых понятий, которыми приходится оперировать авторам исследований. Так, например, термин «automotive environments» — «автотранспортная среда» — может переводиться буквально, термином «среда автомобиля», что представляется не вполне корректным.

Проблема состоит в трудностях разработки единой терминологии и трактовки ключевых понятий. В зарубежных статьях, как правило, одновременно присутствуют два словосочетания — Traffic Psychology и Transport Psychology. Важно отметить, что в работах зарубежных авторов постоянно подчеркивается: предметное поле проблемы Traffic Psychology включает в себя и другие аспекты, в том числе не всегда «чисто» транспортные. В России же аспекты функционирования дорожной среды погружены в общее «предметное поле» транспортной психологии. В отечественной психологии английский термин Traffic Psychology, как правило,

механически ассоциируется лишь с психологией водителя автотранспортного средства, то есть с первым уровнем упомянутой выше системы факторов дорожной среды; термин «психология дорожного движения» вызывает непонимание (если не сопротивление).

Исследовательскую проблему составляет также дифференцирование факторов дорожной среды по уровням. Например, в рамках транспортной психологии не всегда рассматривается, поведение в дорожной среде пешеходов, велосипедистов, людей в инвалидных колясках. Есть мнение, что, являясь участниками дорожного движения, никакой «автотранспортной среды» они не создают. В то же время наряду с водителями автотранспортных средств, пешеходы и инвалиды на колясках являются участниками более масштабной и разветвленной среды — дорожно-транспортной в широком понимании этого термина. К этой же среде относятся сотрудники дорожной полиции, дорожные рабочие, пассажиры общественного транспорта. Поэтому водитель должен рассматриваться в рамках не только системы «человек-автотранспортная среда, а более глобальной системы «человек-дорожно-транспортная среда».

Учитывая многоуровневый характер проблемы и диапазон ее психологических аспектов, мы должны уделять большое внимание не столько узконаправленным психофизиологическим характеристикам водителя, сколько социально-психологическим факторам взаимодействия его с другими участниками обсуждаемой здесь системы.

Существенный акцент в публикуемых статьях сделан на профилактической и превентивной работе с нарушителями дорожно-транспортной среды, процедурах медико-психологического сопровождения (в частности, при определении пригодности водителя к управлению транспортным средством), возрастных особенностях участников дорожного движения и других вопросах.

Статьи этого тематического номера можно рассматривать как первую попытку научного анализа зарубежных и отечественных исследований, посвященных психологии поведения в дорожно-транспортной среде. Большинство статей — не столько исследовательского, сколько обзорного характера — подготовлено магистрантами специальности «Психология дорожного движения».

Хочется надеяться, что материалы номера будут полезны при разработке мер по снижению аварийности на дорогах, для профилактики дорожно-транспортного травматизма, для формирования общей культуры вождения.

*Т.В. Кочетова*

---

## ОТРАСЛЕВАЯ ПСИХОЛОГИЯ SPECIAL (BRANCH) PSYCHOLOGY

---

### Тип коммуникаций между водителем и автомобилем, основанный на дополненной реальности: новый тренд в построении интеллектуальных транспортных систем

*Ефремов С.Б.,*

*аспирант кафедры психологии управления, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
0971090@gmail.com*

Чтобы увеличить в процессе вождения безопасность водителя и минимизировать нагрузку на него, информация должна передаваться водителю без затрат времени на распознавание и осознание. Проецирование и визуализация информации на лобовое стекло может помочь упростить диалог между автомобилем и водителем (в системе «человек-оператор») и расширить влияние интеллектуальной транспортной системы с помощью проецирования информации о пробках в поле восприятия водителя, — так, чтобы это не мешало водителю следить за дорогой. В статье рассматриваются возможные достоинства и недостатки использования «подсказок», создаваемых в рамках «дополненной реальности» для увеличения безопасности вождения, как новой формы общения (коммуникации) между автомобилем и водителем. Описан новый подход к использованию системы, основанной на представлениях в области дополненной реальности по распознаванию дорожных знаков. Эта реальность накладывает виртуальные объекты на поле восприятия во всех типах дорожной ситуации, включая некомфортные погодные условия. Этот подход может быть использован для увеличения точности интеллектуальной транспортной системы с учетом дополненной реальности, для поддержки водителя в различных дорожных ситуациях, поскольку он увеличивает комфорт вождения и уменьшает количество аварий.

**Ключевые слова:** психологический феномен, дополненная реальность, интеллектуальная транспортная система, коммуникация, человек-оператор.

#### Для цитаты:

*Ефремов С.Б.* Тип коммуникаций между водителем и автомобилем, основанный на дополненной реальности: новый тренд в построении интеллектуальных транспортных систем [Elektronnyi resurs] // Современная зарубежная психология. 2017. Том 6. № 1. С. 6—14. doi: 10.17759/jmfp.2017060101

#### For citation:

Efremov S.B. Type of communication between driver and car, based on the augmented reality: new trend in building intelligent transportation systems [Elektronnyi resurs]. *Journal of Modern Foreign Psychology*, 2017. Vol. 6, no. 1, pp. 6—14. doi: 10.17759/jmfp. 2017060101 (In Russ., Abstr. in Engl.).

### Введение

Реальность сегодняшнего дня такова, что люди используют автомобиль как основной способ передвижения, при этом управление автомобилем стало важной частью повседневной жизни. Столь же важной и значимой частью жизни стали автотранспортные аварии. Каждая авария наносит большой ущерб, в особенности, если ее последствия — ранения или гибель людей. Общее количество автотранспортных средств уже превышает миллиард единиц, и сохранение дорожной безопасности становится ключевым вызовом для общества.

Современные технологии дают новые пути к расширению возможностей для обеспечения безопасности с учетом знания закономерностей переработки информации посредством органов чувств водителя. Управление автомобилем становится все слож-

нее, это подтверждается тем, что не менее 80% аварий вызваны ошибками водителя [5; 6; 7; 10; 12; 15].

В этой связи, особую актуальность и интерес сейчас вызывает система управления транспортными потоками — интеллектуальная транспортная система — которая уже получила широкое признание. Так, интеллектуальные транспортные системы позволяют использовать информационные и коммуникационные технологии в автомобилях как таковых и транспортной инфраструктуре в целом. Тем не менее, до настоящего времени большое количество решений, которые реализуются в автомобильной индустрии, основаны на данных о состоянии автомобилей и транспортной ситуации на дорогах без попытки ранжирования этой информации и расстановки приоритетов.

Для сохранения безопасности движения собственного автотранспортного средства водителю приходится обрабатывать большие объемы информации о

быстро меняющейся дорожной ситуации в условиях ограниченного времени, однако водитель может моментно воспринять лишь небольшой процент визуальной информации.

Для решения проблемы избыточности информации предлагается работа над способом вывода информации о дорожной ситуации так, чтобы водитель не отводил взгляд от дороги [15]. Таким образом, возникает задача разработки нового интерфейса, в котором информация будет эффективно передаваться водителю, чтобы это было максимально безопасно и без перегрузов, причем размещение информации должно осуществляться в требуемом поле зрения водителя (с использованием технологии, базирующейся на феномене «дополненной реальности»). Дополненная реальность позволяет передавать информацию водителю ненавязчиво, через специальный проекционный дисплей, которой проецирует ее напрямую в поле зрения.

Другими словами, водителю не нужно направлять свой взгляд вниз, на приборную панель. Проекционный дисплей в комбинации с дополненной реальностью позволяет преодолеть существующие «узкие» места для передачи информации, необходимой в современных машинах. Разработка проекционного дисплея, основанного на феномене дополненной реальности (AR-HUD), представляется следующим поколением технологий, потенциально снижающих перегрузку ментальной деятельности водителя и убирающих разделение внимания между дорогой и приборной панелью.

AR-HUD технология существенно позволяет увеличить внимание к сигналам без негативного влияния на способность воспринимать окружающую информацию вне фокуса внимания водителя [1].

На сегодняшний день подобного рода технологии снимают нагрузку с водителя, поскольку все, что попадает в поле зрения водителя, снабжается дополнительной детализированной, но ранжированной информацией. В отношении безопасности движения эта технология призвана снизить аварийность, с помощью предоставления водителю всей необходимой информации об окружающей обстановке, например, через распознавание дорожных знаков, отклонения от полосы движения и безопасной дистанции, а также предупреждения о возможности лобового столкновения с другим транспортным средством или элементом дорожно-транспортной среды [10].

Способность распознавания знаков и информационных табличек очень важна, так как это позволяет предупреждать водителя о предстоящих изменениях, прежде всего об изменении скоростного режима. Для предотвращения столкновений со стационарными объектами, другими автомобилями пешеходами или велосипедистами водители должны быть предупреждены о возможности столкновения и иметь время, чтобы заранее подготовиться к торможению.

Также при движении за впереди идущими автомобилями необходимо сохранять безопасную дистанцию.

Понимание того, как водитель рассчитывает безопасную дистанцию, какую визуальную информацию он для этого использует и какие визуальные факторы влияют на его оценку, крайне важно для повышения безопасности движения на дороге.

Данный шаг является очень важной мерой против сенсорной перегрузки и отвлечения внимания водителя [1]. Он помогает увеличить безопасность на дороге и повышать доверие к существующим автомобильным системам и новым автомобильным опциям, таким как автопилот.

## Описание исследования

Анализируя многочисленные работы, посвященные разработке технологий снятия сенсорной перегрузки с водителя транспортного средства, появившиеся в последние годы, нетрудно заметить две основные проблемы, которые необходимо решить для того, чтобы можно было использовать феномен дополненной реальности в проектировании интеллектуальной транспортной системы.

Первая — проблема визуализации и встраивания виртуальных объектов в высококачественный видеосигнал [11].

Вторая может быть определена как проблема изменения виртуальной картинке в поле зрения человека, требующая размещения ее на корректную позицию, масштабирование, правильную ее ориентацию и т.д. [11].

Для каждого кадра в видеопотоке виртуальный объект должен быть размещен на корректную позицию, правильно ориентирован относительно угла зрения, и должен быть закодирован в видеопоток. Недавние нейропсихологические исследования показали, как пожилые водители реагируют на дополненную реальность. Исследования продемонстрировали, что встраивание дополненной реальности и создание интерфейса в целом существенно помогают именно пожилым водителям обнаруживать опасные объекты в условиях плохой видимости [13].

Другие исследователи сравнивали различные методы, которыми можно отмечать препятствия в дополненной реальности, для этого использовались затемненности, штрихи и заполнения цветом. Так, авторы подчеркивают, что пользователи — пожилые люди — испытывали проблемы с распознаванием более чем небольшого количества подсвеченных объектов, но, несмотря на это, полупрозрачные визуализированные объекты в дополненной реальности кажутся эффективным средством в условиях плохой видимости [11].

К сожалению, большая часть подобных исследований была проведена на тренажерах, так как пока невозможно обеспечить необходимую безопасность для использования реальных машин в реальных условиях [11; 16].

Отдельного внимания заслуживает исследование, в котором описывается новый подход к определению



положения и отслеживанию траектории транспортного средства на полосах движения используя 3DAR-HUD устройство для визуализации дорожных знаков, разметки, других машин, и отслеживания дорожных изменений, таких как изменение скоростного режима, перестроения других транспортных средств из ряда в ряд, изменения освещенности и дорожного полотна проведенного инженерными психологами, проектировщиками интеллектуальных транспортных систем [16]. Оно описывает особенности взаимодействия, возможности и проблемы, связанные с применением интерфейсов дополненной реальности в условиях дорожно-транспортной среды. Так, особый интерес представляет собой исследование, посвященное разработке технологии проецирования и визуализации дорожных знаков, с точки зрения правил размещения и видимости и их транслировании их на автомобильный дисплей. В нем предлагаются новые знаки, представлены 3D-модели этих знаков, а также другой дорожной инфраструктуры.

Например, встроенная AR-HUD система (рис. 1) позволяет увеличить безопасность, предупреждая водителя об изменении траектории движения [1]. Данная система предлагает проецирование предупреждающей информации на лобовое стекло, что позволяет водителю видеть потенциально опасные объекты спереди от машины отображая информацию напрямую в поле зрения водителя таким образом, чтобы он не отводил взгляд от дороги. Предлагаемая система помогает водителю комфортным образом получать информацию и безопасно объезжать препятствия.

Главная цель исследования данной системы — определить достоинства и недостатки динамической системы, основанной на феномене дополненной реальности, насколько она позволяет обращать внима-

ние опытных водителей на возможные дорожные опасности [13]. Другими словами, AR-HUD основана на информационной системе безопасности, которая обеспечивает предупреждения, позволяющие водителю легко избежать препятствий не отвлекаясь от дороги, и информационно не перегружая водителя [1].

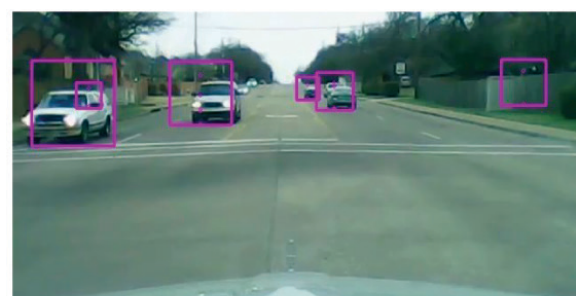
### Информационная дорожная система коммуникаций уровня «автомобиль-автомобиль»

Можно констатировать, что с быстрым развитием беспилотных автомобилей, летательных аппаратов и других автоматизированных систем, система дополненной реальности обеспечивает взаимодействие с другими транспортными средствами для улучшения эффективности слежения за объектами, лучше предсказывать или обнаруживать критических событий. В этой связи особенно важна постановка акцента на взаимодействие автомобилей в качестве «партнеров по коммуникациям» в процессе движения, предупреждая водителя об опасности и даже беря контроль над движением в рискованных ситуациях. Так, в рамках системы коммуникация «автомобиль-автомобиль» система помогает водителю сохранять безопасное расстояние от других транспортных средств и для предотвращения столкновений, информирует и предупреждает водителя о выявленных препятствиях с использованием различных смонтированных устройств. Система использует датчики или камеры для контроля расстояния между движущимися автомобилями.

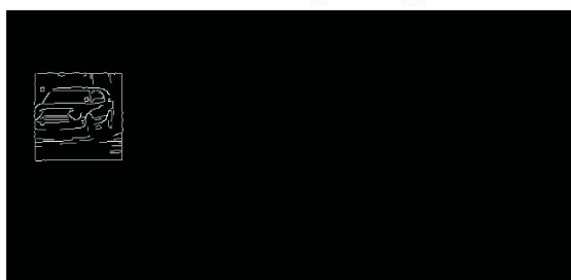
Такая система использует два основных этапа (последовательных шага) для обработки визуальной информации, что позволяет избежать столкновений и



Реальная ситуация (а)



Возможный вариант (б)



Проверка гипотезы обнаружения (в)



Обнаружение и визуализации (г)

Рис. 1. Встроенная AR-HUD система предоставления информации для безопасного вождения.

По материалам статьи Lotfi Abdi, Faten Ben Abdallah, Aref Meddeb [1].

поддерживать безопасное расстояние до других транспортных средств. Первый шаг — создание гипотезы, где определяется возможное положение транспортного средства, отбираются и классифицируются объекты, возможно похожие на транспортные средства с помощью обучающего алгоритма [1; 14].

На втором шаге проверяется корректность определения с использованием алгоритма измерения симметричности (горизонтальный и вертикальный анализ границ). Во время второго шага вычислений система сканирует каждое окно во входящем изображении и выделяет признаки в каждом окне, которые позже сравниваются с классификатором [1]. Процесс обнаружения объектов работает следующим образом: на данных входного изображения определяются зоны, которые содержат объекты схожие с образцами. Ложные срабатывания до проверки гипотезы встречаются часто, но при этом убирается большинство зон, не содержащих распознаваемые объекты. Объекты после обработки алгоритмом состоят как из объектов-автомобилей, так и из ложных срабатываний (рис. 1, а) [1].

Различные изображения автомобилей, особенно задние и фронтальные виды, содержат множество горизонтально- и вертикально ориентированных структур, например: заднее стекло, бампер и т.д., для их распознавания используется алгоритм границ на черно белом изображении отобранных объектов (рис. 1, б). После этого применяется алгоритм анализа вертикальной симметрии для построения потенциальных регионов, где может находиться автомобиль (рис. 1, в).

Далее система считывает данные с камеры установленной в автомобиле и соотносит их с данными о его перемещении, для того чтобы создать модель внешнего вида, который виден с водительского кресла.

В дополнение к показу текущей скорости, система может проецировать информацию о дорожных условиях, тех зонах, где это наиболее необходимо для водителя, например: расстояние до автомобиля впереди, необходимость совершить поворот, или даже предстоящие дорожные события [1].

### **Информационная дорожная система коммуникаций «автомобиль-дорожная инфраструктура»**

Навигационная система будущего также может визуализировать инфраструктуру дорожной среды через систему, опирающуюся на феномен дополненной реальности.

Так, «маркеры» — объекты дополненной реальности дают нам возможность обеспечивать более высокий уровень безопасности водителя, потенциально уменьшая время реакции и увеличивая вероятность обнаружения опасностей на дороге, предупреждая о приближающихся дорожных знаках: ограничение скорости, предупреждающие знаки, знак «стоп» и др. с помощью данных, получаемых от встроенной каме-

ры (рис. 1, д). [1]. Использование этой технологии позволяет уменьшить количество опасных маневров, например, если автомобиль внезапно остановится в «слепой зоне», то система может предупредить остальных водителей, чтобы снизить скорость даже перед тем как они смогут увидеть опасность. Совершенно очевидно, что это существенно поможет снизить количество дорожно-транспортных происшествий, а сама поддержка, оказываемая интеллектуальной транспортной системой, позволяет уменьшить уровень стресса всех участников дорожного движения, что, в свою очередь, помогает и сделать процесс движения более аттрактивным.

### **Распознавание дорожных знаков**

Так как дорожные знаки имеют стандартные размеры и цвета, их обнаружение распознавательной системой становится достаточно простым. Задача на стадии обнаружения заключается в том, чтобы определить зоны изображения, которые могут содержать дорожный знак. Для этой цели используются быстрые алгоритмы распознавания для повышения производительности системы.

Первая фаза распознавания ищет объекты похожие на знаки с помощью окна сканирования, обрабатывая каждый кадр видеопотока. В свою очередь, это позволяет отфильтровать ложные срабатывания. Тем не менее, для того, чтобы алгоритм распознавания был более устойчив к шумам и/или низко контрастным изображениям используется еще один дополнительный детектор текстур, который и формирует потенциальные зоны, где могут находиться распознаваемые объекты. Так как среди различных объектов важно распознавать именно дорожные знаки, то используются параметры, которые позволяют распознавать информацию только самого знака, и не использовать информацию, выходящую за границы знака (например, зачастую вывешиваемая на дорожных знаках информация об объезде, ремонте, названии и др. не распознается). Затем распознаваемый образец сравнивается по отобранным признакам с образцами из базы данных о знаках. Классификация объекта производится с помощью нейронной сети [14]. После того, как распознавание закончено, классификатор обрабатывает зоны, в которых находятся отобранные знаки и проецирует трехмерный дорожный знак на это место, удобное и хорошо просматриваемое из кресла водителя [14; 16].

Таким образом, правильное и своевременное распознавание дорожных знаков помогает обеспечивать безопасное путешествие, а система распознавания дорожных знаков, основанная на дополненной реальности помогает водителям получать важную информацию о дорожных знаках еще до того момента, когда водитель сможет увидеть знак невооруженным взглядом.

### Калибровка и фокусировка камеры

Проблема определения расположения камеры в безмаркерной дополненной реальности заставляет использовать значительно более сложные алгоритмы, такие как: построение карты несовпадений, поиск признаков, извлечения, расчеты и классификации. Правильная калибровка камеры позволяет совмещать виртуальный мир с «реальным» на одном дисплее [1]. Так, становится возможным рассчитать расположение элемента на изображении или видеокadre относительно дисплея, используя данные о расположении камеры и данные об относительном расположении объекта к камере. (рис. 2) [1].

Для того чтобы качественно интегрировать виртуальные объекты в реальном мире, система дополненной реальности должна распознавать и отслеживать самые различные объекты в окружающем мире. Так, внутри расширенного поля зрения виртуальные объекты должны быть согласованы с реальными объектами по координатам, расположений и размеру без какого-либо визуального несоответствия. Объекты, окружающие автомобиль, а также дорожные знаки должны быть смоделированы в 3D и спроецированы в корректные зоны на дисплей (см. рис 2) [1]. Совершенно очевидно, что системы расширенной реальности также могут служить для помощи водителям с различного рода нарушениями внимания и водителями с СДВГ [3; 4].

### Проекция изображения основанная на дополненной реальности

Проекция виртуальных объектов может быть выполнена, вычислив внутренние координаты ориентации камеры и ее внешнюю ориентацию на видеокadre, после чего возможно наложение трехмерной симуляции в правильном положении, с надлежащим масштабом, ориентацией на перспективу и объекты в реальном

мире. Имея полный набор параметров камеры, виртуальные объекты могут быть согласованно встроены в видеоряд захватываемый камерой, и, таким образом, синтетические дорожные знаки могут быть добавлены в поле зрения водителя для повышения уровня безопасности, это хорошо проиллюстрировано на рис. 2 [1].

Таким образом, анализ имеющихся знаний в области феномена дополненной реальности дает широчайшие возможности для разработки новых систем, обеспечивающих безопасное перемещение в условиях дорожно-транспортной среды, в которой использованы современные стандарты для автомобильных коммуникаций, в виде информационной транспортной системы, элементами которой являются «автомобиль-автомобиль» и «автомобиль-дорожная инфраструктура». Эта система, успешно обнаруживая объекты, находящиеся в передней части автомобиля, а также проецируя информацию, такую как скорость, дорожные предупреждения или навигационные указания на внутренней части ветрового стекла, сможет существенно упростить передачу важной информации напрямую в поле зрения водителя [1].

### Экспериментальное исследование и оценка качества обнаружения объектов

С целью оценки разработанной системы и оценки качества обнаружения объектов было проведено экспериментальное исследование для обнаружения транспортного средства в условиях различной освещенности и погодных условий, и результаты показали увеличение надежности системы. Так, для обучения детекторов может быть использована база данных из экспериментальных исследований С. Агавал, А. Аван и Д. Рос, а также базу из библиотеки OpenCV, где собраны фронтальные изображения автомобилей в разрешении  $32 \times 32$  пикселя и  $64 \times 64$  пикселя [2]. Всего было использовано более 3000 образцов, содержащих авто-



Рис 2. По материалам статьи Lotfi Abdi, Faten Ben Abdallah, Aref Meddeb [1]

мобили и 4000 образцов, не содержащих изображение автомобиля для обучения.

Эксперимент проводился как в лабораторных условиях, где моделировались различные ситуации с плохой видимостью дорожной обстановки, так и в полевых исследованиях (в дни с разными погодными условиями). В ходе эксперимента система показала высокую точность (уровень распознавания различных дорожных объектов, как во фронтальной, так и в профильной проекции 92—95%), точность и низкий уровень ложных срабатываний даже в условиях плохой освещенности.

Для обучения распознающей системы были использованы базы данных GTSRB (GermanTrafficSignRecognitionBenchmark), BelgiumTS (BelgianTrafficSignsdataset), а также дополнительные собственные изображения.

Весь набор изображений включал около 4500 изображений дорожных знаков и около 6000 иных изображений, сходных с дорожными знаками. Размеры обучающей выборки составляли от 20 × 20 до 222 × 193 пикселя. Так как разные группы знаков встречаются в дорожной среде с различной частотой, а также из-за большого количества разновидностей знаков внутри группы, общий ряд обнаружений для каждой группы знаков выстраивался отдельно (так, отдельно распознавались запрещающие знаки, предупреждающие, предписывающие и т.п.). Для того чтобы обеспечить высокую эффективность классификации, был использован «каскад» из 13 «шагов интеракций» распознавания. Минимальный уровень распознавания равен 0,995, а максимальный процент ложных срабатываний был установлен как 0,5. Размер образцов составлял 24 × 24 пикселя. Для того чтобы проверить правильность нашего подхода и обеспечить высокое разнообразие дорожных условий, мы протестировали последовательности изображений различных типов, каждый из которых осуществляется в разные дни и с различными погодными условиями. Процент распознавания очень высок и достигает 97,4%, а средний процент повторного распознавания 98,1%, что дало основания говорить о надежности настоящей системы [2; 13].

### **Выводы и перспективы разработок с использованием дополненной реальности в современной инженерной и транспортной психологии**

На основании данных различных исследований в области создания интеллектуальных транспортных

систем представляется логичным, что изучение феномена дополненной реальности, а также его использование для обеспечения безопасности дорожного движения сегодня является весьма перспективным для повышения безопасности водителя, уменьшения время реакции и увеличения вероятности обнаружения опасных событий на дороге.

Столь же логично полагать, что использование интеллектуальных транспортных систем, основанных на дополненной реальности, поможет создать новую, более комфортную форму диалога между транспортным средством и водителем, расширение роли интеллектуальных транспортных систем, через визуализацию информации о дорожном движении в поле зрения водителя, позволит ему не отвлекаться от процесса вождения и управления автомобилем [8; 9; 15].

Одна из таких систем AR-HUD реализуется наложением рекомендуемых «меток» напрямую на поле зрения водителя, отображая объекты дорожно-транспортной среды, в любых условиях дорожной ситуации, включая неблагоприятные погодные условия. Встроенный проекционный экран дополненной реальности передает водителю необходимую информацию для создания новой формы коммуникации между водителем и автомобилем [1].

Другими словами, водитель получает всю необходимую информацию напрямую, перед своими глазами, в удобной для его восприятия форме.

Уже сегодня представляется очевидным, что в недалеком будущем благодаря феномену дополненной реальности станет возможна гибкая адаптация автомобиля под практически любые дорожные условия и желание водителя

В свою очередь, обсуждение возможностей дополненной реальности как части следующего поколения транспортных средств, крайне важно для более глубокого исследования когнитивных и познавательных процессов, причем роль именно психологического знания представляется особенно актуальной.

Это позволит повысить безопасность на дорогах и укрепит доверие к существующим интеллектуальным транспортным системам и новым возможностям вождения, например, к вождению с помощью автопилота и, самое главное, приведет к существенному снижению рисков дорожно-транспортной среды.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. *Abdi L., Abdallah F.B., Meddeb A.* In-Vehicle Augmented Reality Traffic Information System: A New Type of Communication Between Driver and Vehicle // *Procedia Computer Science*. 2015. Vol. 73. P. 242—249. doi:10.1016/j.procs.2015.12.024
2. *Agarwal S., Awan A., Roth D.* Learning to detect objects in images via a sparse, part-based representation *Pattern Analysis and Machine Intelligence* // *IEEE Transactions on Pattern Analysis and Machine Intelligence*. 2004. Vol. 26. № 11. P. 1475—1490. doi:10.1109/TPAMI.2004.108
3. *Augmented Reality Cues and Elderly Driver Hazard Perception / M.C. Schall [et al.]* // *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*. 2013. Vol. 55. № 3. P. 643—658. doi:10.1177/0018720812462029

4. Camera Calibration for Tracked Vehicles Augmented Reality Applications / D. Sobel [et al.] // Innovative Control Systems for Tracked Vehicle Platforms / Ed. A.M. Nawrat. Cham: Springer, 2014. P. 147—162.
5. Directing driver attention with augmented reality cues / M.L. Rusch [et al.] // Transportation research part F: traffic psychology and behavior. 2013. Vol. 16. P. 127—137. doi: 10.1016/j.trf.2012.08.007
6. *Doshi A., Cheng S.Y., Trivedi M.M.* A Novel Active Heads-Up Display for Driver Assistance // IEEE Transactions on Systems, Man, and Cybernetics. Part B: Cybernetics. 2009. Vol. 39. № 1. P. 85—93. doi:10.1109/TSMCB.2008.923527
7. *Fu W.T., Gasper J., Kim S.W.* Effects of an In-Car Augmented Reality System on Improving of Younger and Older Drivers // 2013 IEEE International Symposium on Mixed and Augmented Reality (ISMAR 2013). Adelaide, SA: IEEE, 2013. P. 59—66. doi:10.1109/ISMAR.2013.6671764
8. *Jeffrey C.* Continental's augmented reality hud puts information on the road [Elektronnyi resurs] // New Atlas. URL: <http://www.gizmag.com/augmented-reality-hud-improvesdriver-information/33223> (дата обращения: 20.04.2017).
9. *Kim S., Dey A.K.* Simulated augmented reality windshield display as a cognitive mapping aid for elder driver navigation // Proceedings of the SIGCHI Conference on Human Factors in Computing Systems. New York: ACM, 2009. P. 133—142. doi: 10.1145/1518701.1518724
10. *Park H.S., Kim K.H.* AR-Based Vehicular Safety Information System for Forward Collision Warning // Virtual, Augmented and Mixed Reality. Applications of Virtual and Augmented Reality: 6th International Conference, VAMR 2014, Held as Part of HCI International 2014, Heraklion, Crete, Greece, June 22—27, 2014, Proceedings. Part 2 / Eds. R. Shumaker, S. Lackey. Cham: Springer, 2014. P. 435—442.
11. *Pensyl W.R.* Real-time stable markerless tracking for augmented reality using image analysis/synthesis technique [Elektronnyi resurs] // Pensyl. URL: <http://www.pensyl.com/hue/markerless.html> (дата обращения: 21.04.2017).
12. Resolving Multiple Occluded Layers in Augmented Reality / M.A. Livingston [et al.] // Proceedings of the 2nd IEEE/ACM International Symposium on Mixed and Augmented Reality (IEEE Computer Society, 2003). Washington, DC: IEEE, 2003. P. 56—56.
13. The German Traffic Sign Recognition Benchmark: A multi-class classification competition Detection / J. Stallkamp [et al.] // Neural Networks (IJCNN): The 2011 International Joint Conference on. San Jose, CA: IEEE, 2011). P. 1453—1460. doi:10.1109/IJCNN.2011.6033395
14. *Timofte R.* Kul belgium traffic signs and classification benchmark datasets [Elektronnyi resurs]. URL: <http://btsd.ethz.ch/shareddata> (дата обращения: 21.04.2017).
15. *Topór-Kamiński T., Krupanek B., Homa J.* Delays Models of Measurement and Control Data Transmission Network // Advanced Technologies for Intelligent Systems of National Border Security / Eds. A. Nawrat, K. Simek, A. Świerniak. Berlin; New York: Springer, 2012, P. 257—279.
16. *Viola P., Jones M.J.* Robust Real-Time Face Detection // International journal of computer vision. 2004 Vol. 57. № 2. P. 137—154. doi:10.1023/B:VISI.0000013087.49260.fb

## Type of communication between driver and car, based on the augmented reality: new trend in building intelligent transportation systems

Efremov S.B.,

post graduate student of the Department of psychology of Management, Moscow State University of Psychology  
and Education, Moscow, Russia,  
0971090@gmail.com

In order to increase safety while driving and to minimize the burden on the driver, the information should be transmitted to him/her in such a way that the driver needn't spent time on its recognition and comprehension. Projecting and visualization of information on the windshield can help simplify the dialogue between a car and a driver ("operator") and expand the influence of intellectual transport system using projection information about traffic jams in the field of perception of the driver, so that it does not interfere with the driver on the road. This article discusses the possible advantages and disadvantages of using "hints", created within the framework of the "augmented reality" to increase driving safety by treating them as a new form of communication between a car and a driver. So, it seems to be a new approach to the utilization of the system, based on performances in the field of augmented reality to recognize road signs, which impose virtual objects on the field of perception in all types of traffic situations including the uncomfortable weather conditions. This approach can be used to increase accuracy of intellectual transport system with the augmented reality to support the driver in various driving situations, increasing comfort and reducing the number of accidents.

**Keywords:** psychological phenomenon, augmented reality, intelligent transportation system, communication, man-operator.

### REFERENCES

1. Abdi L., Abdallah F.B., Meddeb A. In-Vehicle Augmented Reality Traffic Information System: A New Type of Communication Between Driver and Vehicle. *Procedia Computer Science*, 2015. Vol. 73, pp. 242—249. doi:10.1016/j.procs.2015.12.024
2. Agarwal S., Awan A., Roth D. Learning to detect objects in images via a sparse, part-based representation Pattern Analysis and Machine Intelligence. *IEEE Transactions on Pattern Analysis and Machine Intelligence*, 2004. Vol. 26, no. 11, pp. 1475—1490. doi:10.1109/TPAMI.2004.108
3. Schall M.C. et al. Augmented Reality Cues and Elderly Driver Hazard Perception. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, 2013. Vol. 55, no. 3, pp. 643—658. doi:10.1177/0018720812462029
4. Sobel D. [et al.] Camera Calibration for Tracked Vehicles Augmented Reality Applications. In Nawrat A.M. (ed.). *Innovative Control Systems for Tracked Vehicle Platforms*. Cham: Springer, 2014, pp. 147—162.
5. Rusch M.L. et al. Directing driver attention with augmented reality cues. *Transportation research part F: traffic psychology and behavior*, 2013. Vol. 16, pp. 127 —137. doi:10.1016/j.trf.2012.08.007
6. Doshi A., Cheng S.Y., Trivedi M.M. A Novel Active Heads-Up Display for Driver Assistance. *IEEE Transactions on Systems, Man, and Cybernetics. Part B: Cybernetics*, 2009. Vol. 39, no. 1, pp. 85— 93. doi:10.1109/TSMCB.2008.923527
7. Fu W.T., Gaspar J., Kim S.W. Effects of an In-Car Augmented Reality System on Improving of Younger and Older Drivers. In *2013 IEEE International Symposium on Mixed and Augmented Reality (ISMAR 2013)*. Adelaide, SA: IEEE, 2013, pp. 59—66. doi:10.1109/ISMAR.2013.6671764
8. Jeffrey C. Continental's augmented reality hud puts information on the road [Elektronnyi resurs]. In *New Atlas*. Available at: <http://www.gizmag.com/augmented-reality-hud-improvesdriver-information/33223> (Accessed: 20.04.2017).
9. Kim S., Dey A.K. Simulated augmented reality windshield display as a cognitive mapping aid for elder driver navigation. In *Proceedings of the SIGCHI Conference on Human Factors in Computing Systems*. New York: ACM, 2009, pp. 133—142. doi: 10.1145/1518701.1518724
10. Park H.S., Kim K.H. AR-Based Vehicular Safety Information System for Forward Collision Warning. In Shumaker R., Lackey S. (eds.). In *Virtual, Augmented and Mixed Reality. Applications of Virtual and Augmented Reality: 6th International Conference, VAMR 2014, Held as Part of HCI International 2014, Heraklion, Crete, Greece, June 22-27, 2014, Proceedings. Part 2*. Cham: Springer, 2014, pp. 435—442.
11. Pensyl W.R. Real-time stable markerless tracking for augmented reality using image analysis/synthesis technique [Elektronnyi resurs]. In *Pensyl*. Available at: <http://www.pensyl.com/hue/markerless.html> (Accessed: 21.04.2017).
12. Livingston M.A. et al. Resolving Multiple Occluded Layers in Augmented Reality. In *Proceedings of the 2nd IEEE/ACM International Symposium on Mixed and Augmented Reality (IEEE Computer Society, 2003)*. Washington, DC: IEEE, 2003, pp. 56—56.

13. Stallkamp J. et al. The German Traffic Sign Recognition Benchmark: A multi-class classification competition Detection. In *Neural Networks (IJCNN): The 2011 International Joint Conference on*. San Jose, CA: IEEE, 2011), pp. 1453—1460. doi:10.1109/IJCNN.2011.6033395
14. Timofte R. Kul belgium traffic signs and classification benchmark datasets [Elektronnyi resurs]. Available at: <http://btsd.ethz.ch/shreddata> (Accessed: 21.04.2017).
15. Topór-Kamiński T., Krupanek B., Homa J. Delays Models of Measurement and Control Data Transmission Network. In Nawrat A., Simek K., Świerniak A. (eds.). *Advanced Technologies for Intelligent Systems of National Border Security*. Berlin; New York: Springer, 2012, pp. 257—279.
16. Viola P., Jones M.J. Robust Real-Time Face Detection. *International journal of computer vision*, 2004. Vol. 57, no. 2, pp. 137—154. doi:10.1023/B:VISI.0000013087.49260.fb

## О возможностях применения зарубежного опыта оценки эффективности массовых мероприятий по профилактике дорожно-транспортных происшествий

*Григоренко А.А.,*

*магистрант кафедры психологии управления, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
ms.anna.grig@gmail.com*

*Турченкова Д.В.,*

*магистрант кафедры психологии управления, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
sofion@yandex.ru*

Рассмотрены примеры зарубежного опыта организации и проведения массовых мероприятий и кампаний по профилактике дорожно-транспортных происшествий, представлены авторские данные опроса, проведенного в рамках учебно-производственной практики на базе Научно-исследовательского центра проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Данные указанного опроса могут быть использованы при методологической разработке двух ключевых проблем: оценки эффективности проводимых массовых мероприятий в области профилактики дорожно-транспортных происшествий и поиска оптимальных мер снижения дорожно-транспортного травматизма.

**Ключевые слова:** дорожно-транспортное происшествие, культура вождения, пропаганда, массовые мероприятия, профилактика, психологическая установка.

### Для цитаты:

*Григоренко А.А., Турченкова Д.В.* О возможностях применения зарубежного опыта оценки эффективности массовых мероприятий по профилактике дорожно-транспортных происшествий [Электронный ресурс] // Современная зарубежная психология. 2017. Том 6. № 1. С. 15—22. doi: 10.17759/jmfp. 2017060102

### For citation:

Grigorenko A.A., Turchenkova D.V. About the opportunities for the application of foreign experience in evaluating the effectiveness of mass actions for prevention of road accidents [Elektronnyi resurs]. *Journal of Modern Foreign Psychology*, 2017. Vol. 6, no. 1, pp. 15—22. doi: 10.17759/jmfp. 2017060102 (In Russ., Abstr. in Engl.).

Особое внимание к предупреждению и профилактике дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) в России связано с тем, что Россия продолжает занимать одну из верхних строчек в рейтинге стран по количеству погибших и пострадавших в результате аварий на дорогах.

Одной из главных причин ДТП является низкая культура поведения участников дорожного движения в транспортном потоке, их недисциплинированность на дорогах, и как следствие этого — возрастает актуальность проведения мероприятий по профилактике дорожных аварий среди широких масс населения.

В современной России деятельность по пропаганде безопасного дорожного движения входит в комплекс мер, направленных на снижение общей аварийности на дорогах.

Мероприятия по предупреждению ДТП проводятся в различных возрастных и профессиональных группах — это дошкольники, учащиеся образовательных учреждений разного уровня, работники транспортных предприятий, сотрудники органов внутренних дел, военнослужащие, пешеходы, водители личного автотранспорта и другие.

В этой связи, зарубежный опыт организации, проведения и оценки психологической эффективности перечисленных мероприятий представляет определенный интерес.

## Постановка проблемы

В соответствии с материалами «Всемирного доклада о предупреждении дорожно-транспортного травматизма» [1] признано, что работа по контролю за исполнением законодательства более эффективна, когда она сопровождается различного рода пропагандистскими кампаниями мероприятиями, которые разворачиваются в средствах массовой информации и нацелены на то, чтобы сформировать психологическую установку аудитории на безопасное поведение в условиях дорожно-транспортной среды.

Такая установка базируется на следующих представлениях:

- о необратимости последствий ошибки в условиях дорожно-транспортной среды и привлечении внимания людей к тому, чтобы они «опасались» возможного задержания, ареста за нарушение ПДД, а также последствий штрафов и санкций в их отношении;
- о том, что управление автомобилем, например, в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, должно становиться все менее приемлемым фактом поведения в общественном сознании;
- о недопустимости управления транспортным средством в состоянии физической и психологической усталости [9];
- и, наконец, о том, что действия дорожной полиции и дорожных служб по пресечению различного рода



нарушений правил дорожного движения (например, несоблюдение скоростного режима, управление автомобилем без использования ремней безопасности, попытки уйти от преследования и др.) последуют незамедлительно по совершении нарушения.

Формирование у участников дорожного движения установки на безопасное поведение на дороге должно иметь обязательное реальное «подкрепление» действиями со стороны правоохранительных органов, направленных на соблюдение закона, правил дорожного движения и различных конвенциональных социальных норм [9].

На сегодняшний день накоплен достаточно богатый материал, касающийся организации и проведения мероприятий, включающих выборочную проверку водителей на наличие содержания в крови алкоголя. Такие мероприятия могут рассматриваться как профилактические и находят реальную поддержку среди населения различных стран [4].

Как показало изучение данного вопроса, кампании, развернутые в средствах массовой информации и тщательно спланированные, если даже они хорошо структурированы и способствуют привлечению широкой аудитории, становятся эффективными лишь в том случае, если подкрепляются реальными мероприятиями по предупреждению вождения автомобиля в нетрезвом состоянии, которые действуют не в краткосрочный период, а являются длительными и носят повторяющийся характер.

Иначе говоря, различные кампании в средствах массовой информации становятся эффективным средством по снижению случаев управления автомобилем в состоянии алкогольного опьянения только в сочетании с реальной деятельностью по профилактике дорожно-транспортных происшествий [4].

Примером может служить проведенная в Новой Зеландии оценка «дополнительного пакета» массовых мероприятий по безопасности дорожного движения, которая проводилась в течение пяти лет и сочетала в себе различные сенсационные материалы о правонарушениях с жестким контролем за исполнением антиалкогольного законодательства. По результатам оценки, такой комплексный подход сохранил от 285 до 516 жизней за пятилетний период [6].

Обобщая исследования, посвященные эффективности массовых мероприятий и кампаний по формированию психологической установки на безопасное поведение в условиях дорожно-транспортной среды, можно сказать, что накопленный зарубежный опыт в данной области позволяет выдвинуть на первый план вопрос об оценке этой эффективности и способах ее измерения [9].

*Мероприятия и программы стимулирования* и поощрения могут рассматриваться в качестве эффективных, когда они базируются на представлении о развитии мотивации на избегание нарушений при *положительном подкреплении*.

Так, например, для повышения эффективности усилий полиции по контролю за использованием води-

телями ремней безопасности в ряде стран были разработаны специальные программы стимулирования, которые поощряли водителей и пассажиров пользоваться ремнями. При проведении такого рода мероприятий также использовалась система контроля за применением ремней безопасности (с помощью камер слежения), и те, кто постоянно использовал ремни, могли получить «вознаграждение», которое и выступало в роли «положительного подкрепления». Вознаграждением могли служить билеты в кино или лотерейные билеты, а также бесплатные туристические путевки [12]. Такого рода программы «вознаграждений» могут являться эффективными и позитивно воспринимаются широкой общественностью.

Проведенный рядом авторов мета-анализ таких мероприятий по стимулированию и поощрения преследовал цель изучения последствий вознаграждения за использование ремней безопасности. Так, было продемонстрировано наличие корреляционных взаимосвязей между получением вознаграждения и такими переменными как социальное положение человека и начальный уровень использования ремней безопасности той социальной группой населения, к которой принадлежал индивид [7].

### **Роль массовых мероприятий в просвещении и пропаганде безопасного поведения в условиях дорожно-транспортной среды**

Проводимые кампании в области предотвращения дорожно-транспортного травматизма могут включать в себя широкий перечень мероприятий, где в центре внимания стоит просветительская работа [10].

Так, специалисты, придерживающиеся системного подхода в планировании и проведении массовых мероприятий по предупреждению дорожно-транспортного травматизма, утверждают, что роль просветительской деятельности зачастую сводится к эффекту «плацебо», и реально очень трудно оценить эффективность данной деятельности в области профилактики [10; 16].

Логично предположить, что предоставляемая участникам дорожного движения информация в рамках просветительской и пропагандистской работы сможет улучшить их знания правил поведения на дороге, а также сформировать установки в отношении рисков дорожно-транспортной среды. Соответствующее обучение может помочь создать условия, способствующие сосредоточению внимания и готовности к восприятию информации и формированию представлений о необратимости последствий ошибок на дороге.

Так, по утверждению ряда авторов, случаи, когда пропагандистская и информационная работа используется как средство поддержки принятого законодательства и контроля за проведением его в жизнь, такие мероприятия могут привести к созданию разделяемых многими конвенциональных норм безопасности. Но если их использовать в отрыве от других общественных

процессов (например, изменения в области законодательства), то есть организовать обучение и просвещение «само по себе», то любая информация и пропаганда, как правило, не приводят к ощутимому и устойчивому снижению числа смертельных случаев и тяжелых травм [14; 16].

В целом, имеющийся практический материал позволяет утверждать, что внимание, которое уделяется снижению числа ошибок участников дорожного движения путем пропаганды правил безопасности дорожного движения дает положительные результаты.

Однако, несмотря на то, что такие усилия и могут эффективно влиять на изменение поведения и мышления участников дорожного движения [10], практически отсутствуют свидетельства, что именно они были эффективны в снижении уровня дорожно-транспортных происшествий [16].

Тем не менее обучение пешеходов тому, как справляться с обстановкой на дорогах, рассматривается в качестве важнейшего компонента деятельности, направленной на сокращение травматизма среди данной группы участников дорожно-транспортной среды, и поэтому такого рода просветительские мероприятия рекомендованы к проведению в различных странах. При этом основной акцент делается на то, чтобы охватить обучением две наиболее уязвимые категории пешеходов — детей и пожилых людей.

Конкретные подходы к подаче материала могут включать в себя беседы, использование печатной продукции, фильмы, видео-ролики, мультимедийные наборы, настольные модели, натурные макеты перекрестков и многое другое.

Обучение проводится или напрямую с конкретной возрастной группой населения, или же опосредованно с помощью родителей или учителей, и такие занятия могут проходить в различных местах: на дому, в классе, в специализированном центре или даже в реальной дорожной обстановке.

В большинстве исследований эффективности такого рода учебных программ авторы часто упоминают и о второстепенных сторонах результатов обучения, — формирование норм социального поведения и взаимодействия (наблюдаемого или о котором становится известно из других источников — например, социального окружения индивида).

Систематические проверки [10], проводившиеся в отобранных случайным методом контрольных группах, в ходе которых оценивалась эффективность программ обучения безопасности для пешеходов, показала, что в них:

- отсутствовали достоверные результаты в отношении обучения взрослых, в особенности пожилых людей;
- качество самих занятий было явно ниже необходимого, даже в отобранных случайным методом группах разного возраста и разного социального положения;

• высокая степень неоднозначности в моделях и методах измерения результатов обучения затрудняла проведение различных сопоставлений их результатов;

• не регистрировалась вся информация о первичных и второстепенных аспектах результатов учебы [3; 5; 15].

У детей, в отличие от пожилых людей, были выявлены изменения в поведении, но только в тех эпизодах, где на результаты изменений в поведении повлияли ситуационные факторы, а именно обстановка, в которой проводилось обучение. Так, было обнаружено, что на эффективность просветительской работы повлияло то обстоятельство, был ли в это время ребенок один или в составе группы других детей [3; 15].

В целом можно сказать, что влияние результатов обучения правилам безопасности пешеходов различных возрастных групп на их поведение в условиях дорожно-транспортной среды существенно различается.

Так, знание детьми правил безопасности пешехода может способствовать даже изменению их установок и даже конкретных приемов и способов социального поведения, но при этом остается неясным, насколько устойчивыми будут эти изменения во времени.

На сегодняшний день нет точных и достоверных свидетельств того, что наблюдаемые приемы и способы поведения имеют причинно-следственную связь с риском пешехода стать жертвой дорожно-транспортного происшествия.

Также практически отсутствует надежная информация в отношении того, в какой мере изменение поведения пешеходов влияет на частоту аварий, сопровождающихся телесными повреждениями, в которые они попадают.

Подводя итог вышесказанному, можно констатировать, что анализ зарубежного опыта в области оценки эффективности массовых мероприятий по профилактике дорожно-транспортных происшествий дал основания для постановки вопроса об изучении отношения различных социо-возрастных групп к подобного рода мероприятиям, а именно: к пропагандистской и просветительской работе с целью профилактики ДТП и в нашей стране.

С этой целью нами был проведен опрос на выборке в 100 человек.

Основная цель опроса состояла в том, чтобы через выяснение отношения различных групп к массовым мероприятиям по профилактике ДТП выйти на научно-практическую проблему комплексного социально-психологического и психолого-акмеологического обеспечения оптимизации просветительских и пропагандистских массовых мероприятий в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 годах»<sup>1</sup>.

#### *Параметры выборки.*

Состав респондентов: 52 женщины и 48 мужчин; 89 человек из Москвы и Московской области, 11 чело-

<sup>1</sup> Документы программы представлены на сайте: <http://www.fcp-pbdd.ru>

век — из регионов РФ; минимальный возраст 19 лет, максимальный возраст — 75 лет, средний возраст — 33,7 лет  $\pm$  SD 11,9 лет; минимальный стаж вождения — 1 год, максимальный — 54 года.

Также среди респондентов были выделены группы по признакам «социальное и профессиональное положение». Как видно (рис. 1), большинство респондентов относятся к следующим группам:

- служащий (руководитель, управленец, чиновник, госслужащий, банковский служащий)
- работник бюджетных (коммерческих) учреждений медицины, культуры, образования, социальной сферы, сферы услуг.

Варианты ответов «иное» (свой вариант):

- специалист офиса
- служащий в иностранной компании
- эколог (специалист и руководитель организации).

Далее участникам были заданы вопросы, касающиеся оценки значимости и важности массовых мероприятий в области профилактики дорожно-транспортных проис-

шествий, а также роли и собственного участия в таких мероприятиях и интереса самих респондентов к ним.

Ответы на эти вопросы приведены в диаграммах.

Так, на рис. 2. видно, что 95% респондентов считают проблему обеспечения безопасности дорожного движения значимой для себя.

Далее на рис. 3. можно заметить, что 71% респондентов никогда не участвовали в мероприятиях по профилактике правонарушений в области безопасности дорожного движения, 14% респондентов участвовали по нескольку раз, 9% респондентов участвовали хотя бы 1 раз и 6% приглашались, но не участвовали. Этот рисунок иллюстрирует вовлеченность разных групп респондентов в социально значимую проблему.

Из рис. 4 видно, что интересуются массовыми мероприятиями по профилактике дорожно-транспортных происшествий 21% респондентов, ещё 20% знают о таких мероприятиях, но не считают их интересными для себя. Больше всего респондентов не интересуются подобными мероприятиями вообще —

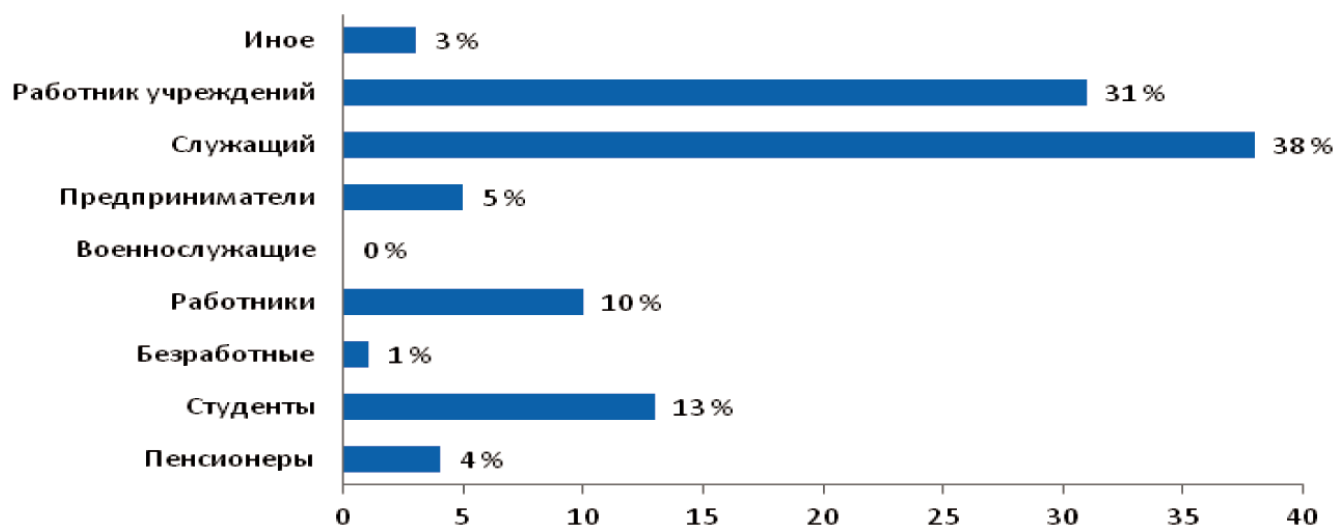


Рис. 1. Распределение респондентов по группам в соответствии с социальным и профессиональным положением



Рис. 2. Распределение ответов на вопрос по проблеме обеспечения безопасности дорожного движения

### Участвовали Вы в массовых мероприятиях по профилактике правонарушений в области безопасности дорожного движения?

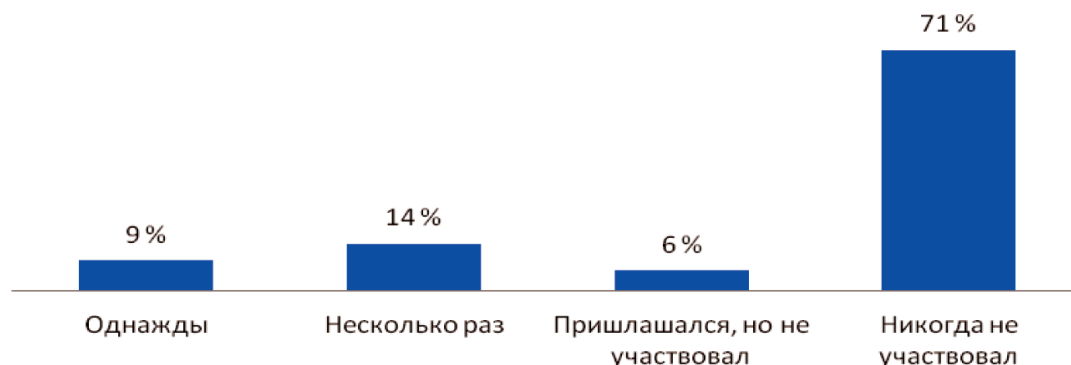


Рис. 3. Распределение ответов на вопрос, связанный с участием респондентов в мероприятиях по профилактике правонарушений в области безопасности дорожного движения

### Интересуетесь ли Вы массовыми мероприятиями по профилактике дорожно-транспортных происшествий?



Рис. 4. Распределение ответов на вопрос о наличии интереса к мероприятиям по профилактике правонарушений в области безопасности дорожного движения

34% из всех опрошенных и, наконец, 25% затрудняются ответить на этот вопрос.

Среди заданных вопросов, на наш взгляд, особенно значим вопрос об эффективности массовых мероприятий по профилактике дорожно-транспортных происшествий.

Результаты ответа на этот вопрос представлены на рис. 5, где четко видно: 39% респондентов считают, что на сегодняшний день в России массовые мероприятия по профилактике ДТП совсем не эффективны. 31% респондентов отметили, что в мероприятия можно считать эффективными, но в них имеются недоработки.

Почти 1/4 всех респондентов (23%) затрудняются оценить эффективность таких мероприятий, при этом и лишь 7% отмечают, что от таких мероприятий имеется определенный эффект.

Учитывая, что результаты настоящего опроса были нацелены на постановку задачи оптимизации уже реализуемых мероприятий, был задан также вопрос об их «дифференцировке», т.е. нацеленности на различные возрастные группы.

Ответы на вопрос: «На какую возрастную группу участников дорожного движения необходимо, прежде всего, ориентировать массовые мероприятия по профилактике ДТП» представлены в диаграмме на рис. 6.

Видно, что, по мнению респондентов, массовые мероприятия по профилактике ДТП должны быть в большей степени ориентированы на детей, подростков и молодежь, при этом лиц зрелого возраста охватывать подобного рода мероприятиями не следует.

Учитывая, что средний возраст всех опрошенных респондентов составил 33,7 года, логично предположить,

### Эффективны ли, на Ваш взгляд, сегодня в России массовые мероприятия по профилактике дорожно-транспортных происшествий?

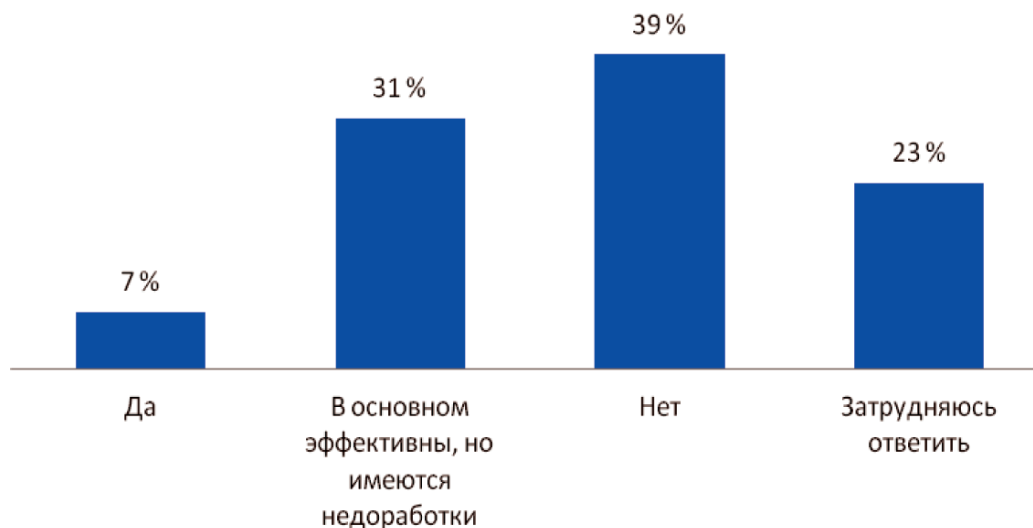


Рис. 5. Распределение ответов на вопрос об эффективности мероприятий по профилактике правонарушений в области безопасности дорожного движения

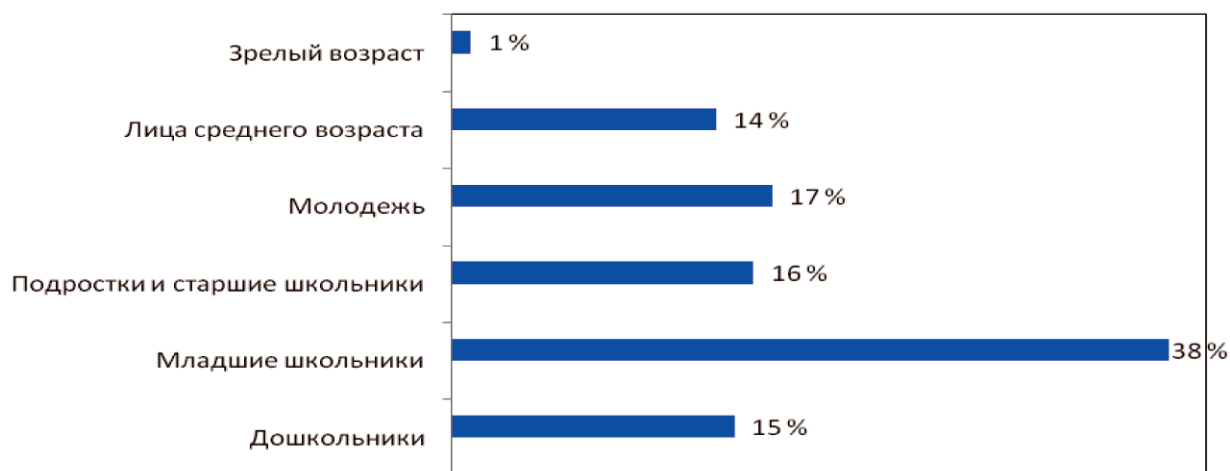


Рис. 6. Распределение ответов на вопрос: «На какую возрастную группу участников дорожного движения необходимо, прежде всего, ориентировать массовые мероприятия по профилактике ДТП»

что существенная доля выборки респондентов не считает данные мероприятия важными и значимыми для себя лично и не видит необходимости в их организации.

Итак, можно констатировать, что в современных условиях поиска эффективных приемов и способов, позволяющих снизить число дорожно-транспортных происшествий полномасштабный анализ и учет существующих представлений об организации и проведении массовых мероприятий является жизненно необходимым.

В мировой практике уже сложились устойчивые направления прикладных социально-психологических исследований, которые связаны с поиском адекватных профилактических мероприятий в области безопасности

дорожного движения, а также обеспечивающих эффективность их психологических механизмов, служащих основой для их восприятия и понимания гражданами.

Необходимо подчеркнуть, что специфика подобного рода исследований состоит не столько в анализе формата мероприятия, сколько в оценке его эффективности не в краткосрочной, а в долгосрочной перспективе [6].

Опираясь на анализ результатов современных зарубежных психологических исследований в данной области и учитывая результаты проведенного опроса, мы можем выделить некоторые линии социально-психологических исследований, которые должны включать в себя следующие содержательные направления:

- изучение психологических (социальных и ролевых) установок субъектов-участников дорожно-транспортной среды (подобного рода исследование позволит более адресно подходить к разработке профилактических мероприятий, как для водителей, так и для пешеходов);

- рассмотрение возрастных аспектов участников дорожно-транспортной среды, выделение «групп риска», например, молодые и пожилые водители в качестве особой «целевой аудитории», для которой могут быть разработаны специальные профилактические мероприятия;

- исследование социальных представлений различных этнических групп и выявление этнокультурных особенностей участников дорожно-транспортной среды. Результаты подобного рода исследований могли бы

служить основой для ряда мероприятий по безопасности дорожного движения для особой категории граждан — мигрантов— и способствовать их интеграции в общество;

- формирование в долгосрочной перспективе социального доверия к различным мероприятиям по профилактике дорожно-транспортного травматизма через социально-психологическое сопровождение организационных решений по обеспечению безопасности дорожного движения с учетом оценки психологической эффективности этих мероприятий [2].

- Представляется логичным, что такие исследования могут служить основой для планирования и проведения массовых мероприятий в сфере профилактики дорожно-транспортных происшествий.

#### Благодарности

Авторы благодарят Научно-исследовательский центр по проблеме безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации за возможность участия в организации и проведении данного опроса.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма [Электронный ресурс] / Н.В. Заборин, А.С. Первушин, Н.Г. Пшеницина, Г.М. Северская URL: [http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/42871/4/5777701582\\_rus.pdf](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/42871/4/5777701582_rus.pdf) (дата обращения: 22.05.16).
2. Кочетова Т.В. «Traffic Psychology»: от фрагментарных исследований к комплексным решениям прикладных задач транспортных проблем // Социальная психология и общество. 2011. № 2. С. 89—99.
3. Bryan-Brown K. The effects of a children's traffic club. London: Her majesty's stationery office, 1995. 61 p. (Road accidents great britain 1994: the casualty report).
4. Effectiveness of mass media campaigns for reducing drinking and driving and alcohol involved crashes: a systematic review / R.W. Elder [et al.] // American Journal of Preventive Medicine. 2004. Vol. 27. № 1. P. 57—65. doi:10.1016/j.amepre.2004.03.002
5. Experimental field test of proposed pedestrian safety messages. Volume I. Methods and materials development / R.D. Blomberg [et al.]. Washington: National Highway Traffic Safety Administration. 1983. 55 p.
6. Guria J., Leung J. An evaluation of a supplementary road safety package // Accident Analysis & Prevention. 2004. Vol. 36. № 5. P. 893—904. doi:10.1016/j.aap.2003.09.005
7. Hagenzieker M. Effects of incentives on safety belt use: a meta-analysis // Accident Analysis & Prevention. 1997. Vol. 29. № 6. P. 759—777. doi:10.1016/S0001-4575(97)00045-6
8. Hoekstra A.T.G., Twisk D. De rol van ouders in het informele leerproces van kinderen van 4 tot 12 jaar: Rapport. Rapportnummer R-2010-19 / SWOV Institute for Road Safety Research. Leidschendam: SWOV, 2010. 35 p.
9. Hoekstra T., Wegman F. Improving the effectiveness of road safety campaigns: Current and new practices // IATSS Research. 2011. Vol. 34. № 2. P. 80—86. doi:10.1016/j.iatssr.2011.01.003
10. Johnston I. Traffic safety education: panacea, prophylactic or placebo? // World Journal of Surgery. 1992. Vol. 17. № 3. P. 374—378. doi:10.1007/BF02104434
11. Kahneman D. New challenges to the rationality assumption [Электронный ресурс] // Journal of Institutional and Theoretical Economics. 1994. Vol. 150. № 1. P. 18—36. URL: <http://www.jstor.org/stable/40753012> (дата обращения: 22.05.16).
12. Morrison D.S., Petticrew M., Thomson H. What are the most effective ways of improving population health through transport interventions? // Journal of epidemiology and community health. 2003. Vol. 57. № 5. P. 327—333. doi:10.1136/jech.57.5.327
13. Philips R., Vaa T. Effects of Road Safety Campaigns. Deliverable 1.3. Campaigns and Awareness Raising Strategies in Traffic Safety (CAST) / Directorate-General for Transport and Energy, European Commission. Brussels, 2009. 151 p.
14. Reviews of evidence regarding interventions to increase use of child safety seats / S. Zaza [et al.] // American Journal of Preventive Medicine. 2001. Vol. 21. № 4. P. 48—65. doi:10.1016/S0749-3797(01)00378-6
15. Schioldborg P. Children, traffic and traffic training: analysis of the Children's Traffic Club. // The Voice of the Pedestrian. 1976. Vol. 6. P. 12—19.
16. The World Bank's Global Road Safety and Partnership / B. O'Neill [et al.] // Traffic Injury Prevention. 2002. Vol. 3. № 3. P. 190—194. doi:10.1080/15389580213648

## About the opportunities for the application of foreign experience in evaluating the effectiveness of mass actions for prevention of road accidents

**Grigorenko A.A.,**

*master degree student, Department of psychology of Management, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia, ms.anna.grig@gmail.com*

**Turchenkova D.V.,**

*master degree student, Department of psychology of Management, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia, sofion@yandex.ru*

This article discusses some aspects of foreign experience in organizing and conducting various kinds of mass events and campaigns for the prevention of accidents, as well as some survey data, which was held within the framework of the field practice by Master degree students of the Department of psychology of management housed by Scientific Investigation Center of Traffic Safety in the Ministry of Internal Affairs of Russia. Data obtained in the course of interviews, can be used in methodological elaboration of two key issues: assessing the efficiency of mass actions in the prevention of road accidents and searching for the best measures aimed at reduction of road traffic injuries.

**Keywords:** traffic accident, driving culture, advocacy, mass events, prophylaxis, psychological setting.

### REFERENCES

1. Vsemirnyi doklad o preduprezhdenii dorozhno-transportnogo travmatizma [Elektronnyi resurs] [World report on the prevention of road traffic injuries] / N.V. Zaborin, A.S. Pervushin, N.G. Pshenitsina, G.M. Severskaya Available at: [http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/42871/4/5777701582\\_rus.pdf](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/42871/4/5777701582_rus.pdf) (Accessed: 22.05.16). (In Russ.).
2. Kochetova T.V. «Traffic Psychology»: ot fragmentarnykh issledovaniy k kompleksnym resheniyam prikladnykh zadach transportnykh problem [«Traffic Psychology»: from fragmented research to complex applied tasks solutions of transport problems]. *Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo [Social psychology and society]*, 2011, no. 2, pp. 89—99. (In Russ.)
3. Bryan-Brown K. The effects of a children's traffic club. London: Her majesty's stationery office, 1995. 61 p. Road accidents great britain 1994: the casualty report.
4. Elder R.W. et al. Effectiveness of mass media campaigns for reducing drinking and driving and alcohol involved crashes: a systematic review. *American Journal of Preventive Medicine*, 2004. Vol. 27, no. 1, pp. 57—65. doi:10.1016/j.amepre.2004.03.002
5. Blomberg R.D. et al. Experimental field test of proposed pedestrian safety messages. Volume I: Methods and materials development. Washington. National Highway Traffic Safety Administration, 1983. 55 p.
6. Guria J., Leung J. An evaluation of a supplementary road safety package. *Accident Analysis & Prevention*, 2004. Vol. 36, no. 5, pp. 893—904. doi:10.1016/j.aap.2003.09.005
7. Hagenzieker M. Effects of incentives on safety belt use: a meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 1997. Vol. 29, no. 6, pp. 759—777. doi:10.1016/S0001-4575(97)00045-6
8. Hoekstra A.T.G., Twisk D. De rol van ouders in het informele leerproces van kinderen van 4 tot 12 jaar: Rapport. Rapportnummer R-2010-19 / SWOV Institute for Road Safety Research. Leidschendam: SWOV, 2010. 35 p.
9. Hoekstra T., Wegman F. Improving the effectiveness of road safety campaigns: Current and new practices. *IATSS Research*, 2011. Vol. 34, no. 2, pp. 80—86. doi:10.1016/j.iatssr.2011.01.003
10. Johnston I. Traffic safety education: panacea, prophylactic or placebo? *World Journal of Surgery*, 1992. Vol. 17, no. 3, pp. 374—378. doi:10.1007/BF02104434
11. Kahneman D. New challenges to the rationality assumption [Elektronnyi resurs]. *Journal of Institutional and Theoretical Economics*, 1994. Vol. 150, no. 1, pp. 18—36. Available at: <http://www.jstor.org/stable/40753012> (Accessed: 22.05.16).
12. Morrison D.S., Petticrew M., Thomson H. What are the most effective ways of improving population health through transport interventions? *Journal of epidemiology and community health*, 2003. Vol. 57, no. 5, pp. 327—333. doi:10.1136/jech.57.5.327
13. Philips R., Vaa T. Effects of Road Safety Campaigns; Deliverable 1.3 of Campaigns and Awareness Raising Strategies in Traffic Safety (CAST), Directorate-General for Transport and Energy, European Commission. Brussels, 2009. 151 p.
14. Zaza S. et al. Reviews of evidence regarding interventions to increase use of child safety seats. *American Journal of Preventive Medicine*, 2001. Vol. 21, no. 4, pp. 48—65. doi:10.1016/S0749-3797(01)00378-6
15. Schioldborg P. Children, traffic and traffic training: analysis of the Children's Traffic Club. *The Voice of the Pedestrian*, 1976. Vol. 6, pp. 12—19.
16. O'Neill B. et al. The World Bank's Global Road Safety and Partnership. *Traffic Injury Prevention*, 2002. Vol. 3, no. 3, pp. 190—194. doi:10.1080/15389580213648

## Проблема подготовки и сопровождения молодых водителей с расстройствами аутистического спектра

**Верещагина Е.Р.,**

магистрант факультета социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
shlyam-shlyam@mail.ru

**Кочетова Т.В.,**

кандидат психол. наук, доцент кафедры психологии управления факультета социальной психологии,  
ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
kochetovav@gmail.com

**Лукьянова А.В.,**

магистрант факультета социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
lu-lu1004@yandex.ru

**Петросян М.И.,**

магистрант факультета социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
ada\_solvi4@mail.ru

Обсуждается проблема вождения и управления автомобилем среди лиц с расстройствами аутистического спектра (РАС). Рассмотрены поведенческие особенности лиц с РАС в условиях дорожно-транспортной инфраструктуры, формирующей особую жизненную среду человека, вовлеченного в эту инфраструктуру. Отмечено, что формирование навыков управления транспортным средством составляет особую проблему для молодых водителей с расстройствами аутистического спектра. Намечены пути разработки коррекционных и «помогающих» программ обучения молодых водителей с РАС, с целью обеспечения их мобильности и дальнейшей интеграции в профессиональную деятельность и социум.

**Ключевые слова:** расстройства аутистического спектра (РАС), аутизм, безопасность дорожного движения, подготовка водителей, психолого-педагогическое и социально-психологическое сопровождение.

### Для цитаты:

Проблема подготовки и сопровождения молодых водителей с расстройствами аутистического спектра [Электронный ресурс] / Е.Р. Верещагина, Т.В. Кочетова, А.В. Лукьянова, М.И. Петросян // Современная зарубежная психология. 2017. Том 6. № 1. С. 23—28. doi: 10.17759/jmfp.2017060103

### For citation:

Vereshchagina E.R., Kochetova T.V., Lukyanova A.V., Petrosyan M.I. The problem of training and support of young drivers with autistic spectrum disorders [Elektronnyi resurs]. *Journal of Modern Foreign Psychology*, 2017, Vol. 6, no. 1, pp. 23—28. doi: 10.17759/jmfp.2017060103 (In Russ., Abstr. in Engl.).

### Введение

В области фундаментальных и прикладных психологических исследований заметными приоритетами последнего времени являются комплексная диагностика, направленная на выявление расстройств аутистического спектра (РАС), а также вопросы психолого-педагогического и социально-психологического сопровождения лиц с РАС.

При этом в ряде отечественных разработок, посвященных проблемам раннего выявления расстройств аутистического спектра [1], к ключевым аспектам разработки проблемы практически не добавлен аспект помощи лицам с РАС как полноценным участникам дорожного движения. В частности, не уделяется должного внимания разработке специализированных программ подготовки молодых людей с расстройствами

аутистического спектра к управлению транспортным средством.

Тем не менее, необходимость таких программ обусловлена рядом факторов, роль которых определяется тенденциями развития современного общества.

К числу таких «императивно-диктующих» факторов, прежде всего, следует отнести увеличивающуюся с каждым годом численность детей с РАС. Возможно, что, с одной стороны, такая ситуация — следствие применения новых методов комплексной диагностики, позволяющих выявлять РАС в раннем возрасте; с другой стороны, изменяющаяся динамика развития социума и его насыщение информационными технологиями провоцирует нарастание степени аутизации населения в целом.



## Лица с расстройствами аутистического спектра как участники дорожно-транспортной среды

Анализируя многочисленные источники по проблеме расстройств аутистического спектра, можно заметить, что в большинстве из них РАС характеризуются различного рода нарушениями в социальной сфере, трудностями в общении, повторяющимися и стереотипными моделями поведения [2; 3]. При этом выделяется как «мягкая» форма аутистического расстройства (например, синдром Аспергера), так и более тяжелые формы РАС, создающие проблемы социальной адаптации и повседневной жизнедеятельности человека [15]. Принимая во внимание тот факт, что процесс вождения автомобиля позволяет молодым людям стать более мобильными и независимыми, мы можем считать логичным, что пользование автомобилем может существенно повышать социальные, профессиональные и образовательные возможности развития молодого человека, способствовать его интеграции в социум и давать некоторые преференции в выборе профессии [8]. Однако вождение является весьма сложным видом деятельности, требующей одновременного эффективного исполнения ряда сложных психомоторных и когнитивных навыков [12]. Авторы ряда работ признают, что лица с расстройствами аутистического спектра далеко не всегда способны справляться с такого рода многозадачностью, которая присуща управлению транспортным средством; такая неспособность делает процесс вождения весьма опасным для них, поскольку требует:

- быстрого принятия решений в различных дорожных ситуациях и условиях;
- восприятия, «фильтрации» и быстрой переработки информации от дорожно-транспортной среды;
- способности выдерживать определенную траекторию относительно полос разметки на дороге;
- четкого соблюдения правил дорожного движения [6; 11].

При этом подчеркивается, что особую опасность для лиц с РАС представляют собой именно *внезапные изменения дорожной ситуации*, например, пробки, изменение схемы движения, дорожные перекрытия и др. [18].

Ряд авторов подчеркивает, что внезапно возникающие изменения дорожной ситуации могут спровоцировать у таких молодых водителей проблемы визуального восприятия и привести к «атипичному» восприятию опасности на дороге; при этом водители с РАС становятся опасными для других участников дорожного движения [5], поскольку они ограничены в понимании и прогнозировании поведения [9]. Соответственно, их неспособность планировать и осуществлять действия в ответ на изменения окружающей среды могут привести к изменению стиля вождения и замедленной реакции при перемещении в общем трафике [14]. Тем не менее, ряд авторов отмечает, что подобного рода «негибкость» в условиях дорожно-транспортной среды вовсе не означает, что молодежь с расстройствами аутистического спектра не способна к обучению и дальнейшему про-

цессу управления транспортным средством [6]. В частности, отмечается, что важную роль в безопасном управлении транспортным средством может играть мотивационный фактор [13]. Так, например, молодежь с РАС будет стараться строго соблюдать правила дорожного движения, четко следовать им и использовать более осторожный, *неопасный стиль вождения*, что может снижать риски возникновения аварийных ситуаций по сравнению с другими (не-аутичными) участниками дорожного движения [17; 9].

## Стратегии обучения молодых водителей с расстройствами аутистического спектра

Несмотря на то, что на сегодняшний день проведено крайне мало исследований относительно взаимосвязи расстройств аутистического спектра и особенностей управления транспортным средством, ряд исследователей на основании опроса родителей, опекунов молодых людей с РАС решились на проведение исследования, в ходе которого была поставлена задача: выявить, как складывается опыт вождения у лиц с расстройствами аутистического спектра [19; 6; 4].

По мнению авторов, данное исследование смогло бы способствовать поиску эффективных стратегий обучения молодежи с РАС. Так, в ходе опроса родителей, опекунов, инструкторов по вождению и других людей, участвующих в процессе обучения молодых водителей, было выявлено, что простые навыки вождения, — например, следование в полосе движения, — вырабатывались без особых усилий по сравнению с навыками сложными в ситуации многозадачности (например, перестроение и поворот согласно сигналу светофора). В ходе регистрации инструктором по вождению параметров управления транспортным средством родители обучающихся, безусловно, были осведомлены, что обучающийся, имеющий расстройство аутистического спектра, может испытывать специфические трудности, связанные с интерпретацией поведения других участников трафика и трудностями с концентрацией внимания при столкновении неожиданной сменой дорожной ситуации. Данное исследование было положено в основу разработки проекта обучения молодых водителей с РАС: «Я могу ездить!» реализованного в 2012 году [4].

В ходе реализации данного проекта была разработана анкета, состоящая из различных блоков вопросов, в которые были включены сведения об основной информации относительно обучающегося вождению с расстройством аутистического спектра, а также вопросы (открытые и закрытые), нацеленные на выявление взаимосвязей между РАС и стилем вождения. Респондентов — инструкторов по вождению — просили ответить на эти вопросы в качестве экспертов и высказать свое профессиональное мнение. При этом в инструкции упоминалось, что можно оставить без ответов те вопросы, на которые респондент затрудняется дать ответ. В ходе этого опроса было обнаружено,

что большинство инструкторов по вождению испытывали затруднения при ответе на два вопроса:

- «Как часто в своей профессиональной деятельности Вы выступаете в качестве преподавателя (обучающего) человека с РАС?»

- «Как в настоящее время можно улучшить процесс обучения вождению для молодых водителей, чтобы он соответствовал потребностям лиц с расстройствами аутистического спектра?» [4].

Также респондентам было предложено ответить, считают ли они, что специфические характеристики лиц с РАС оказывают влияние на процесс управления транспортным средством. В ходе такого опроса из 144 инструкторов по вождению только 98 заполнили анкету, из них около 50% уже имели реальный опыт обучения молодежи с расстройствами аутистического спектра. Именно на основании ответов этих 50% были выделены основные характеристики лиц с РАС, которые, по мнению инструкторов, связаны с процессом управления транспортным средством:

- «личностный блок» (отсутствие инициативы при взаимодействии с другими, наличие высокой мотивации к обучению, перфекционизм, трудности с коммуникацией — молчаливость);

- «эмоциональный блок» (тревожность и неуверенность в сочетании с самонадеянностью, низкая эмоциональная реактивность при обнаружении, что другие участники дорожного движения нарушают правила, трудности саморегуляции);

- «познавательный блок» (трудности при обработке информации в многозадачности, излишняя сосредоточенность на деталях, склонность к абстрактным разговорам-рассуждениям при интерпретации поведения других участников дорожно-транспортной среды).

С учетом психологического портрета обучающихся была разработана стратегия обучения молодых водителей с расстройствами аутистического спектра.

Данная стратегия призвана облегчить понимание сложных дорожных ситуаций с помощью визуализации этой ситуации, демонстрации, а также многократного ее повторения при более коротких по времени уроков и/или более медленном темпе обучения. При этом в качестве обязательных условий были выдвинуты:

- 1) необходимость уделять внимание развитию способности развитию чувствительности, сензитивности по отношению к другим участниками дорожного движения (вопросы типа: «Что чувствует пешеход, когда автомобиль останавливается слишком близко?», «Что чувствует водитель, когда ему сигналият другие?» и т.п.);

- 2) систематичность и непрерывность обучения с соблюдением равных временных интервалов (отсутствие больших перерывов);

- 3) обязательное участие (чередование индивидуальных и групповых занятий) в работе групп других (не-аутичных) обучающихся.

Что касается взаимодействия с инструктором по вождению, то преподаватель должен использовать индивидуальный подход и ряд «помогающих техноло-

гий», а именно: демонстрировать спокойствие, терпение, дружеское расположение к обучающемуся, избегать открытого и длительного наблюдения за поведением обучающегося, использовать нейтральную интонацию, стараться четко формулировать мысли и не быть многословным, делать паузы и делать перерывы для отдыха, давать возможность обучающемуся сосредоточиться на последовательном решении различных задач, обсуждать различные сценарии поведения в той или иной дорожной ситуации, избегать излишней критики. И, наконец, подобная стратегия обучения должна включать большое количество часов практики в реальных условиях вождения [4].

### **Мероприятия по подготовке инструкторов по вождению для обучения лиц с расстройствами аутистического спектра**

Как упоминалось выше, многие инструкторы по вождению при ответе на вопрос: «Как в настоящее время можно улучшить процесс обучения вождению для молодых водителей, чтобы он соответствовал потребностям лиц с расстройствами аутистического спектра?» либо не отвечали, либо говорили: «Не знаю».

Подобные ответы позволили авторам исследования поставить вопрос о необходимости дополнительного коучинга для инструкторов, которые обучают молодежь с РАС, с целью повысить мотивацию и доверие к таким обучающимся, а также обеспечить более высокий уровень знания об психологических особенностях лиц с расстройством аутистического спектра [Там же].

### **Выводы**

Приведенные в настоящей статье данные исследования Кокса и др. (2012) показали, что обучение вождению молодых людей с РАС представляет собой реальный вызов современности, продиктованный современными условиями развития общества. Исследование этих авторов дало основание для разработки программы комплексной диагностики и построения методологии дальнейшего изучения связи между расстройствами аутистического спектра и поведенческими проявлениями за рулем. Можно констатировать, что необходим серьезный пересмотр существующих программ подготовки и сопровождения, с целью их корректировки и улучшения для освоения лицами с РАС, а также разработки специализированных программ обучения и последующего психологического сопровождения инструкторов по вождению, которые обучают молодежь с различными психологическими особенностями. Такой коучинг мог бы способствовать эффективности обучения и обеспечению безопасного поведения в условиях дорожно-транспортной среды и соответствующей инфраструктуры.

Завершая обзор зарубежных литературных источников по одному из аспектов обучения лиц с расстройствами аутистического спектра, хотелось бы надеяться, что сама постановка вопроса о возмож-

ности их обучения в современных автошколах России внесет свой вклад в формирование адекватной системы помощи лицам с РАС и их интеграции в общество.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Баенская Е.Р. Раннее аффективное развитие детей с аутизмом [Электронный ресурс] / Е.Р. Баенская // Альманах Института коррекционной педагогики. 2014. № 19—2. P. 16—29. URL: <http://alldef.ru/ru/articles/almanah-19/rannee-affektivnoe-razvitiye-detej-s> (дата обращения: 20.03.2017).
2. Amaral D., Schumann C., Nordahl C. Neuranatomy of autism // Trends in Neurosciences. 2008. Vol. 31. № 3. P. 137—145. doi:10.1016/j.tins.2007.12.005
3. American Psychological Association. Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders. 4th ed. / APA. Washington, DC: American Psychiatric Publishing. 1994. 866 p.
4. Brief Report: Driving and Young Adults with ASD: Parents' Experiences / N. Cox [et al.] // Journal of Autism and Developmental Disorders. 2012. Vol. 42. № 10. P. 2257—2262. doi:10.1007/s10803-012-1470-7
5. Brief Report: Driving Hazard Perception in Autism / E. Sheppard [et al.] // Journal of Autism and Developmental Disorders. 2010. Vol. 40. № 4. P. 504—508. doi:10.1007/s10803-009-0890-5
6. Cognitive flexibility in autism spectrum disorder: Explaining the inconsistencies? / V.L. Eylen [et al.] // Research in Autism Spectrum Disorders. 2011. Vol. 5. № 4. P. 1390—1401. doi:10.1016/j.rasd.2011.01.025
7. Cognitive performance and neural correlates of detecting driving hazards in health older adults / V.A. Hirth [et al.] // Dementia and Geriatric Cognitive Disorders. 2007. Vol. 24. № 5. P. 335—342. doi:10.1159/000108606
8. Community mobility / B.A. Ekelman [et al.] // Functional performance in older adults. Philadelphia: F.A. Davis Company. 2009. P. 332—79.
9. Exploring the driving behavior of young with an autism spectrum disorder: a driver instructor questionnaire [Электронный ресурс] / E.M. VeerleRossa [et al.] // International Meeting for Autism Research (IMFAR): 13/5/2015—16/5/2015. Salt Lake City, 2015. P. 98—104. URL: <http://drivingassessment.uiowa.edu/sites/default/files/DA2015/papers/016.pdf> (дата обращения: 20.03.2017).
10. Falkmer T., Gregersen N.P. A comparison of eye movement behaviour of inexperienced and experienced drivers in real traffic environments // Optometry and Vision Science. 2005. Vol. 82. № 8. P. 732—739. doi:10.1097/01.opx.0000175560.45715.5b
11. Falkmer T., Gregersen N.P. Fixations among experienced drivers and apprentices with and without cerebral palsy, in real traffic environments // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 2001. Vol. 4. P. 171—185.
12. Fricke J., Unsworth C. Time use and importance of instrumental activities of daily living // Australian Occupational Therapy Journal. 2001. Vol. 48. № 3. P. 118—131. doi:10.1046/j.0045-0766.2001.00246.x
13. From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education / M. Hatakka [et al.] // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 2002. Vol. 5. № 3. P. 201—215. doi:10.1016/S1369-8478(02)00018-9
14. Glazebrook C.M., Elliott D., Szatmari P. How do Individuals with Autism Plan Their Movements? // Journal of Autism and Developmental Disorders. 2008. Vol. 38. № 1. P. 114—126. doi:10.1007/s10803-007-0369-1
15. Lauritsen M.B. Autism spectrum disorders // European Child and Adolescent Psychiatry. 2013. Vol. 22. № 1. P. 37—42. doi:10.1007/s00787-012-0359-5
16. On-road and simulated driving: Concurrent and discriminant validation / D.R. Mayhew [et al.] // Journal of Safety Research. 2011. Vol. 42. № 4. P. 267—275. doi:10.1016/j.jsr.2011.06.004
17. Porter E.. Handbook of Traffic Psychology. Burlington: Elsevier Science, 2011. 536 p.
18. The relation between cognitive control and risky driving in young novice drivers. / V. Ross [et al.] // Applied Neuropsychology: Adult. 2015. Vol. 22. № 1. P. 61—72. doi:10.1080/23279095.2013.838958.
19. Viewpoints on driving of individuals with and without autism spectrum disorder / D.Y. Chee [et al.] // Developmental Neurorehabilitation. 2015. Vol. 18. № 1. P. 26—36. doi:10.3109/17518423.2014.964377

## The problem of training and support of young drivers with autistic spectrum disorders

**Vereshchagina E.R.,**

master degree student, faculty of Social psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,  
shlyam-shlyam@mail.ru

**Kochetova T.V.,**

candidate of psychological sciences, associate professor of the Department of psychology of Management, faculty of Social psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,  
kochetovatv@gmail.com

**Lukyanova A.V.,**

master degree student, faculty of Social psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,  
lu-lu1004@yandex.ru

**Petrosyan M.I.,**

master degree student, faculty of Social psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,  
ada\_solvi4@mail.ru

The article discusses the problem of driving among persons with autistic spectrum disorders (RAS). It reviews the behavioral characteristics of persons with RAS in terms of road and transport infrastructure, forming human particular life environment involved in this infrastructure. It is noted that driving skills is a particular problem for young drivers with autistic spectrum disorders. The article shows some ways of developing rehabilitative and assistive programs teaching young drivers with RAS, in order to ensure their mobility and further integration into the professional activity and society in general.

**Keywords:** autism spectrum disorders (RAS), autism, road safety, driver training, psycho-pedagogical and socio-psychological support.

### REFERENCES

1. Baenskaja E.R. Rannee affektivnoe razvitie detej s autizmom [Elektronnyi resurs] [Early affective development of children with autism]. *Al'manah Instituta korrekcionnoj pedagogiki [Almanac of the Institute of correctional pedagogy]*, 2014, no. 19, pp. 16—29. Available at: <http://alldef.ru/ru/articles/almanah-19/ranee-affektivnoe-razvitie-detej-s> (Accessed 20.03.2017). (In Russ.).
2. Amaral D, Schumann C, Nordahl C. Neuranatomy of autism. *Trends in Neurosciences*, 2008. Vol. 31, no. 3, pp. 137—145. doi:10.1016/j.tins.2007.12.005
3. American Psychological Association. Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders. 4th ed. Washington, DC: American Psychiatric Publishing. 1994. 866 p.
4. Cox N. et al. Brief Report: Driving and Young Adults with ASD: Parents' Experiences. *Journal of Autism and Developmental Disorders*, 2012. Vol. 42, no. 10, pp. 2257—2262. doi:10.1007/s10803-012-1470-7
5. Sheppard E. et al. Brief Report: Driving Hazard Perception in Autism. *Journal of Autism and Developmental Disorders*, 2010. Vol. 40, no. 4, pp. 504—508. doi:10.1007/s10803-009-0890-5
6. V.L. Eylen et al. Cognitive flexibility in autism spectrum disorder: Explaining the inconsistencies? *Research in Autism Spectrum Disorders*, 2011. Vol. 5, no. 4, pp. 1390—1401. doi:10.1016/j.rasd.2011.01.025
7. Hirth V.A. et al. Cognitive performance and neural correlates of detecting driving hazards in health older adults. *Dementia and Geriatric Cognitive Disorders*, 2007. Vol. 24, no. 5, pp. 335—342. doi:10.1159/000108606
8. Ekelman B.A. et al. Community mobility. Functional performance in older adults. Philadelphia: F.A. Davis Company, 2009. 332—79 pp.
9. Veerle Rossa E.M. et al. Exploring the driving behavior of young with an autism spectrum disorder: a driver instructor questionnaire [Elektronnyi resurs]. In *International Meeting for Autism Research (IMFAR): 13/5/2015—16/5/2015*. Salt Lake City, 2015. P. 98—104. Available at: <http://drivingassessment.uiowa.edu/sites/default/files/DA2015/papers/016.pdf> (Accessed 20.03.2017).
10. Falkmer T., Gregersen N.P. A comparison of eye movement behaviour of inexperienced and experienced drivers in real traffic environments. *Optometry and Vision Science*, 2005. Vol. 82, no. 8, pp. 732—739. doi:10.1097/01.opx.0000175560.45715.5b
11. Falkmer T., Gregersen N.P. Fixations among experienced drivers and apprentices with and without cerebral palsy, in real traffic environments. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2001. Vol. 4, pp. 171—185.

12. Fricke J., Unsworth C. Time use and importance of instrumental activities of daily living. *Australian Occupational Therapy Journal*, 2001. Vol. 48, no. 3, pp. 118—131. doi:10.1046/j.0045-0766.2001.00246.x
13. Hatakka M. et al. From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2002. Vol. 5, no 3, pp. 201—215. doi:10.1016/S1369-8478(02)00018-9
14. Glazebrook C.M., Elliott D., Szatmari P. How do Individuals with Autism Plan Their Movements? *Journal of Autism and Developmental Disorders*, 2008. Vol. 38, no. 1, pp. 114—126. doi:10.1007/s10803-007-0369-1
15. Lauritsen M.B. Autism spectrum disorders. *European Child and Adolescent Psychiatry*, 2013. Vol. 22, no. 1, pp. 37—42. doi:10.1007/s00787-012-0359-5
16. Mayhew D.R. et al. On-road and simulated driving: Concurrent and discriminant validation. *Journal of Safety Research*, 2011. Vol. 42, no. 4, pp. 267—275. doi:10.1016/j.jsr.2011.06.004
17. Porter, E. (ed.). *Handbook of Traffic Psychology*. Burlington: Elsevier Science, 2011. 536 p.
18. Ross V. et al. The relation between cognitive control and risky driving in young novice drivers. *Applied Neuropsychology: Adult*, 2015. Vol. 22, no. 1, pp. 61—72. doi:10.1080/23279095.2013.838958.
19. Chee D.Y. et al. Viewpoints on driving of individuals with and without autism spectrum disorder. *Developmental Neurorehabilitation*, 2015. Vol. 18, no. 1, pp. 26—36. doi:10.3109/17518423.2014.964377

## Безопасность дорожного движения: исследования с позиций возрастной психологии

Арчакова Т.О.,

психолог, благотворительный фонд «Волонтеры в помощь детям-сиротам», кафедра экстремальной психологии факультета психологии, Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова, Москва, Россия, [tatyana.archakova@gmail.com](mailto:tatyana.archakova@gmail.com)

Рассматриваются основные направления исследований на стыке психологии дорожного движения и возрастной психологии. Даны основы развития навыков пешехода — перехода дороги и выбора маршрутов — в детском возрасте, показана уникальная роль родителей в формировании этих навыков. Анализируются причины рискованного поведения подростков в дорожно-транспортной среде: возрастная специфика оценки риска и давление со стороны сверстников. Отмечается неоднородность риска дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с участием детей и подростков: значимыми факторами являются пол (мальчики и юноши попадают в ДТП чаще) и социальный статус семьи (низкий уровень жизни связан с высоким риском). Материалы обзора могут использоваться в профилактической и превентивной работе с детьми и подростками, как с наиболее уязвимой «группой риска» в условиях дорожно-транспортной среды.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, дорожно-транспортный травматизм, дети, подростки, детско-родительские отношения.

### Для цитаты:

Арчакова Т.О. Безопасность дорожного движения: исследования с позиций возрастной психологии [Электронный ресурс] // Современная зарубежная психология. 2017. Том 6. № 1. С. 29—37. doi:10.17759/jmfp.2017060104

### For citation:

Archakova T.O. Road safety: Research from developmental psychology perspectives [Elektronnyi resurs]. *Journal of Modern Foreign Psychology*, 2017. Vol. 6, no. 1, pp. 29—37. doi:10.17759/jmfp.2017060104 (In Russ., Abstr. in Engl.).

## Введение

По мере роста количества автомобилей на дорогах уязвимой категорией в условиях дорожно-транспортной среды становятся пешеходы и водители двухколесных транспортных средств. С 1970-ых гг. в среде пешеходов особого внимания со стороны психологов стала заслуживать наиболее уязвимые возрастные группы — дети, подростки и пожилые люди [18]. Несмотря на развитие профилактических программ и законодательных мер, высокая доля дорожно-транспортного травматизма несовершеннолетних по-прежнему отмечается во многих европейских странах среди общего количества дорожно-транспортных происшествий.

По данным Всемирной организации здравоохранения, дорожные происшествия являются самой распространенной причиной смерти подростков (15—19 лет) и второй по распространенности — среди молодежи (20—24 года) и школьников (10—14 лет) [27]. В России в течение 2015 года было зарегистрировано 19549 дорожно-транспортных происшествий с участием детей и подростков (в возрасте до 16 лет), в результате которых 737 детей погибло, а 20928 получили ранения. При этом в России общее количество ДТП с детьми составляет около 11% от числа всех ДТП [1].

Важно подчеркнуть, что 26,9% ДТП произошло по собственной неосторожности детей-пешеходов. Наиболее частой причиной ДТП с их участием является переход через проезжую часть вне пешеходного перехода в зоне его видимости либо при наличии в

непосредственной близости подземного (надземного) пешеходного перехода (1236 ДТП в 2015 г.). Помимо этого, дети часто неожиданно появляются из-за стоящих или двигающихся транспортных средств (724 дорожно-транспортных происшествия) [1].

Обрисованная нами ситуация обусловлена тем, что серьезные дорожно-транспортные происшествия происходят на период пешеходного «дебюта» детей и подростков, когда они начинают активно передвигаться по городу без сопровождения взрослых и пользуются общественным транспортом, а также находятся по мере взросления за рулем велосипеда, мопеда и, наконец, автомобиля.

Ребенок или подросток, недостаточно подготовленный к этому, сильно рискует. Однако ограничительные меры (усиление контроля над передвижением детей или более строгие возрастные ограничения) вряд ли могут улучшить ситуацию, поскольку они не позволят детям получить необходимый опыт переживания рискованных ситуаций.

Необходимо комплексное обучение детей правилам поведения в самом широком контексте ситуаций, возникающих на дороге.

Такое обучение должно учитывать возрастные особенности детей, а разработка различного рода профилактических и превентивных программ и мероприятий должна ориентироваться на конкретные возрастные группы. Также нужно учитывать результаты исследований, в которых выделяются узкие целевые группы детей со специфическими потребностями, которым не

подходят универсальные программы. Ответственность и конкретные роли в обучении правилам поведения в дорожно-транспортной среде должны разделяться между значимыми взрослыми — семьей, педагогами всех ступеней образования, сотрудниками ДПС.

Анализ зарубежных публикаций на стыке психологии дорожно-транспортной среды и возрастной психологии позволил описать основные тенденции в исследованиях процесса формирования моделей поведения на дороге в детстве и юности, очертить роль родителей в этом процессе и выделить факторы, приводящие к особой уязвимости отдельных групп детей<sup>1</sup>.

### Дети как участники дорожного движения

Исследования на стыке возрастной и транспортной психологии посвящены тому, как взаимосвязаны процессы развития высших психических функций в целом и конкретных навыков поведения на дороге. Чаще всего исследования посвящены таким ситуациям, как общее восприятие дорожной опасности, переход дороги и выбор пешеходного маршрута в школу.

#### Навыки перехода дороги

Существует несколько моделей сложного навыка перехода дороги (табл. 1). Наиболее универсальной концепцией является ситуационная осведомленность (situation awareness) — познавательная ситуация, обеспечивающая целостное восприятие многоаспектной среды [6]. Среди прикладных моделей популярна модель навыков пешехода Дж. Томсона с соавторами [3].

Модель навыков пешехода более подробно описывает этап восприятия составных элементов среды: она выделяет параметры «место действия» и «транспортные объекты», но объединяет этапы целостной оценки и ее проекции в будущее. В целом эти модели соотносимы друг с другом.

Возрастные особенности обнаруживаются для всех этапов модели навыков пешехода:

#### (1) Оценка места как опасного или безопасного для перехода

К. Ампофо-Боатенг и Дж. Томпсон [2] на материале исследований в реальных ситуациях и в симуляторах показали, что дети 5—7 лет плохо оценивают (без) опасность места перехода. Они ориентируются только на наличие машин в поле зрения, игнорируя препятствия для видимости, близость сложных развязок и другие факторы среды. К 9 годам навыки оценки (без) опасности места улучшаются, приближаясь к «взрослому» уровню в 11 лет. Аналогичные результаты для 5-летних детей были получены в работе Д. Уайтбрэд и К. Нэйлсон [27] путем сортировки изображений различных мест для перехода. Однако в этом исследовании дети показали способность эффективно выявлять безопасные места уже в 7—8 лет.

Ключевой маркер сформированности навыков перехода, возникающий к возрасту 10—11 лет, — это кратковременные и частые взгляды на находящийся поблизости перекресток. Они демонстрируют, что происходит сознательный мониторинг потенциально-источника опасности [15].

#### (2) Выявление транспортных средств или иных источников потенциальной опасности в ближайшем будущем

Для эффективного обнаружения быстро движущихся объектов важно фокусироваться на значимых стимулах и фильтровать влияние незначимых. В дорожной обстановке это трудно для детей младше 9 лет [9].

#### (3) Интеграция информации о движении на дороге для целостной оценки ситуации и соответствующих действий

В работе Дж. Андервуд с соавторами [15] группам детей в возрасте 7—8, 9—10 и 11—12 лет предлагалось рассортировать фотографии дорожных ситуаций сначала по своим собственным критериям, которые могли быть любыми, а затем — строго по степени безопасности ситуации. Возрастные различия были обнаружены в выполнении первого задания, а второе задание

Таблица 1

Модели сложного навыка перехода дороги

№ п/п	Модель навыков пешехода (Thomson et al., 1996).	Концепция ситуационной осведомленности (Endsley, 1995).
1	Оценка места как опасного или безопасного для перехода	Восприятие составных элементов среды
2	Выявление транспортных средств или иных источников потенциальной опасности в ближайшем будущем	Осознание их интегративного смысла и целостная оценка ситуации
3	Интеграция информации о движении на дороге для целостной оценки ситуации и соответствующих действий	Проекция оценки ситуации на ближайшее будущее, кратковременный прогноз

<sup>1</sup> Обзор преимущественно основан на наиболее цитируемых публикациях по ключевым словам “traffic psychology” AND “child development” в реферативной базе SCOPUS.

все дети выполнили практически одинаково. Авторы сделали вывод о том, что дети 7—8 лет знают правила дорожной безопасности для пешехода и могут их корректно воспроизвести, но еще не видят ситуацию целостно. Без специального задания дети в этом возрасте классифицируют ситуации на основе отдельных деталей и своих предпочтений (интересно / скучно, нравится / не нравится и др.).

Есть свидетельства, что отдельные составляющие навыков перехода дороги развиваются нелинейно. В исследовании А. Мэйр, И. Пармет и Т. Орон-Гилад [11] участники принимали решение о том, переходить ли в данный момент дорогу. Дети в возрастных группах 9—10 и 10—13 лет проявляли меньше уверенности и чаще отказывались переходить по сравнению с детьми 7—9 лет и со взрослыми (надо отметить, что младшие дети и взрослые пользовались одинаково уверенными, но разными по стилю стратегиями перехода). Возможно, рост осведомленности об опасности в определенном момент приводит к росту неуверенности в дорожных ситуациях.

Интересно, что проблемы с ориентировкой в дорожной ситуации у детей очень похожи на проблемы начинающих водителей. И. Мэйр с соавторами [11] обобщили эти сходства. Новички за рулем оценивают потенциальные опасности по принципу наглядности: акцентируют внимание на очевидных и предотвратимых (пешеход впереди на дороге) и недооценивают скрытые (езда в тумане). Они легко отвлекаются от ключевых характеристик дорожной ситуации на мало-значимые детали. Наконец, у начинающих водителей еще не сложилось целостное восприятие ситуации: они склонны группировать ситуации по одной яркой характеристике и оценивать все их как равно опасные, тогда как опытные водители учитывают комплексные характеристики среды и их взаимное влияние.

Сходства в трудностях начинающих пешеходов и водителей вызывают вопрос о том, насколько некомпетентность детей как участников движения связана с их возрастными особенностями, а насколько — с отсутствием опыта.

### Выбор пешеходного маршрута

Дети не могут самостоятельно проложить безопасный маршрут по городским улицам примерно до 8 лет. К 9 годам они осознают, что оптимальный путь по возможности избегает улиц с активным трафиком, нерегулируемых переходов и др. К 10 или 11 годам они выбирают самые безопасные маршруты так же эффективно, как взрослые [19].

На выбор пешеходного маршрута влияют такие аспекты когнитивного развития, как навыки произвольного внимания (избирательного и разделенного между несколькими объектами) и навыки визуального поиска. От ребенка требуется примерно тот же набор компетенций, что при переходе дороги. Маршруты перемещения школьников можно изучать на больших выборках детей при помощи технических средств или

картирования. Этими методами удалось определить социально-демографические факторы, влияющие на построение детьми маршрутов. Наиболее безопасные маршруты выбирают девочки из обеспеченных семей, принадлежащих к этническому большинству и обладающие темпераментом, благоприятным для развития самоконтроля [19].

### Роль родителей в обеспечении безопасности детей в дорожной обстановке

Родители влияют на безопасность детей в дорожно-транспортной системе в двух важных аспектах: они моделируют поведение на дороге и в транспорте, а также сами принимают решения о безопасности ребенка: использовать ли средства фиксации ребенка в машине, в каком возрасте отпускать одного в школу [10].

Уникальность роли родителей определяется тем, что групповые формы работы по обучению навыкам безопасности на дороге неэффективны для детей дошкольного возраста. Это подтверждается как оценкой образовательных социальных программ [12], так и лабораторными исследованиями в реальных условиях и в симуляторах [19]. Родители уделяют ребенку индивидуальное внимание, чаще других взрослых находятся с ним в дорожных ситуациях, а также знают его предпочтения и страхи, то есть понимают, какие детали отвлекают ребенка от целостного анализа ситуации [12].

Родители и другие ближайшие родственники обычно уделяют внимание обучению детей поведению на дороге, но недооценивают силу своего влияния. Это влияние становится очевидным при сопоставлении поведения детей и родителей, которые например, не пристегиваются в машине или не пользуются велосипедными шлемами [12].

В США около 21% взрослых, которые регулярно возят детей на машине, — это бабушки и дедушки, то есть представители семьи, относящиеся к так называемому поколению *grandparents*. Примерно 10% ДТП с участием детей происходит, когда за рулем представитель этого поколения семьи. Интересно, что, хотя бабушки и дедушки чаще родителей допускают ошибки в использовании средств крепления для детей, дети вдвое реже получают травмы в ДТП с ними, чем с родителями [7].

Езда с внуками влияет как на поведение, так и на эмоциональное состояние бабушек и дедушек — представителей предшествующего поколения. Так, бабушки и дедушки ездят более аккуратно, независимо от своего привычного стиля вождения, но испытывают при этом высокий уровень напряжения. У бабушек и дедушек напряжение особенно выражено как у представителей семьи с тревожным и рискованным стилем вождения. Хотя они охотно консультируются со своими взрослыми детьми по вопросам средств фиксации детей, любые другие попытки как-либо вмешаться в процесс перевозки внуков вызывают у них напряжение такого уровня, который может приводить к обратному результату — к более рискованному поведению за рулем [26].



## Подростки как участники дорожного движения

Подростковый возраст представляет собой фактор риска в сфере дорожного движения.

Подростки по мере взросления расширяют свой ролевой репертуар: они могут быть водителями мопедов, мотоциклов, а в некоторых странах — и автомобилей. Считается, что их «дебют» на дороге осложнен рискованным поведением: многие направления в психологии рассматривают склонность к риску и веру в собственную неуязвимость как неотъемлемую характеристику развития в этом возрасте («доминанта романтики» Л.С. Выготского, «личный миф» Д. Элькинда и др.).

Рискованное поведение подростков в дорожно-транспортной среде обусловлено совокупностью причин: личностными факторами, такими как импульсивность или агрессия; давлением со стороны сверстников; оценкой выгоды от рискованного поведения, которая «перевешивает» риски. Исследования рискованного поведения подростков также обращаются к физиологическим причинам: незрелости префронтальной коры и, реже, влиянию гормонального статуса на эмоции и поведение [23].

### Представления подростков о риске

Наиболее подробно изучена склонность водителей-подростков к риску, а вождение транспортных средств используется как модельная ситуация для изучения принятия решений подростками (например, [8]). Альтернативным объяснением большого числа аварий с участием подростков-водителей может быть их неопытность. Но анализ реальных случаев, например, пересмотр 1296 дел об автомобильных авариях с участием подростков в Великобритании, показывает, что ведущей причиной аварий является рискованное поведение, а не маленький опыт вождения [5]. С другой стороны, накопленный в социальной психологии массив знаний о когнитивных искажениях при принятии решений не позволяет считать взрослого полностью рациональным субъектом и, соответственно, жестко противопоставлять его «рискующему» подростку.

Ряд исследований показывает, что подростки оценивают риски вполне адекватно, а вероятность некоторых пугающих событий (например, заражения ВИЧ) даже переоценивают. Подростки иногда демонстрируют *optimistic bias* — ощущение, что они рискуют меньше, чем другие люди в аналогичной ситуации — но это искажение, как и многие другие искажения в оценке рисков, распространены и среди взрослых людей [16]. Вероятно, подростки активнее рискуют не потому, что считают себя неуязвимыми, а потому, что слишком рационально подходят к подсчету шансов «рискнуть успешно» в ситуациях, в которых взрослые отвергают рискованный вариант как неприемлемый, даже не пытаясь его обдумать [16]. Серьезный риск, каким является автомобильная авария, не является для взрос-

лого «предметом торга» — взрослый оценивает его на основе жизненного опыта и эмоциональных реакций на прошлые ситуации [15].

Обнаружены и нейропсихологические маркеры этих различий: отвечая даже на абсурдные вопросы с очевидным ответом («Поплывать в бассейне с голодными акулами — это хорошая идея?»), подростки думают на 1/6 секунды дольше, чем взрослые [3].

Методами исследования часто служат опросники, например, «Риски, допускаемые водителем» (Driverrisktaking, DAQ) или Шкала поиска острых ощущений Цукермана (Zuckerman's Sensation Seeking Scale), а также лабораторные нейропсихологические измерения, преимущественно связанные с развитием регуляторных функций. Интересно, что данные самоотчетов и лабораторных измерений не всегда коррелируют — иногда оказывается, что физиологический аспект самоконтроля развит у подростков гораздо лучше, чем можно было бы предположить по их самоотчетам о поведении за рулем [23].

### Давление сверстников

Большинство актов рискованного поведения подростков, в частности, опасного вождения, совершается в присутствии сверстников. Давление сверстников может действовать прямо, как поощрение или провокация риска, или опосредованно, как представления подростка о том, что группа сверстников ждет от него такого поведения или высоко оценит его [20].

Интересно, что косвенное влияние на поведение подростка-водителя оказывает уже сам факт присутствия в машине того или иного человека. Со сверстниками-пассажирами водители-подростки позволяют себе больше разговаривать за рулем, чаще переключать радиостанции.

Исследование Дж. Гуасси Морейра и Э. Телзер [8] с использованием **автосимулятора и функциональной магнитно-резонансной томографии (фМРТ)** показало, что в присутствии своей матери подросток снижает количество рискованных маневров, а выбор безопасного решения в этой ситуации активизирует зоны коры мозга, связанные с вознаграждением. Присутствие в машине незнакомого взрослого никак не влияет на стиль вождения подростка.

Давление сверстников является важным фактором в жизни подростков, но только в ситуациях крайнего семейного неблагополучия оно полностью преобладает над влиянием родителей. Исследования показывают, что родительский контроль за поведением подростка-водителя [21], а также наличие теплых эмоциональных отношений с родителями [22] помогают подростку справляться с негативным влиянием сверстников. Интересно, что примерно одинаково эффективны и поведенческие ограничения (запреты пользоваться машиной после нарушений, ограничение контактов с «плохой компанией»), и эмоционально-теплые отношения с высоким уровнем поддержки автономии подростка.

## Факторы наибольшей уязвимости детей в дорожно-транспортной среде

### Гендерные различия

В последние годы активно развивается дифференцированный подход к обучению безопасному поведению на дороге мальчиков и девочек. По данным ВОЗ, у мальчиков более высока вероятность попадания в ДТП, чем у девочек. Молодые (до 25 лет) водители мужского пола втрое чаще становятся жертвами ДТП с летальным исходом, чем водители женского пола того же возраста [24].

В качестве объяснений предлагаются такие культурные факторы, как воспитание девочек с большим акцентом на соблюдение правил и на отказ от риска; частые и длительные игры на улице без присмотра взрослых как более приемлемые для мальчиков; больший доступ мальчиков-подростков и юношей к транспортным средствам (или, в случае исламских стран, прямое ограничение доступа к управлению ими для девушек). Склонность к риску или к соблюдению правил также рассматриваются в качестве особенностей мальчиков и девочек, но все чаще трактуются как производные от гендерных норм.

### Различия в социально-экономическом статусе

Социально-экономический статус семьи влияет на вероятность гибели или травматизации детей и подростков в ДТП: чем ниже статус, тем выше риск. Такое соотношение наблюдается как при сравнении «бедных» и «благополучных» стран, так и при сравнении социальных страт внутри одной страны [24]. Уровень благополучия влияет и на структуру дорожных происшествий: в благополучных странах большинство жертв ДТП — водители и пассажиры автомобилей, а в бедных и развивающихся странах — пешеходы, пассажиры общественного транспорта, велосипедисты и мотоциклисты [24].

Риск пострадать в дорожной ситуации для городских детей из малообеспеченных семей обусловлен как средовыми, так и семейными факторами. Многие семьи, живущие в бедности, не имеют поддерживающей сети социальных контактов либо теряют ее, поэтому дети раньше начинают передвигаться по городу одни. При хронической невозможности достижения своих целей у родителей возникает выученная беспомощность, которая проявляется в форме эмоциональных проблем (депрессии или невротической тревоги), дефицита мотивации и негативных установок в отношении изменений образа жизни.

Также на родительское поведение в малообеспеченных семьях влияет иная временная перспектива воспитательных воздействий: направленность не на результаты в будущем, а на немедленный эффект. Такая стратегия выглядит более экономичной в ситуациях переживания состояний хронической усталости: шлепок или жесткое удержание при переходе дороги кажутся проще и безопаснее объяснений [14].

Родители в той или иной мере осознают риски, которым подвергаются их дети из-за условий жизни и нарушений детско-родительских отношений, но неблагоприятные стили взаимодействия с детьми часто воспринимаются как «навязанные обстоятельствами» [14]. Исследования показывают, что родители из экономически неблагополучных районов объясняют дорожно-транспортные риски именно внешними факторами: агрессивным поведением водителей и местными особенностями — игнорированием водителями требований скоростного режима, стихийной парковкой у детских площадок или отсутствием безопасных мест для детской игры (некорректной планировкой внутримногового или внутриквартального пространства) [25].

Анализ средовых факторов подтверждает, что задача обеспечить безопасность для ребенка в дорожно-транспортной среде для малообеспеченных родителей усложняется [12]:

- проживанием в густонаселенных районах, с высоким уровнем трафика;
- отсутствием безопасных, изолированных от проезжей части игровых зон;
- частыми переездами или миграцией (высокий риск для тех, кто переехал из сельской местности в мегаполисы; у кого есть языковой барьер);
- опасными водительскими практиками, обусловленными низким достатком (невозможностью купить средства фиксации детей, эксплуатацией машины с неисправностями, использованием услуг нелегального такси др.);
- недоступностью альтернативных форм проведения досуга, провоцирующей подростков на опасные «развлечения» на дороге;
- низким доступом к профессиональной помощи и просвещению.

## Вывод

Проведенные исследования процесса формирования моделей поведения на дороге сфокусированы на прикладных задачах: развитии навыков перехода дороги и выбора пешеходного маршрута в городе у детей и навыков оценки риска и противостояния негативному давлению сверстников у подростков — пешеходов и начинающих водителей.

При внешней простоте, для решения этих задач становится осознанной необходимостью обращение к инструментарию нейропсихологии, данным когнитивных и возрастно-психологических исследований, расширенному арсеналу методик разного уровня: от опросников и стимульного материала до компьютерных симуляций и фМРТ. Становится понятной ключевая роль такого научно-обоснованного уровня в разработке нормативных документов, регулирующих поведение детей и подростков на дорогах.

Родители играют важную роль в обучении безопасному поведению в дорожно-транспортной среде. Их влия-

ние особенно важно в дошкольном возрасте, когда индивидуальный подход к обучению навыков пешехода является единственным эффективным средством. Даже в подростковом возрасте влияние родителей на поведение подростка на дороге или за рулем не заменяется влиянием группы сверстников, а опосредует это влияние.

В контексте проблемы выделяются такие факторы риска, как пол ребенка (в группе риска — мальчики / юноши) и низкий социально-экономический статус

семьи. Риск пострадать в дорожной ситуации для детей из семей, живущих в бедности, обусловлен особенностями среды и воспитательных практик.

Результаты выполненного аналитического обзора могут использоваться как научно-обоснованная база для дальнейшего выстраивания новых и анализа имеющихся профилактических и превентивных специальных программ, например, для интерпретации причин их высокой или низкой эффективности.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Госавтоинспекция: Уважение. Профессионализм. Безопасность. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 09.02.2017).
2. *Ampofo-Boateng K., Thomson J.A.* Children's perception of safety and danger on the road // *British Journal of Psychology*. 1991. Vol. 82. № 4. P. 487—505. doi:10.1111/j.2044-8295.1991.tb02415.x
3. *Baird A.A., Fugelsang J.A.* The emergence of consequential thought: Evidence from neuroscience // *Philosophical Transactions of the Royal Society of London, Series B: Biological Sciences*. 2004. Vol. 359. № 1451. P. 1797—1804. doi:10.1098/rstb.2004.1549
4. Child development and the aims of road safety education [Электронный ресурс]: Road safety research report. No 1 / J.A. Thomson [et al.]. London: HMSO, 1996. 73 p. URL: <http://strathprints.strath.ac.uk/id/eprint/18694> (дата обращения: 09.02.2017).
5. *Clarke D.D., Ward P., Truman W.* Voluntary risk taking and skill deficits in young driver accidents in the UK // *Accident Analysis and Prevention*. 2005. Vol. 37. № 3. P. 523—529. doi:10.1016/j.aap.2005.01.007
6. *Endsley M.R.* Toward a theory of situation awareness in dynamic systems // *Human Factors*. 1995. Vol. 37. № 1. P. 32—64.
7. Grandparents driving grandchildren: An evaluation of child passenger safety and injuries / F.M. Henretig [et al.] // *Pediatrics*. 2011. Vol. 128. № 2. P. 289—295. doi:10.1542/peds.2011-0046
8. *Guassi Moreira J.F., Telzer E.H.* Mother still knows best: Maternal influence uniquely modulates adolescent reward sensitivity during risk taking // *Developmental Science*. 2016. doi:10.1111/desc.12484
9. *Hill R., Lewis V., Dunbar G.* Young children's concepts of danger // *British Journal of Developmental Psychology*. 2000. Vol. 18. № 2. P. 103—120. doi:10.1348/026151000165607
10. *Mc Mahon K.* Keeping children safe in traffic. Paris: OECD, 2004. 129 p.
11. *Meir A., Parmet Y., Oron-Gilad T.* Towards understanding child-pedestrians' hazard perception abilities in a mixed reality dynamic environment // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2013. Vol. 20. P. 90—107. doi:10.1016/j.trf.2013.05.004
12. Parents as role models in road safety [Электронный ресурс] / C. Muir [et al.]. Clayton Campus : Monash University Accident Research Centre, 2010. 77 p. URL: [http://www.monash.edu/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0004/216958/muarc302.pdf](http://www.monash.edu/__data/assets/pdf_file/0004/216958/muarc302.pdf) (дата обращения: 09.02.2017).
13. Problems of attention and visual search in the context of child pedestrian behavior / A. Tolmie [et al.]. London: Department of Transport, Environment & The Regions, 1998. Road safety research report № 10
14. Puckering C. Parenting in Social and Economic Adversity // *Handbook of Parenting: Theory and Research for Practice* / M. Hoghugh, N. Long. London: SAGE, 2004. P. 38—54. doi:10.4135/9781848608160.n3
15. Reading the road: The influence of age and sex on child pedestrians' perceptions of road risk / J. Underwood [et al.] // *British Journal of Psychology*. 2007. Vol. 98. № 1. P. 93—110. doi:10.1348/000712606X104409
16. *Reyna V.F., Farley F.* Risk and rationality in adolescent decision making: Implications for theory, practice, and public policy // *Psychological Science in the Public Interest*. 2006. Vol. 7. № 1. P. 1—44.
17. *Reyna V.F.* How people make decisions that involve risk. A dual-processes approach // *Current Directions in Psychological Science*. 2004. Vol. 13. № 2. P. 60—66. doi:10.1111/j.0963-7214.2004.00275.x
18. *Schioldborg P.* Children, traffic and traffic training: analysis of the Children's Traffic Club // *The Voice of the Pedestrian*. 1976. № 6. P. 12—19.
19. *Schwebel D.C., McClure L.A.* Children's pedestrian route selection: Efficacy of a video and internet training protocol // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2014. Vol. 26. Part A. P. 171—179. doi:10.1016/j.trf.2014.07.005
20. *Shope J.T., Raghunathan T.E., Patil S.M.* Examining trajectories of adolescent risk factors as predictors of subsequent high-risk driving behavior // *Journal of Adolescent Health*. 2003. Vol. 32. № 3. P. 214—224. doi:10.1016/S1054-139X(02)00424-X
21. *Simons-Morton B.G., Quimet M.C., Catalano R.F.* Parenting and the young driver problem // *American Journal of Preventive Medicine*. 2008. Vol. 35. № 3. P. 294—303. doi:10.1016/j.amepre.2008.06.018

22. *Smorti M., Guarnieri S., Ingoglia S.* The parental bond, resistance to peer influence, and risky driving in adolescence // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2014. Vol. 22. P. 184—195. doi:10.1016/j.trf.2013.12.001
23. *Starkey N.J., Isler R.B.* The role of executive function, personality and attitudes to risks in explaining self-reported driving behaviour in adolescent and adult male drivers // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2016. Vol. 38. P. 127—136. doi:10.1016/j.trf.2016.01.013
24. Understanding high traffic injury risks for children in low socioeconomic areas: a qualitative study of parents' views / N. Christie [et al.] // *Injury Prevention*. 2007. Vol. 13. № 6. P. 394–397. doi:10.1136/ip.2007.016659
25. When grandparents drive their grandchildren / O. Taubman-Ben-Ari [et al.] // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2016. Vol. 39. P. 54—64. doi:10.1016/j.trf.2016.03.004
26. *Whitebread D., Neilson K.* The contribution of visual search strategies to the development of pedestrian skills by 4—11 year-old children // *British Journal of Educational Psychology*. 2000. Vol. 70. № 4. P. 539—557. doi:10.1348/000709900158290
27. Youths and Road Safety [Электронный ресурс] // Geneva: World Health Organization, 2007. 47 p. URL: <http://www.who.int/management/programme/ncd/Youth%20and%20Road%20Safety.pdf> (дата обращения: 09.02.2017).

## Road safety: Research from developmental psychology perspectives

Archakova T.O.,

psychologist, charity foundation “Volunteers to help orphans”, chair of Extreme Psychology, Faculty of Psychology,  
Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia,  
tatyana.archakova@gmail.com

The article outlines the main trajectories of research connecting the fields of traffic and developmental psychology. It describes foundations of the development of core pedestrians' skills, such as road-crossing and route choice, in children and emphasized unique parental contribution to the development of these skills. It analyzes the reasons for risky behavior of adolescent pedestrians and drivers: age-specific cognitive processes of risk assessment and peer pressure. The risk of road accidents is proved to be unequal for different groups of children and adolescents: the significant factors include gender (boys and young men are much more frequently involved in road accidents) and family social status (low socioeconomic status correlates with higher risk). This review can be used for preventive work with children and adolescents as the most vulnerable group of road and transportation users.

**Keywords:** road safety, road accidents, children, adolescents, child-parent relationships.

### REFERENCES

1. Pokazateli sostoyaniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya [Elektronnyi resurs]: Uvazhenie. Professionalizm. Bezopasnost' [Indicators of road safety]. Available at: <http://stat.gibdd.ru> (Accessed 09.02.2017).
2. Ampofo-Boateng K., Thomson J.A. Children's perception of safety and danger on the road. *British Journal of Psychology*, 1991. Vol. 82, no. 4, pp. 487—505. doi:10.1111/j.2044-8295.1991.tb02415.x
3. Baird A.A., Fugelsang J.A. The emergence of consequential thought: Evidence from neuroscience. *Philosophical Transactions of the Royal Society of London, Series B: Biological Sciences*, 2004. Vol. 359, no. 1451, pp. 1797—1804. doi:10.1098/rstb.2004.1549
4. Thomson J.A. et al. Child development and the aims of road safety education [Elektronnyi resurs]: Road safety research report, no. 1. London: HMSO, 1996. 73 p. Available at: <http://strathprints.strath.ac.uk/id/eprint/18694> (Accessed: 09.02.2017).
5. Clarke D.D., Ward P., Truman W. Voluntary risk taking and skill deficits in young driver accidents in the UK. *Accident Analysis and Prevention*, 2005. Vol. 37, no. 3, pp. 523—529. doi:10.1016/j.aap.2005.01.007
6. Endsley M.R. Toward a theory of situation awareness in dynamic systems. *Human Factors*, 1995. Vol. 37, no. 1, pp. 32—64.
7. Henretig F.M. et al. Grandparents driving grandchildren: An evaluation of child passenger safety and injuries. *Pediatrics*, 2011. Vol. 128, no. 2, pp. 289—295. doi:10.1542/peds.2011-0046
8. Guassi Moreira J.F., Telzer E.H. Mother still knows best: Maternal influence uniquely modulates adolescent reward sensitivity during risk taking. *Developmental Science*, 2016. doi:10.1111/desc.12484
9. Hill R., Lewis V., Dunbar G. Young children's concepts of danger. *British Journal of Developmental Psychology*, 2000. Vol. 18, no. 2, pp. 103—120. doi:10.1348/026151000165607
10. Mc Mahon K. Keeping children safe in traffic. Paris: OECD, 2004.
11. Meir A., Parmet Y., Oron-Gilad T. Towards understanding child-pedestrians' hazard perception abilities in a mixed reality dynamic environment. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2013. Vol. 20, pp. 90—107. doi:10.1016/j.trf.2013.05.004
12. Muir C. et al. Parents as role models in road safety [Elektronnyi resurs]. Clayton Campus: Monash University, Accident Research Centre, 2010. 77 p. Available at: [http://www.monash.edu/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0004/216958/muarc302.pdf](http://www.monash.edu/__data/assets/pdf_file/0004/216958/muarc302.pdf) (Accessed 09.02.2017).
13. Tolmie A. et al. Problems of attention and visual search in the context of child pedestrian behavior. London: Department of Transport, Environment & The Regions, 1998. Road safety research report no. 10.
14. Puckering C. Parenting in Social and Economic Adversity // *Handbook of Parenting: Theory and Research for Practice*. M. Hoghughi, N. Long. London: SAGE, 2004. P. 38—54. doi: 10.4135/9781848608160.n3
15. Underwood J. et al. Reading the road: The influence of age and sex on child pedestrians' perceptions of road risk. *British Journal of Psychology*, 2007. Vol. 98, no. 1, pp. 93—110. doi:10.1348/000712606X104409
16. Reyna V. F., Farley F. Risk and rationality in adolescent decision making: Implications for theory, practice, and public policy. *Psychological Science in the Public Interest*, 2006. Vol. 7, no. 1, pp. 1—44.
17. Reyna V.F. How people make decisions that involve risk. A dual-processes approach. *Current Directions in Psychological Science*, 2004. Vol. 13, no. 2, pp. 60—66. doi:10.1111/j.0963-7214.2004.00275.x
18. Schioldborg P. Children, traffic and traffic training: analysis of the Children's Traffic Club. *The Voice of the Pedestrian*, 1976, no. 6, pp. 12—19.

19. Schwebel D.C., McClure L.A. Children's pedestrian route selection: Efficacy of a video and internet training protocol. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2014. Vol. 26, Part A, P. 171—179. doi:10.1016/j.trf.2014.07.005
20. Shope J.T., Raghunathan T.E., Patil S.M. Examining trajectories of adolescent risk factors as predictors of subsequent high-risk driving behavior. *Journal of Adolescent Health*, 2003. Vol. 32, no. 3, pp. 214—224. doi:10.1016/S1054-139X(02)00424-X
21. Simons-Morton B.G., Quimet M.C., Catalano R.F. Parenting and the young driver problem. *American Journal of Preventive Medicine*, 2008. Vol. 35, no. 3, pp. 294—303. doi:10.1016/j.amepre.2008.06.018
22. Smorti M., Guarnieri S., Ingoglia S. The parental bond, resistance to peer influence, and risky driving in adolescence. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2014. Vol. 22, pp. 184—195. doi:10.1016/j.trf.2013.12.001
23. Starkey N.J., Isler R.B. The role of executive function, personality and attitudes to risks in explaining self-reported driving behaviour in adolescent and adult male drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2016. Vol. 38, pp. 127—136. doi:10.1016/j.trf.2016.01.013
24. Christie N. et al. Understanding high traffic injury risks for children in low socioeconomic areas: a qualitative study of parents' views. *Injury Prevention*, 2007. Vol. 13, no. 6, pp. 394—397. doi:10.1136/ip.2007.016659
25. Taubman-Ben-Ari O. et al. When grandparents drive their grandchildren. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2016. Vol. 39, pp. 54—64. doi:10.1016/j.trf.2016.03.004
26. Whitebread D., Neilson K. The contribution of visual search strategies to the development of pedestrian skills by 4—11 year-old children. *British Journal of Educational Psychology*, 2000. Vol. 70, no. 4, pp. 539—557. doi:10.1348/000709900158290
27. Youths and Road Safety [Электронный ресурс]. Geneva: World Health Organization, 2007. 47 p. Available at: <http://www.who.int/management/programme/ncd/Youth%20and%20Road%20Safety.pdf> (Accessed 09.02.2017).

## Междисциплинарная модель поддержки и содействия развития «компетенции мобильности» в Европе

*Макеева С.А.,*

*магистрант факультета социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
s\_makeeva@land.ru*

*Кочетова Т.В.,*

*кандидат психологических наук, доцент кафедры психологии управления факультета социальной психологии,  
ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
kochetovav@gmail.com*

Ниже предлагается комментируемый перевод текста, описывающего разработанную в Германии междисциплинарную модель поддержки и содействия мобильности в Странах Евросоюза. Данная модель обозначена в немецкой литературе как *Psychologische und medizinische Hilfe für Förderung und Sicherung der Mobilitätskompetenz*, в английской — как *Psychological and Medical Assistance for Safe Mobility* или *PASS*. Эта модель лежит в основе определения «предметного поля» психологии дорожного движения в странах Европы; она также позволяет выделить значимые аспекты прикладных научных исследований и различного рода психологических практик в данной области. Текст с описанием настоящей модели на русском языке публикуется впервые.

**Ключевые слова:** компетенция мобильности, профессиональная пригодность водителя, междисциплинарная модель, психология дорожного движения, транспортная психология.

### Для цитаты:

Макеева С.А., Кочетова Т.В. Междисциплинарная модель поддержки и содействия развития «компетенции мобильности» в Европе [Электронный ресурс] // Современная зарубежная психология. 2017. Том 6. №1. С. 38—43. doi: 10.17759/jmfp.2017060105

### For citation:

Makeeva S.A., Kochetova T.V. An interdisciplinary model to support and promote the development of "mobility competence" in Europe [Elektronnyi resurs]. *Journal of Modern Foreign Psychology*, 2017, Vol. 6, no. 1, pp. 38—43. doi: 10.17759/jmfp. 2017060105 (In Russ., Abstr. in Engl.).

Десять лет назад в Германии была разработана и описана в печати междисциплинарная модель поддержки и содействия мобильности в Странах Евросоюза — в английской транскрипции сокращенно *PASS* (*Psychological and Medical Assistance for Safe Mobility* (англ.)) [1; 2].

В основу модели *PASS* легли результаты многолетнего опыта работы европейских транспортных медиков и психологов, воплотившиеся в многоуровневую систему подготовки и реабилитации водителей, ориентированную на значимое повышение уровня безопасности на дорогах. Авторы модели: А. Альхоф-Краммер (*Allhoff-Cramer, A.*), Б. Крон (*Krohn B.*), Г. Лауб (*Laub, G.*), В. Никель (*Nickel, W.*), К. Рольфинг (*Rohlfing, C.*), Б. Ротенбергер (*Rothenberger, B.*), В. Шуберт (*Schubert, W.*), Е. Стефан (*Stephan, E.*).

Авторы видят значение настоящей публикации в том, чтобы познакомить научное психологическое сообщество с наиболее значимыми аспектами психологии дорожного движения и транспортной психоло-

гии Европы, которые могут быть использованы как для прикладных научных исследований, так и для различного рода психологических практик в данной области.

### Введение

В настоящей модели используется понятие «компетенция мобильности». В наиболее общем виде «компетенция мобильности» означает овладение правилами дорожного движения и уверенное поведение на дорогах, знание и способность учитывать риски дорожно-транспортной среды, закономерности физического поведения во время вождения и ограничения, связанные с психофизиологическим состоянием человека, а также способность к управлению транспортным средством<sup>1</sup>.

Советом транспортной психологии профессиональной ассоциации Немецких психологов в 2004 году был созван «круглый стол», целью которого стало создание проекта «рамочной модели» для будущей (на тот

<sup>1</sup> досл. на немецком языке «компетенция мобильности»: *Gesetzmäßigkeiten und menschlich-biologischen Leistungsgrenzen sowie die Fähigkeit, Verkehrsmittel in gemeinschaftlichem Sinne zu führen. Gesetzmäßigkeiten und menschlich-biologischen Leistungsgrenzen sowie die Fähigkeit, Verkehrsmittel in gemeinschaftlichem Sinne zu führen. — Прим. переводчика.*

момент) унифицированной системы получения водительских прав в странах-участницах Евросоюза.

Таким образом, национальные системы водительских прав, ранее очень различавшиеся, должны были со временем максимально приблизиться друг к другу.

Специально созданная координационная группа высококвалифицированных специалистов в области дорожной безопасности по поручению участников круглого стола разработала модель PASS (психологическая и медицинская помощь для надежного передвижения).

#### *Обоснование модели.*

Целью Европейского Союза являлось существенное снижение количества аварий на дорогах. Аварии всегда означают высокие потери экономических и индивидуальных ресурсов, личные и семейные страдания. Однако аварии с пострадавшими и погибшими возможно предотвратить. Граждане Европы стремятся к минимизации рисков, связанных с дорожным движением, и большей защищенности при транспортировке людей и грузов. Они ожидают безопасной мобильности.

Поэтому Европейский Союз поставил цель к 2010 году вдвое снизить количество погибших в результате дорожно-транспортных происшествий на дорогах Европы.

Такое снижение возможно, если дополнительно к ранее запланированным мероприятиям последовательно использовать накопленные профессиональные знания в области психологии и медицины, а также специальные методы, обеспечивающие безопасность дорожного движения.

Только с помощью междисциплинарного подхода (с учетом опыта транспортной психологии и транспортной медицины) возможно достижение и закрепление в долгосрочной перспективе поставленных целей по снижению аварийности на дорогах. Вклад транспортной психологии и медицины в этот процесс следует не просто учитывать, но и использовать в программах по обучению вождению.

Исследования показывают, что причины аварий с тяжелыми и смертельными исходами следует искать, в первую очередь, в людях, их поведении и переживаниях. Это утверждение является справедливым по отношению ко всем видам вождения транспорта (безрельсовые ТС, железнодорожный транспорт, самолет, паром). Во всех моделях рисков в области безопасности дорожного движения в качестве решающего фактора выступает не влияние техники, а поведение человека, [его эмоциональное состояние] и переживания. И здесь основные изменения могут быть достигнуты благодаря накопленному опыту в транспортной психологии и медицине.

Так, психические и/или физические отклонения, например, сниженная из-за возраста работоспособность, являются предметом медицинской диагностики, а умения — вкуче с требованиями правил дорожного движения — могут быть откорректированы или значимо улучшены благодаря достижениям в области транспортной психологии.

### **1. Предпосылки создания модели**

#### **1.1. Компетенция мобильности (Профессиональная пригодность водителя)**

В качестве ключевого понятия в рамках рассматриваемой модели «компетенция мобильности» обозначает сумму пережитых физических, ментальных, обусловленных установками предпосылок поведения водителя, его способность к надежному управлению транспортным средством и партнерским отношениям к другим участникам дорожного трафика<sup>2</sup>. Модель PASS направлена на усиление личной ответственности водителя.

Понятие компетенции мобильности включает типичный для немецкого языка юридический термин «профессиональная пригодность водителя».

#### **1.2. Междисциплинарное образование**

Компетентность мобильности зависит от таких условий, как физическое и психическое здоровье, личные установки, способы поведения в зависимости от ситуаций и индивидуально-психологические особенности личности. Данная компетенция может быть сформирована только с учетом индивидуальности человека. Поэтому PASS в качестве междисциплинарного образования объединяет задачи различных областей научного знания и делает возможным взаимодействие самых разных профессиональных дисциплин, которые прямо или косвенно могут внести свой вклад в изменение поведения водителя согласно поставленным целям.

**1.3. Цели.** PASS вносит свой вклад в смещение установок стран-участников Евросоюза в сторону повышения безопасности дорожного движения. Одновременно PASS содействует правомерности при рассмотрении случаев дорожно-транспортных происшествий и обеспечению правопорядка, а также поддерживает потребность граждан в автономной мобильности (самостоятельного выбора транспортного средства для передвижения в качестве водителя или пассажира, выбор маршрута и условий дорожно-транспортной среды и др.)<sup>3</sup>

#### **1.4. Концепция**

Европейская система содействия и развития компетенции мобильности должна учитывать опыт и знания

<sup>2</sup> В данном случае подчеркиваются социально-психологические аспекты деятельности водителя, его взаимодействие с другими участниками дорожно-транспортной среды. — Прим. переводчика.

<sup>3</sup> Т.е. опора на субъектную позицию участника дорожно-транспортной среды и его право активного выбора в пользу того или иного способа передвижения. — Примечание переводчика.



отдельных стран. PASS обобщает данный опыт и предлагает основу, в рамках которой различные страны могут разрабатывать свои специфические правила.

Таким образом, PASS обозначает задачи психологии дорожного движения психологии и медицины при содействии и развитии компетенции мобильности, обобщает опыт инженерной науки, транспортной психологии, юстиции (судебного производства) и транспортной педагогики.

## **2. Области содействия и развития компетенции мобильности**

PASS различает три плоскости профилактики (в том числе, психологической профилактики), в которых гарантируется содействие и развитие компетенции мобильности. Содействие компетенции мобильности охватывает активный обучающий процесс длиной в жизнь.

### **2.1. «Первичная плоскость» профилактики**

На первичной плоскости профилактики находятся все участники дорожного движения (ДД), адаптированные к ДД и участвующие в нем без заметных отклонений, т.е. основное «ядро дорожного сообщества».

Их компетенция мобильности должна быть достаточно развита через такие мероприятия как дошкольное обучение правилам дорожного движения, обучение в автошколах и положительное влияние в контексте их социализации (через родителей, школу, сверстников и др.).

### **2.2. «Вторичная плоскость» профилактики**

На вторичной плоскости находятся водители, имеющие ограничения из-за физических нарушений либо «выпавшие» из процесса дорожного движения в результате определенной ситуации (например, лица, перенесшие серьезные заболевания, лица с приобретенной инвалидностью и др.), но все еще имеющие водительские права. Риск опасного поведения на дорогах для таких участников дорожного движения повышен. Их компетентность мобильности существенно ниже компетенции «ядра дорожного сообщества».

### **2.3. «Третичная плоскость» профилактики [и превентивной работы]**

На третичной плоскости находятся водители, имеющие ограничения из-за явных физических повреждений, водители с серьезными отклонениями в поведении, обусловленными поведенческими или личностными особенностями, в частности, имеющие в прошлом серьезные правонарушения на дорогах и/или совершившие правонарушения на дорогах, из-за чего лишены прав и не имеют разрешения легально управлять транспортным средством. У данной группы водителей риск опасного поведения на дорогах очень высок. Их компетентность мобильности явно недостаточна.

## **3. Мероприятия модели PASS на первичной плоскости профилактики**

Для людей, чье поведение на дороге не вызывает сомнений относительно отклонений от нормы, обязательные мероприятия содействия и развития их ресурсов, связанные с дорожным движением, предусмотрены только в случае, если речь идет о группе водителей с особой ответственностью или с рисками, связанными с возрастом.

### **3.1. Мероприятия для развития компетенции мобильности у отдельных целевых групп (примеры)**

— (дошкольные) воспитательные мероприятия по обучению навыкам поведения в условиях дорожно-транспортной среды;

— формирование пригодности к вождению (обучение в автошколах и дополнительные курсы);

— профилактика употребления алкоголя и наркотиков в дорожной среде;

— программы по урегулированию конфликтов с другими участниками дорожно-транспортной ситуации.

### **3.2. Мероприятия для обеспечения компетентности мобильности для водителей с особой ответственностью**

— у водителей различных категорий (автолюбителей): установление физической пригодности работником транспортной медицины первоначально и затем через определенные временные интервалы.

— у водителей, профессионально работающих в сфере такси или арендованных автомобилях, перевозящих людей или обеспечивающих грузоперевозки: установление физической и психологической (в оригинале — моральной пригодности) пригодности первоначально квалифицированным работником транспортной медицины и квалифицированным транспортным психологом, далее — в зависимости от возраста — через определенные временные интервалы установление физической пригодности работником транспортной медицины. В пожилом возрасте установление моральной пригодности квалифицированным транспортным психологом с особым учетом возможности компенсации в области установок и поведения.

### **3.3. Мероприятия для обеспечения компетентности мобильности для определенных возрастных групп**

— у соискателей, желающих получить водительские права до наступления минимального возраста, законодательно являющегося официально разрешенным: установление физической пригодности работников транспортной медицины, а также установление моральных и личностно обусловленных ресурсов квалифицированным транспортным психологом.

— у водителей пожилого возраста: предложение установить на добровольной основе физическую и моральную пригодность квалифицированным работником транспортной медицины и квалифицированным психологом в сфере психологии дорожного дви-

жения с возможностью повторения таких проверок через определенные временные промежутки. Подобного рода медицинское и психологическое обследование могут носить рекомендательный характер для пострадавших и учитывать возможности различного рода компенсаций с медицинской, психологической и технической точек зрения.

#### **4. Мероприятия модели PASS на вторичной плоскости профилактики**

Для водителей с физическими отклонениями, проблемами, связанными с особенностями поведения на дорогах, или с явными психическими отклонениями предусмотрены *многоступенчатые [профилактические и превентивные] мероприятия*. Цель данных мероприятий — получение индивидуальной компетентности мобильности и избегание санкций, связанных с ограничением мобильности за счет изъятия прав на управление транспортным средством.

##### **4.1. Медицинское обследование**

[Предусмотрено составление специального медицинского справочника], где должны быть подробно разъяснены физические повреждения, ставящие компетентность мобильности под вопрос. Данный справочник должен регулировать, при какой степени повреждения необходимо обеспечение индивидуальной компетентности мобильности через специальное медицинское обследование (например, восстановление после случая инсульта)<sup>4</sup>. Обследование проводится квалифицированным работником транспортной медицины, который при необходимости рекомендует дополнительное обследование транспортным психологом.

##### **4.2. Система и действие компетентности мобильности**

Очень помогает при внедрении модели PASS система баллов (система грейдов), при которой правонарушения отмечаются специальными баллами (счет или штрафные баллы). При достижении минимального либо максимального количества баллов наступает ограничение мобильности, либо лишение водительских прав.

Когда достигнуто максимальное количество баллов, определенное национальным законодательством страны, — причем баллы получены в результате серьезных штрафов или многократных (а не незначительных нарушений) — может быть *предписано* (т.е. назначено в принудительном порядке) участие в мероприятиях по содействию компетентности мобильности. При этом речь идет как о групповом, так и об индивидуальном участии с целью корректирования поведения и установок, связанных с управлением транспортным сред-

ством. Такие мероприятия проводятся квалифицированными специалистами в области психологии дорожного движения, а в случае многократных незначительных нарушений, но без управления автомобилем в алкогольном или наркотическом опьянении — подготовленными для этой цели специалистами (или, возможно, даже инструкторами по вождению).

Кроме того, на безопасном уровне собранных баллов может быть введено стимулирование к добровольному участию в индивидуальных мероприятиях по поддержке компетенции мобильности<sup>5</sup>.

##### **4.3. Мероприятия**

В справочнике определены области проблем, связанных с причинами возникновения несчастных случаев, с поведением при управлении автомобилем, которые ставят под сомнение компетенцию мобильности (например, употребление алкоголя и наркотиков, явное превышение скорости). Для каждой проблемы в справочнике предусмотрено решение, при какой степени ее проявления необходимо установление индивидуальной компетенции мобильности через психологическое или медико-психологическое обследование.

Обследование производится квалифицированными работниками транспортной медицины, а также психологами в учреждениях, определенных для этих целей государством (см. п. 5.2). Содействие и восстановление индивидуальной компетенции мобильности производится специально подготовленными для этого специалистами в области психологии дорожного движения.

#### **5. Мероприятия модели PASS третичного уровня профилактики**

Ограничение мобильности путем лишения водительских прав воспринимается как штраф и само по себе не приводит к необходимым изменениям поведения и установок. Тем не менее, потеря мобильности создает благоприятные предпосылки для распознавания существующих поведенческих проблем и создает возможность их скорректировать. Для улучшения компетентности мобильности необходима комплексная диагностика, ориентированная на решение проблем, и (ресурсо-ориентированное) наблюдение за индивидуальными особенностями поведения нарушителя. Например, пострадавшим предлагают помочь понять, каким образом они могут использовать время отсутствия водительских прав для восстановления своей компетенции мобильности. Крайне рекомендуется воспользоваться такой помощью. Такая помощь может заключаться в специальных мероприятиях по психологии дорожного движения (например, индивидуальная или групповая терапия этой области).

<sup>4</sup> Примечание переводчика.

<sup>5</sup> Т.е. в качестве примера можно привести систему дифференцированных штрафов (для участников таких мероприятий штрафы могут быть существенно ниже, чем для тех нарушителей, которые отказались от участия, они при этом выплачивают штрафы в полном объеме. — Примечание переводчика).

Для возобновления допуска к активной мобильности требуется индивидуальная проверка путем психологического и/или медицинского обследования, чтобы исключить наличие чрезмерно высокого потенциала риска.

### 5.1. Мероприятия для поддержки и восстановления компетенции мобильности

Мероприятия для поддержки и восстановления компетенции мобильности имеют место быть при физических повреждениях при показанной в каждом случае медицинской терапии. При проблемах, связанных с особенностями поведения и/или личностными особенностями, либо нарушениями в поведении и переживаниях, а также при значительных нарушениях закона, предусмотрены индивидуальные мероприятия [транспортно-психологической терапии]. При этом должны быть применены мероприятия психологии дорожного движения с проверенной эффективностью, направленные на изменение поведения и установок. Эти мероприятия подлежат оценке по критерию легальности проведения испытаний [для возвращения прав на управление транспортным средством].

### 5.2. Экспертиза компетенции мобильности

Перед тем, как вернуть доступ водителя к управлению транспортным средством, происходит проверка, восстановлена ли компетенция мобильности и есть ли в этой связи благоприятный прогноз. Обследование производится квалифицированными работниками транспортной медицины и психологами в учреждениях, определенных для этих целей государством. Объем экспертизы и критерии оценки для данного мероприятия установлены и обязательны для исполнения для всех учреждений проведения экспертизы.

Если экспертиза указывает на дальнейшее существование ограничений (недостатков), которые в рамках указанных условий могут быть устранены, то эксперты могут рекомендовать, при каких условиях или требованиях допуск к вождению может быть восстановлен.

### 6. Обеспечение качества и исследования

Модель PASS предусматривает тот факт, что элементы ее системы подлежат постоянному обеспечению качества и развитию.

#### а) государственный контроль

Деятельность органов экспертизы компетенции мобильности (см. п. 4.3 и 5.2) контролируется государ-

ством. Контроль касается нейтралитета и единого подхода экспертизы (унификация).

#### б) доказательство эффективности

Мероприятия по поддержке и обеспечению компетенции мобильности должны быть научно обоснованы и иметь четкие критерии оценки с точки зрения их эффективности. Это относится как к мероприятиям транспортно-психологической терапии, так и к экспертизе компетенции мобильности.

#### в) индивидуальная квалификация и повышение квалификации

Специалисты в области психологии дорожного движения и медицинские работники, работающие по специальности, должны повышать свою квалификацию и обязаны поддерживать и совершенствовать свои профессиональные знания и умения. Задачи транспортно-психологической диагностики и терапии требуют курса обучения в ВУЗе по специальности «психология» уровня «магистр».

Требования к обучению и повышению квалификации транспортных медиков и специалистов в области психологии дорожного движения должны быть четко описаны и представлены в профессиональных стандартах.

*Примечание: Правлением секции транспортной психологии в ФРГ был проведен круглый стол, организованный в рамках последнего срока созыва данного органа, состоящий из 21 представителя всех профессиональных объединений [групп] психологии дорожного движения Германии. Назначенной им координационной группе из восьми представителей данных объединений было поручено разработать основы междисциплинарной модели по поддержке и обеспечению профпригодности водителей в Европе: правовые аспекты при ДТП, улучшение безопасности дорожного движения, а также развитие, в том числе восстановление надежной индивидуальной мобильности. При разработке данной модели ведущими для координационной группы явились следующие критерии: простота, обеспечение качества, ясность, точное распределение ролей, оценка эффективности.*

*После единогласного решения круглого стола от 13.09.2006 всеми уполномоченными представителями всех объединений модель PASS внесена в реестр транспортной психологии и курируется членами координационной группы, одновременно являющиеся и авторами данного документа.*

## ЛИТЕРАТУРА

1. Traffic Psychology International [Электронный ресурс]. URL: <http://traffic-psychology-international.eu> (дата обращения: 11.08.2016).
2. Traffic Psychology and Traffic Safety in Europe [Электронный ресурс]. URL: <http://www.p-a-s-s.eu> (дата обращения: 11.08.2016).

## An interdisciplinary model to support and promote the development of "mobility competence" in Europe

**Makeeva S.A.,**

*master degree student, Department of psychology of Management, Moscow State University of Psychology  
and Education, Moscow, Russia,  
s\_makeeva@land.ru*

**Kochetova T.V.,**

*candidate of psychological sciences, associate professor of the Department of psychology of Management,  
faculty of Social psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,  
kochetovatv@gmail.com*

This publication is a translation (with detailed comments) of a multidisciplinary model of support and promotion of mobility in the EU countries — Psychologische en medische hulp voor een veilige mobiliteit (germ.), Psychological and Medical Assistance for Safe Mobility (Engl.) — PASS, which was developed in Germany. This model serves as the basis for the definition of an "object field" of psychology of traffic in Europe, and helps to highlight the most important and significant aspects, both for applied research and various kinds of psychological practices in this area. Model authors: A. Allhof-Cramer, B. Krohn, G. Laub, W. Nickel, C. Rolfing, B. Rothenberger, W. Schubert, E. Stephan. It is the first presentation of this model in Russia which is made with a consent of the members of the Organizational Committee of the "Traffic Psychology International" (the German version is presented below).

**Keywords:** mobility competence, professional suitability of the driver, an interdisciplinary model, traffic psychology, transport psychology.

### REFERENCES

1. Traffic Psychology International [Elektronnyi resurs]. Available at: <http://traffic-psychology-international.eu> (Accessed: 11.08.2016).
2. Traffic Psychology and Traffic Safety in Europe [Elektronnyi resurs]. Available at: <http://www.p-a-s-s.eu> (Accessed: 11.08.2016).

## Соотношение понятий «агрессивное» и «опасное» вождение в современной отечественной и зарубежной психологии

*Поликарпова М.С.,*

*магистрант факультета социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
dimirc2013@yandex.ru*

С проблемой «агрессивного» вождения сегодня сталкиваются во всех странах мира. Существуют некоторые различия в подходах к определению содержания данного понятия и поэтому применяются различные названия для такого вождения: в странах Европы и некоторых странах Азии это «careless driving» («небрежное вождение») и «dangerous driving» («опасное вождение»). В США и Австралии принято более широкое понятие, в оригинальном написании — «агрессивное поведение на дороге». В обзоре исследований последних лет по проблемам «агрессивного» и «опасного» вождения выявлены сравнительные отличия и сходства понимания понятий «агрессивного» и «опасного» вождения, определены факторы, влияющие на возникновение агрессии у водителей.

**Ключевые слова:** агрессивное вождение, опасное вождение, безопасность на дороге, факторы агрессивного вождения, дорожно-транспортная среда, правила дорожного движения.

### Для цитаты:

*Поликарпова М.С.* Соотношение понятий «агрессивное» и «опасное» вождение в современной отечественной и зарубежной психологии [Электронный ресурс] // Современная зарубежная психология. 2017. Том 6. №1. С. 44—52. doi: 10.17759/jmfp.2017060106

### For citation:

Polikarpova M.S. Concepts correlations of "aggressive" and "dangerous" driving in modern national and foreign psychology [Elektronnyi resurs]. *Journal of Modern Foreign Psychology*, 2017. Vol. 6, no. 1, pp. 44—52. doi: 10.17759/jmfp.2017060106 (In Russ., Abstr. in Engl.).

### Введение

В настоящее время решение проблемы безопасности на дорогах имеет большое значение, так как эта проблема касается здоровья и жизни многих тысяч людей. При этом на сегодняшний день существенная часть исследований посвящена изучению психологических факторов, которые отрицательно сказываются на вождении [11; 23; 13], либо личностных особенностей и индивидуально-психологических свойств водителей, в том числе подчеркивается экстремальный характер ситуации вождения [9; 37].

Можно говорить о том, что в России (в деятельностном подходе в отечественной психологии) управление автомобилем определяется как «активное отношение водителя к дорожной обстановке, в котором прослеживается структура деятельности» [16].

Учитывая, что в условиях дорожно-транспортной среды события быстро сменяют друг друга, в деятельности водителя (в частности, в управлении автомобилем) может внезапно возникнуть ситуация, в которой ему будет сложно быстро сориентироваться. В результате этого повышается количество ошибок в принятии решений, и как возможное следствие, у водителя могут возникнуть агрессивные реакции, которые провоцируют возникновение опасности на дороге. Вместе с этим, рассматривая ситуации опасности в условиях дорожно-транспортной среды в рамках уже упомянутого деятельностного подхода, логично говорить не только

о случайно возникающих опасностях, но и о намерениях водителя провоцировать и «активно» создавать такие ситуации.

### Актуальность

Необходимо отметить, что в России 30.05.16 года Правительство Российской Федерации приняло постановление № 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения», в нем впервые было введено понятие «опасное» вождение. Так, в п. 2.7 говорится о том, что «опасное» вождение проявляется «в неоднократном совершении одного или нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся:

1. В невыполнении требования уступить дорогу другому транспортному средству при перестроении;
2. В перестроении при интенсивном движении;
3. В несоблюдении дистанции и бокового интервала;
4. В резком торможении;
5. В препятствовании обгону.

Таким образом, «опасным» признаются только многократные нарушения, но учитываются как нарушения одного вида, так и различных видов, причем нарушения должны совершаться в относительно непродолжительный, т.е. краткосрочный промежуток времени. «Опасное» вождение представляет угрозу для других людей тем, что остальные участники дорожного движения не имеют возможности предугадать даль-

нейшие действия водителя, в результате чего в разы повышается вероятность возникновения аварийной ситуации.

8 июня 2016 года в правила дорожного движения были введены изменения, цель которых заключается в снижении аварийности на дорогах и смертности от ДТП, так как по данным ГИБДД чаще всего аварии происходят по причине пренебрежения безопасностью, из-за чего страдают и водители, соблюдающие правила. По поручению первого вице-премьера И.И. Шувалова тогда был создан сайт, на котором были представлены видеоролики, демонстрировавшие различные возможные варианты «опасного» вождения. Однако можно констатировать, что сам термин «опасное вождение» достаточно сложен для понимания и вызывает вопросы у самих водителей. Прежде всего, возникают трудности с определением того, является ли чье-либо вождение «опасным» или нет. Например, сложно оценить, безопасными ли были дистанция или боковой интервал, до того, как ДТП не случилось. Фиксировать же «опасное» вождение предполагается с помощью видеокамер, находящихся на патрульных автомобилях, видеокамер городского наблюдения, а также видеорегистраторов.

### Проблема понятий «агрессивное вождение» и «опасное вождение»

За рубежом «опасное» вождение рассматривается в юридических, в технических науках, а также в психологии уже достаточно давно по сравнению с Россией. Например, в Великобритании используют словосочетание «опасное вождение» («dangerous driving»), оно обозначает стиль вождения, иной, чем у окружающих или отличающийся от ожидаемого. В США используется более широкое понятие — «агрессивное поведение на дороге» («aggressive behavior on the road»), это означает, что рассматривается не только непосредственное управление автомобилем, но и все поведение, которое осуществляется в рамках дорожно-транспортной среды или конкретной ситуации. Например, оскорбление участников движения или высказывание угроз в их адрес будет считаться агрессивным поведением на дороге. В Австралии тоже используют термин «агрессивное поведение на дороге», там оно рассматривается как преступное поведение, а автомобиль в таком случае становится орудием совершения этого преступного поведения.

В большинстве стран Европы, США, Австралии, а также некоторых стран Азии есть два разных понятия, отличающихся друг от друга. Первое понятие — «небрежное вождение», оно предполагает непреднамеренное отступление от ПДД («careless driving»). Второе — «опасное вождение» (dangerous driving) будет считаться опасным, если водитель осознанно и умышленно нарушает правила. В США, Англии, Германии, Франции, Японии, Сингапуре и в Австралии «небреж-

ное вождение» — это административное нарушение, а «опасное» — уголовное [19].

Примерами «опасного» вождения для данных зарубежных стран могут быть:

1. «Подрезание»;
2. Беспричинное использование звукового сигнала;
3. Необоснованное использование дальнего света;
4. Отсутствие сигнала поворотников, когда это необходимо;
5. Несоблюдение дистанции;
6. «Шашки»;
7. Проявление враждебности к участникам движения (что по сути больше относится к агрессивному вождению).

Более жесткие условия наказания приняты в Канаде, в Уголовном Кодексе Канады (ст. 249) говорится о том, что наказание применимо к тем водителям, которые не учитывают погодные условия, время, состояние дороги, специфику места, состояние транспортного средства, мощность его двигателя, чем создают опасную для общества ситуацию на дороге [12].

В законодательстве Великобритании «опасным» вождением считается:

1. Отсутствие лицензии на вождение;
2. Отсутствие страхового полиса;
3. Превышение скорости;
4. Выбор скорости движения, не соответствующей ситуации и условиям;
5. Гонки на дороге;
6. Отвлечение в процессе вождения;
7. Не соблюдение требований к эксплуатации автомобиля;
8. Преднамеренное вождение автомобиля в состоянии усталости, либо болезни [5].

Наиболее четко определены меры наказания в США. «Опасным» вождением там считается нарушение трех правил подряд, например, резкое торможение, резкое перестроение и создание препятствий для других участников движения. Также в работах психологов, посвященных «опасному» вождению в США зачастую можно встретить понятие «дорожный гнев» («road rage»), за что также полагается наказание вплоть до уголовного. В это понятие входят оскорбления, невербальные (неприличные) жесты, нанесение ущерба другим участникам движения [19].

Еще один фокус внимания зарубежных научных работ сосредоточен на анализе личностных особенностей, которые детерминируют поведение за рулем [24; 27; 42], причем в ряде работ рассматриваются психологические риски, которые могут возникнуть при вождении автомобиля [28; 31; 35; 37]. Тем не менее, между «опасным» и «агрессивным» поведением водителя есть много общего. Оба они являются фактором нарушения безопасности движения. Если рассмотреть их с точки зрения критерия нормативности, то есть соблюдения социальных и правовых норм, агрессивное поведение, конечно, опасно для общества [24].

Агрессивность как черта личности является устойчивым явлением [3], следовательно, агрессивный стиль устойчиво проявляется в поведении водителя. Так как, по мнению Р. Бэрона и Д. Ричардсона, сейчас большинство ученых принимают такое определение агрессии: «агрессия — это любая форма поведения, нацеленного на оскорбление или причинение вреда другому живому существу, не желающему подобного обращения», то агрессивное вождение наносит физический вред участникам движения и причиняет моральный ущерб [18].

Другими словами, понятие «агрессивного» вождения несколько шире, чем понятие «опасного» вождения, так как к «опасному вождению», исходя из принятого 8 июня 2016 года постановления, нельзя отнести, например, такие действия водителя, как:

1. Преследование кого-либо из участников движения;
2. Излишнее, беспричинное использование сигнальных средств;
3. Оказание осознанного давления на других участников дорожного движения с целью изменения ими скоростного режима, либо направления движения и т.д.;
4. Невербальное или вербальное выражение оскорблений, либо угроз;
5. Физическое (с использованием материальных предметов, орудий) влияние на участников движения;
6. Создание помех для участников движения.

Председатель правления «Гильдии автошкол России» С. Лобарев также высказывается за отделение «опасного» и «агрессивного» вождения. Первое он определяет, как неумышленную организацию препятствий для других автомобилистов, то есть когда водитель вынужден так поступить. Например, если на дороге неожиданно выбежал ребенок, то водитель будет вынужден резко затормозить, и тем самым создать опасную ситуацию для других участников движения. «Агрессивным» же он называет вождение, в основе которого лежит злой умысел. Исходя из этого, предполагается, что за «агрессивное» вождение должно следовать более суровое наказание, так как водитель делает это осознанно [4].

Факторы возникновения агрессивного вождения. Для того чтобы поставить вопрос о профилактике и превентивных мерах работы с «опасным» и «агрессивным» вождением, необходимо понимать, какие существуют основные причины возникновения агрессии у водителей.

Анализируя многочисленную литературу по проблематике агрессивного поведения и проявлений агрессии в широком контексте социальных ситуаций, можно констатировать, что в настоящее время доминирует многофакторное представление о причинах агрессии, то есть рассматриваются все возможные причины ее возникновения и проявления.

Так, существуют теории, которые объясняют возникновение агрессии биологическими факторами (например, вероятность возникновения агрессивного поведения выше в период гормональной перестройки организма), но все же агрессия у человека возникает в

связи с определенным социальным контекстом. Таким образом, биологические факторы влияют на возникновение агрессии не напрямую, а их воздействие опосредовано социальным контекстом. Некоторые авторы считают, что агрессивное поведение у человека имеет инстинктивную природу (например, З. Фрейд), или видят в агрессии адаптацию и разрядку напряжения (например, Дж. Туби, Л. Космайдес) [2]. Кроме биологических, существуют и физические факторы (шум, повышенная температура среды, загрязнение воздуха или теснота, увеличенная плотность транспортного потока), которые также могут повышать вероятность возникновения агрессивного поведения при определенных условиях [16]. Так, фактором, который оказывает влияние на психическое состояние водителей, являются пробки. Они могут вызывать у водителей напряжение, которое постепенно может переходить в агрессию [36]. Оказывает влияние и загруженность дорог, и время, которое водитель находится в пути [38].

Некоторые авторы в качестве причин агрессивного вождения указывают на частые стрессы и высокий уровень напряжения, который присутствует в современных мегаполисах [39]. Хотя результаты более современных исследований показывают, что стресс, который происходит непосредственно во время вождения, редко является прямым фактором агрессивного вождения [24; 28].

Также влияние может оказывать отрицательный эмоциональный фон у водителя, который возникает в процессе вождения [29]. Важно, какие события происходили в его жизни до того, как он сел за руль, в каком психологическом состоянии водитель пребывает. Исследования подтверждают, что если эти события имели для водителя негативный оттенок, то, скорее всего, его состояние усугубится в процессе вождения [33]. Среди психологических факторов возникновения агрессии условно можно выделить социально-психологические и личностные (индивидуальные) факторы. Это деление достаточно условно, так как даже личностные черты, которые каким-либо образом могут влиять на вероятность возникновения агрессии у водителей, формируются у человека в социуме.

Например, согласно исследованию, проведенному В. Ермолаевым, О. Макушиной, А. Четвериковой, причинами агрессивного поведения у водителей общественного транспорта являются:

1. Неприятие себя и жизни
2. Недоверие другим
3. Восприятие мира как опасного и неконтролируемого.

Такой фактор, как «неприятие себя и жизни» является индивидуальной особенностью, но формируется он, скорее всего, из-за неудачного взаимодействия с социумом, так же, как и фактор «недоверие другим». Несомненно, индивидуально-психологические факторы также воздействуют на агрессивность конкретного водителя, например, то, насколько он способен контролировать свои эмоции, какой у него темперамент и характер. Изучение индивидуальных особенностей

водителей и их влияния на процесс вождения — это отдельная линия исследований в транспортной психологии и психологии дорожного движения. Например, доказано, что экстраверсия, нейротизм, экстернальность и интернальность влияют на выбор сценария вождения [32; 40]. Говоря же о социально-психологических факторах, необходимо помнить, что они возникают в группах (больших и малых) и воздействуют на каждого конкретного индивида. Другими словами, социально-психологические факторы можно разделить на микро- и макро-социальные факторы.

К микро-социальным можно отнести, например, влияние неадекватного стиля воспитания на уровень конфликтности индивида. Можно предположить, что на эмоциональном состоянии водителей скажутся, например, угрозы или оскорбления со стороны других участников движения или пассажиров, находящихся рядом в автомобиле. К макро-социальным факторам относятся влияние общественных, экономических условий, демографических процессов в целом, то есть они связаны с общими тенденциями развития общества. На водителей может оказывать опосредованное влияние, например, просмотр телепередач, различных новостных сюжетов или даже рекламы автомобилей, в которых есть элементы агрессии. Безусловно, влияние СМИ на агрессивность неоднозначно, и прямое негативное воздействие СМИ на большинство людей не признается рядом авторов (М. Хьюсманн) [18]. Так, существует еще несколько условий того, что увиденное или услышанное человеком сообщением отразится на его поведении. Например, важным условием является то, считает ли человек, что в том, что он увидел, был элемент агрессии или нет, осознал он это или не осознал. Поэтому влияние СМИ на агрессивность водителей — неоднозначное явление, которое требует более детального и индивидуального рассмотрения в каждом конкретном случае (А. Бандура и Р. Уолтерс). Следует также подчеркнуть, что на возникновение агрессии оказывают влияние негативные установки (предрассудки) по отношению к той или иной группе людей [3]. Так, водители могут неосознанно разделять других участников движения на «приятных» и «неприятных», на «чужих» и «своих», поддаваясь влиянию стереотипов, присваивать им определенные «ярлыки».

Кроме того, в настоящее время проводятся исследования, посвященные влиянию таких социально-демографических факторов, как пол, возраст и стаж вождения на агрессивность водителей. Эти исследования показывают, что молодые водители более склонны к агрессивному вождению, чем более опытные и старшие [29; 40]. Опытные водители менее агрессивны, чем «новички», а мужчины чаще проявляют агрессию, чем женщины [42].

К факторам «агрессивного» вождения также можно отнести мнимую анонимность водителей, когда люди находятся внутри автомобиля, им кажется, что их нельзя идентифицировать, и они начинают чувствовать некую защищенность и безопасность [6]. Особенно ярко это может проявляться в условиях мегаполиса, где водителей окружает большое количество незнакомых людей [21].

Возможно, что водитель совершает ошибки в процессе вождения по причине отвлечения, рассеянности внимания. Среда мегаполиса содержит множество объектов, что способствует отвлечениям [36]. Но в таком случае важно понимать, что в действиях водителя нет умысла и агрессивных посылов, хотя со стороны может показаться, что он ведет себя агрессивно.

Анализ поведения водителей, которые попали в автомобильные аварии, показал, что они осознавали опасность своих действий, но в более чем половине случаев хотели показать свою «смелость на дороге» и нарушали правила дорожного движения, в 41% случаев не учитывали интересы остальных участников движения, а в 37% случаев превышали скорость, так как пытались скорее добраться до места назначения [20]. В некоторых случаях «агрессивное» вождение может быть вызвано употреблением алкоголя или психоактивных веществ [25].

## Заключение

Таким образом, проблема «агрессивного» вождения в настоящее время в большинстве случаев рассматривается с точки зрения психологических факторов, которые могут отрицательно повлиять на процесс вождения автомобиля, в том числе исследуются личностные особенности и свойства водителей, либо подчеркивается экстремальный характер ситуации вождения, т.е. проблема изучается с точки зрения экстремальной психологии, но практически отсутствуют исследования, посвященные теме социальных представлений самих водителей об «агрессивном» и «опасном» вождении, т.е. не рассматривается социальный контекст данного вопроса.

Понятия «агрессивного» и «опасного» вождения на самом деле достаточно близки, и различия в их понимании зависят от традиции, которая существует в каждой конкретной стране — европейской или же традиции, принятой в США. Для России характерно представление, согласно которому, понятие «агрессивное вождение» несколько шире, чем «опасное вождение». Так, согласно закону, принятому 8 июня 2016 года, некоторые конкретные проявления агрессии, осуществляемые в процессе вождения, не входят в перечень действий, которые классифицируются по данному закону как «опасное» вождение.

Существует множество выявленных факторов, которые могут привести к агрессивному вождению, но при этом проблема агрессивного поведения на дороге не теряет своей остроты. Представляется логичным, что на фоне признания факта — агрессивное вождение часто приводит к автомобильным авариям — требуется продолжать изучение того, какие еще существуют факторы, провоцирующие проявление агрессии у водителей. Тогда станет возможным проведение профилактических и превентивных мероприятий по предотвращению их влияния, что должно привести к уменьшению количества аварий и дорожно-транспортных происшествий.



## ЛИТЕРАТУРА

1. Берковиц Л. Агрессия: Причины, последствия и контроль. СПб.: Прайм-Еврознак, 2001. 512 с.
2. Бриль М.С. Ситуации, провоцирующие агрессивное поведение // Вестник психотерапии. 2011. Т. 44. № 39. С. 39–54.
3. Бэрн Р., Ричардсон Д. Агрессия. СПб.: Питер, 1998. 336 с.
4. В «опасном вождении» предложили прописать злой умысел [Электронный ресурс] // Газета «Известия» выпуск от 31 марта 2016 . URL: <http://izvestia.ru/news/608145> (дата обращения: 10.10.2016).
5. Дороднов А.Г. Обусловленность криминализации опасного вождения в праве Англии // Вестник Нижегородской академии МВД России. 2012. № 20. С. 146–148.
6. 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. С. 108–118.
7. Ермолаев В.В., Четверикова А.И. К вопросу о критериях профессионально-психологического отбора водителей // Педагогика и психология образования. 2014. № 2. С. 105–112.
8. Змановская Е.В. Девиантология (Психология отклоняющегося поведения): Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений. М.: Издательский центр «Академия». 2003. 288 с.
9. Информационный портал [Электронный ресурс]. URL: <http://www.b2bos.ru/issledovaniya/1884> (дата обращения: 28.10.2016).
10. Клебельберг Д. Транспортная психология. М.: Транспорт, 1989. 367 с.
11. Климов Е.А. Индивидуальный стиль деятельности в зависимости от типологических свойств нервной системы. Казань: Изд-во Казанского ун-та, 1969. 278 с.
12. Копылов М.Н., Дороднов А.Г. Ответственность за опасное вождение по уголовному праву Канады // Образование. Наука. Научные кадры. 2012. № 3. С. 33–36.
13. Крайг Г., Бокум Д. Психология развития. СПб.: «Питер», 2006. 940 с.
14. Лобанова Ю.И. Стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации // Российский гуманитарный журнал. 2015. № 1. Т. 4. С. 76–84.
15. Майерс Д. Социальная психология. СПб.: «Питер», 1997. 688 с.
16. Петров В.Е. Психологический анализ проблемы опасного стиля управления транспортным средством [Электронный ресурс] // Современные научные исследования и инновации. 2016. № 8. Р. 556–565. URL: <http://web.snauka.ru/issues/2016/08/70377> (дата обращения: 09.08.2016).
17. Повышение безопасности дорожного движения во всем мире // Первая Всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения. 62 Сессия Генеральной Ассамблеи ООН Резолюция No62/244. М., 2009. С. 3–3.
18. Румянцева Т.Г. Агрессия: проблемы и поиски в западной философии и науке. М., 1991. 350 с.
19. Строева О.А. Теоретические аспекты понятия «агрессивное вождение» и предупреждение опасных дорожно-транспортных происшествий // Научно-методический электронный журнал «Концепт». 2016. Т. 15. С. 2441–2445.
20. Чичерина М.П. Виктимологический анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями частных легковых автомобилей: Автореф. дис. ... канд. юр. наук. М., 2001. 20 с.
21. Age and gender differences in perceived accident likelihood and driver competences / L. Glendon, [et al.] // Risk Analysis. 1996. Vol. 16. № 6. P. 755–762. doi:10.1111/j.1539-6924.1996.tb00826.x
22. Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes / El. Joannes, [et al.] // Journal of Safety Research. 2002. Vol. 33. № 4. P. 431–443. doi:10.1016/S0022-4375(02)00053-1
23. Berdoulata E., Vavassorib D., Sastrea M.T. Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive and transgressive driving // Accident Analysis & Prevention. 2013. Vol. 50. P. 758–767. doi:10.1016/j.aap.2012.06.029
24. Blanchard E.B., Barton K.A., Malta L. Psychometric properties of a measure of aggressive driving: the Larson driver's // Psychological Reports. 2000. Vol. 87. № 3. P. 881–892. doi:10.2466/pr0.2000.87.3.881
25. Batters J.E., Mann R.E., Smart R.G. Assessing road rage victimization and perpetration in the Ontario adult population: the impact of illicit drug use and psychiatric distress // Can J Public Health. 2006. Vol. 97. № 2. P. 96–99.
26. Dula Ch.S., Ballard M.E. Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotion, and risky driving // Journal of Applied Social Psychology. 2003. Vol. 33. № 2. P. 263–282. doi:10.1111/j.1559-1816.2003.tb01896.x
27. Ellison-Potter P., Bell P., Deffenbacher J. The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on aggressive driving behavior // Journal of Applied Social Psychology. 2001. Vol. 31. № 2. P. 431–443. doi:10.1111/j.1559-1816.2001.tb00204.x
28. Gold C., Müller T., Bengler K. Identification of characteristic parameters for the detection of risky driving behaviour // Proceedings of the 6th International Conference on Driver Behaviour and Training 2013. Helsinki, 2013. P. 28–28.

29. *Jenenkova O.* Personal Characteristics of Aggressive Drivers in the Perception of Drivers and Road Traffic Inspectors // Psychological Thought. 2014. Vol. 7. № 1. doi:10.5964/psyc.v7i1.40
30. *Koumakib M., Darvirib C.* Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes // Journal of Safety Research. 2002. Vol. 33. № 4. P. 431–443. doi:10.1016/S0022-4375(02)00053-1
31. *Kremez A.S., Bonch-Bruevitch V.V., Dementienko V.V.* Comprehensive approach to improvement driver-cased accidents risk // Proceedings of the 6th International Conference on Driver Behaviour and Training 2013. Helsinki, 2013. P. 70–70.
32. *Lam L.T.* Factors associated with young drivers' car crash injury: Comparisons among learner, provisional, and full licensees // Accident Analysis & Prevention. 2003. Vol. 35. № 6. P. 913–920. doi:10.1016/S0001-4575(02)00099-4
33. *Lawton R., Nutter A.A.* comparison of reported levels and expression of anger in everyday and driving situations // British Journal of Psychology. 2002. Vol. 93. № 3. P. 407–423. doi:10.1348/000712602760146521
34. *Lupton D.* Road rage: drivers' understandings and experiences // J Sociol. 2002. № 38. P. 275–290.
35. *Miller G., Taubman B.-A. O.* Driving styles among young novice drivers — The contribution of parental driving styles and personal characteristics // Accident Analysis & Prevention. 2010. Vol. 42. № 2. P. 558–570. doi:10.1016/j.aap.2009.09.024
36. *Oesch S.L.* Passenger and nighttime restrictions for young drivers // Paper presented before the Maryland House. Virginia, 2009.
37. Preventing risky driving: A novel and efficient brief intervention focusing on acknowledgement of personal risk factors / M. Paavera, [et al.] // Accident Analysis and Prevention. 2013. Vol. 50. P. 430–437. doi:10.1016/j.aap.2012.05.019
38. *Sansone R.A., Sansone L.A.* Road Rage. What's Driving It? // Psychiatry (Edgmont). 2010. Vol. 7. № 7. P. 14–18.
39. *Sharkin B.* Road rage: risk factors, assessment, and intervention strategies // J Couns Dev. 2004. Vol. 82. № 2. P. 191–198. doi:10.1002/j.1556-6678.2004.tb00301.x
40. *Shyngle K. B., Nyitor A.S., Samuel E.O.* Psychosocial factors influencing aggressive driving among commercial and private automobile drivers in Lagos metropolis // The Social Science Journal. 2012. Vol. 49. № 1. P. 83–89. doi:10.1016/j.soscij.2011.07.004
41. *Taubman-Ben-Ari O., Yehiel, D.* Driving styles and their associations with personality and motivation // Accident Analysis & Prevention. 2012. Vol. 45. P. 416–422. doi:10.1016/j.aap.2011.08.007
42. The effects of personality traits on driving-related anger and aggressive behaviour in traffic among Serbian drivers / D. Jovanovic, [et al.] // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 2011. Vol. 14. № 1. P. 43–53. doi:10.1016/j.trf.2010.09.005

## Concepts correlations of "aggressive" and "dangerous" driving in modern national and foreign psychology

*Polikarpova M.S.,*

*master degree student, faculty of Social psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia, dimirc2013@yandex.ru*

At present people in nearly all the countries of the world confront with the problem of “aggressive driving”, which is particularly acute in the cities. The concept of “aggressive driving” exists in many countries of the world. But there are some differences in approaches to the definition of the content of this notion, which results in giving different names for this kind of driving. For example, in most European countries, as well as in some Asian countries people use the terms “careless driving” and “dangerous driving” (“dangerous driving”). In the United States and Australia a broader concept like “aggressive behaviour on the road” is in use. In foreign countries, there are laws and rules of the road, according to which “aggressive” driving is punishable by a fine, and in some cases, even carries criminal penalties. In Russia, the problem of “aggressive driving” nowadays has started to be treated at the legislative level, and on May, 2016 the Government of the Russian Federation enacted a regulation No. 477 “On amending the road traffic regulations of the Russian Federation”, which introduced the concept of “dangerous driving”, and on 08.06.16 the “Law on dangerous driving” was adopted. The term “dangerous driving” is not easy for understand and it raises questions among drivers, who are not completely aware of what exactly is considered to be “dangerous driving” and how to implement this notion in practice. This article provides an overview of current foreign and national researches, concerning the problem of “aggressive” and “dangerous driving”, identifies the differences and similarities between the concepts of “aggressive” and “dangerous driving” as they are understood in Russia and abroad, and describes the factors that influence the emergence of aggression in drivers.

**Keywords:** aggressive driving, dangerous driving, road safety, factors of aggressive driving, road-transport environment, road traffic regulations.

### REFERENCES

1. Berkovits L. Agressiya: prichiny, posledstviya i kontrol' [Aggression: Causes, consequences and control]. Saint-Petersburg: Praim-Evroznak, 2001. 512 p. (In Russ.).
2. Bril' M.S. Situatsii, provotsiruyushchie aggressivnoe povedenie [Situations that provoke aggressive behavior]. *Vestnik psikhoterapii [journal of psychotherapy]*, 2011. Vol. 44, no. 39, pp. 39–54. (In Russ.).
3. Beron R., Richardson D. Agressiya [Aggression]. Saint-Petersburg: Piter, 1998. 336 p. (In Russ.).
4. V «opasnom vozhdenii» predlozhili propisat' zloi umysel [Elektronnyi resurs] [In “dangerous driving” was proposed to prescribe malice]. *Gazeta «Izvestiya» vypusk ot 31 marta 2016 [the newspaper “News” edition from March 31, 2016]*. Available at: <http://izvestia.ru/news/608145> (Accessed: 10.10.2016). (In Russ.).
5. Dorodnov A.G. Obuslovlennost' kriminalizatsii opasnogo vozhdeniya v prave Anglii [Conditionality of criminalizing dangerous driving by the law of England]. *Vestnik Nizhegorodskoi akademii MVD Rossii [Bulletin of Nizhny Novgorod Academy of the MIA of Russia]*, 2012, no. 20, pp. 146–148. (In Russ.).
6. Ermolaev V.V., Makushina O.P., Chetverikova A.I. Sotsial'no-psikhologicheskie determinanty proyavleniya agressii voditelyami passazhirskogo transporta na rossiiskikh dorogakh [Socio-psychological determinants of aggression by drivers of passenger transport on the roads of Russia]. *Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo [Social psychology and society]*, 2013, no. 2, pp. 108–118. (In Russ.).
7. Ermolaev V.V., Chetverikova A.I. K voprosu o kriteriyakh professional'no-psikhologicheskogo otbora voditelei [The question of the criteria of professional psychological selection of drivers]. *Pedagogika i psikhologiya obrazovaniya [Pedagogy and psychology of education]*, 2014, no. 2, pp. 105–112. (In Russ.).
8. Zmanovskaya E. V. Deviantologiya (Psikhologiya otklonyayushchegosya povedeniya): uchebnoe posobie dlya studentov vysshikh uchebnykh zavedenii [Deviantology (Psychology of deviant behavior): A Textbook for students of higher educational institutions]. Moscow: Izdatel'skii tsentr «Akademiya», 2003. 288 p. (In Russ.).
9. Informatsionnyi portal [Information portal] [Elektronnyi resurs]. Available at: <http://www.b2bos.ru/issledovaniya/1884> (Accessed 28.10.2016). (In Russ.).
10. Klebel'sberg D. Transportnaya psikhologiya [Transport psychology]. Moscow: Transport, 1989. 367 p. (In Russ.).
11. Klimov E.A. Individual'nyi stil' deyatel'nosti v zavisimosti ot tipologicheskikh svoystv nervnoi sistemy [Individual style of activity depending on typological properties of the nervous system]. Kazan': Izd-vo Kazanskogo un-ta, 1969. 278 p. (In Russ.).

12. Kopylov M.N., Dorodnov A.G. Otvetstvennost' za opasnoe vozhdenie po ugovnomu pravu Kanady [Liability for dangerous driving under Canadian criminal Law]. *Obrazovanie. Nauka. Nauchnye kadry*, 2012, no. 3, pp. 33—36. (In Russ., Abstr. in Engl.).
13. Kraig G., Bokum D. Psikhologiya razvitiya [Psychology of development]. Saint Petersburg: «Piter», 2006. 940 p. (In Russ.).
14. Lobanova Yu.I. Stil' vozhdeniya: opredelyayushchie faktory, kharakteristiki, napravleniya optimizatsii [Driving Style: determinants, characteristics and directions of improvement]. *Rossiiskii gumanitarnyi zhurnal [The Liberal Arts in Russia]*, 2015. Vol. 4, no. 1, pp. 76—84. (In Russ.).
15. Maiers D. Sotsial'naya psikhologiya [Social psychology]. Saint Petersburg: Piter, 1997. 688 p. (In Russ.).
16. Petrov V.E. Psikhologicheskii analiz problemy opasnogo stilya upravleniya transportnym sredstvom [Psychological analysis of the problem hazardous style of vehicle control] [Elektronnyi resurs]. *Sovremennye nauchnye issledovaniya i innovatsii [Modern scientific researches and innovations]*, 2016, no. 8, pp. 556—565. Available at: <http://web.snauka.ru/issues/2016/08/70377> (Accessed 09.08.2016). (In Russ.).
17. Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya vo vsem mire [Improving road safety around the world]. *Pervaya Vsemirnaya ministerskaya konferentsiya po bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya. 62 Sessiya General'noi Assamblei OON Rezolyutsiya No62/244 [First global Ministerial conference on road safety. The 62nd Session of the UN General Assembly Resolution No62/244]*. Moscow, 2009, pp. 3. (In Russ.).
18. Rumyantseva T.G. Agressiya: problemy i poiski v zapadnoi filosofii i nauke [Aggression: problems and searches in Western philosophy and science]. Moscow, 1991. 350 p. (In Russ.).
19. Stroeva O.A. Teoreticheskie aspekty ponyatiya «agressivnoe vozhdenie» i preduprezhdenie opasnykh dorozhno-transportnykh proisshestvii [Theoretical aspects of the concept of “aggressive driving” and warning of dangerous traffic accidents]. *Nauchno-metodicheskii elektronnyi zhurnal «Kontsept» [Scientific-methodical electronic journal «Concept»]*, 2016. Vol. 15, pp. 2441—2445. (In Russ.).
20. Chicherina M.P. Viktimologicheskii analiz i profilaktika dorozhno-transportnykh proisshestvii, sovershaemykh voditeleyami chastnykh legkovykh avtomobilei. Avtoref. dis. ... kand. yur. nauk. [Victimological analysis and prevention of road accidents committed by drivers of private passenger cars: Abstract of the thesis of candidate of legal Sciences]. Moscow, 2001. 20 p. (In Russ.).
21. Glendon L. et al. Age and gender differences in perceived accident likelihood and driver competences. *Risk Analysis*, 1996. Vol. 16, no. 6, pp. 755—762. doi:10.1111/j.1539-6924.1996.tb00826.x
22. Joannes El. et al. Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes. *Journal of Safety Research*, 2002. Vol. 33, no. 4, pp. 431—443. doi:10.1016/S0022-4375(02)00053-1
23. Berdoulata E., Vavassorib D., Sastrea M.T. Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive and transgressive driving. *Accident Analysis & Prevention*, 2013. Vol. 50, pp. 758—767. doi:10.1016/j.aap.2012.06.029
24. Blanchard E.B., Barton K.A., Malta L. Psychometric properties of a measure of aggressive driving: the Larson driver's. *Psychological Reports*, 2000. Vol. 87, no. 3, pp. 881—892. doi:10.2466/pr0.2000.87.3.881
25. Butters J.E., Mann R.E., Smart R.G. Assessing road rage victimization and perpetration in the Ontario adult population: the impact of illicit drug use and psychiatric distress. *Can J Public Health*, 2006. Vol. 97, no. 2, pp. 96—99.
26. DulaCh.S., Ballard M.E. Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotion, and risky driving. *Journal of Applied Social Psychology*, 2003. Vol. 33, no. 2, pp. 263—282. doi:10.1111/j.1559-1816.2003.tb01896.x
27. Ellison-Potter P., Bell P., Deffenbacher J. The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on aggressive driving behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 2001. Vol. 31, no. 2, pp. 431—443. doi:10.1111/j.1559-1816.2001.tb00204.x
28. Gold C., Müller T., Bengler K. Identification of characteristic parameters for the detection of risky driving behaviour. Proceedings of the 6th International Conference on Driver Behaviour and Training 2013. Helsinki, 2013. pp. 28—28.
29. Jenenkova O. Personal Characteristics of Aggressive Drivers in the Perception of Drivers and Road Traffic Inspectors. *Psychological Thought*, 2014. Vol. 7, no. 1. doi:10.5964/psyc.v7i1.40
30. Koumakib M., Darvirib C. Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes. *Journal of Safety Research*, 2002. Vol. 33, no. 4, pp. 431—443. doi:10.1016/S0022-4375(02)00053-1
31. Kremez A.S., Bonch-Bruevitch V.V., Dementienko V.V. Comprehensive approach to improvement driver-cased accidents risk. Proceedings of the 6th International Conference on Driver Behaviour and Training 2013. Helsinki, 2013. pp. 70—70.
32. Lam L. T. Factors associated with young drivers' car crash injury: Comparisons among learner, provisional, and full licensees. *Accident Analysis & Prevention*, 2003. Vol. 35, no. 6, pp. 913—920. doi:10.1016/S0001-4575(02)00099-4
33. Lawton R., Nutter A.A. comparison of reported levels and expression of anger in everyday and driving situations. *British Journal of Psychology*, 2002. Vol. 93, no. 3, pp. 407—423. doi:10.1348/000712602760146521
34. Lupton D. Road rage: drivers' understandings and experiences. *J Sociol*, 2002, no. 38, pp. 275—290.

35. Miller G., Taubman B.-A.O. Driving styles among young novice drivers — The contribution of parental driving styles and personal characteristics. *Accident Analysis & Prevention*, 2010. Vol. 42, no. 2, pp. 558—570. doi:10.1016/j.aap.2009.09.024
36. Oesch S.L. Passenger and nighttime restrictions for young drivers. *Paper presented before the Maryland House*. Virginia, 2009.
37. Paavera M. et al. Preventing risky driving: A novel and efficient brief intervention focusing on acknowledgement of personal risk factors. *Accident Analysis and Prevention*, 2013. Vol. 50, pp. 430—437. doi:10.1016/j.aap.2012.05.019
38. Sansone R.A., Sansone L.A. Road Rage. What's Driving It? *Psychiatry (Edgmont)*, 2010. Vol. 7, no. 7, pp. 14—18.
39. Sharkin B. Road rage: risk factors, assessment, and intervention strategies. *J Couns Dev*, 2004. Vol. 82, no. 2, pp. 191—198. doi:10.1002/j.1556-6678.2004.tb00301.x
40. Shyngle K.B., Nyitor A.S., Samuel E.O. Psychosocial factors influencing aggressive driving among commercial and private automobile drivers in Lagos metropolis. *The Social Science Journal*, 2012. Vol. 49, no. 1, pp. 83—89. doi:10.1016/j.soscij.2011.07.004
41. Taubman-Ben-Ari O., Yehiel D. Driving styles and their associations with personality and motivation. *Accident Analysis & Prevention*, 2012. Vol. 45, pp. 416—422. doi:10.1016/j.aap.2011.08.007
42. Jovanovic D. et al. The effects of personality traits on driving-related anger and aggressive behaviour in traffic among Serbian drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2011. Vol. 14, no. 1, pp. 43—53. doi:10.1016/j.trf.2010.09.005

## ПСИХОЛОГИЯ ОБРАЗОВАНИЯ EDUCATIONAL PSYCHOLOGY

### К вопросу разработки обучающих программ в сфере безопасности дорожного движения как компонента системы общего и дополнительного образования

*Доронина М.В.,*

*магистрант факультета социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
mariador@inbox.ru*

Представлен анализ подходов к разработке обучающих программ в сфере безопасности дорожного движения, как компонента системы общего и дополнительного образования детей и подростков. Рассмотрены некоторые программы обучения детей, подростков и родителей безопасному поведению на дороге, зарекомендовавшие себя как высокоэффективные. Также дан анализ особенностей работы с «группой риска» — детей и подростков, имеющих проблемы с поведением — как особой социо-возрастной категории, подверженной наибольшему риску в условиях дорожно-транспортной среды. Рассмотрены характеристики установок детей и подростков относительно безопасности на дороге, намечены возможные шаги по разработке комплексных обучающих профилактических программ для данной возрастной категории.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, психолого-акмеологические аспекты, дорожно-транспортный травматизм, профилактика, превентивные технологии.

#### Для цитаты:

*Доронина М.В.* К вопросу разработки обучающих программ в сфере безопасности дорожного движения как компонента системы общего и дополнительного образования [Электронный ресурс] // Современная зарубежная психология. 2017. Том 6. № 1. С. 53—59. doi: 10.17759/jmfp.2017060107

#### For citation:

Doronina M.V. On the development of educational programs in the field of road safety in General and Supplementary education [Elektronnyi resurs]. *Journal of Modern Foreign Psychology*, 2017, Vol. 6, no. 1, pp. 53—59. doi: 10.17759/jmfp. 2017060107 (In Russ., Abstr. in Engl.).

Сегодня в системе общего и дополнительного образования уделяется особое внимание различного рода образовательным программам и мероприятиям для детей, подростков и молодежи, связанным с профилактикой безопасного поведения на дороге. Это обстоятельство далеко не случайно, поскольку статистика последних лет свидетельствует о росте количества происшествий с участием детей-пешеходов на регулируемых пешеходных переходах, расположенных непосредственно вблизи дорожного полотна, или на дороге, прилегающей к территории школы или иного детского учреждения. Участниками дорожно-транспортных происшествий все чаще становятся дети дошкольного возраста, оказавшиеся на проезжей части без сопровождения взрослых [3]. Поэтому именно профилактика детского дорожно-транспортного травматизма сегодня приобретает особую актуальность а разработка и внедрение соответствующих профилактических программ становятся приоритетными задачами в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 годах» [6].

Вопросы обучения детей навыкам безопасного поведения в условиях дорожно-транспортной среды нашли также свое отражение в итоговой резолюции VI Международного Конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» (Санкт-Петербург,

2016); в этом документе отмечается необходимость работы:

— по совершенствованию содержания основных и дополнительных образовательных программ дошкольного и начального общего образования в части, касающейся обучения детей соблюдению правил безопасного поведения на дорогах (здесь и далее курсив — авт.), предусмотрев... развитие сети стационарных и мобильных детских автогородков, интерактивные формы обучения, создание интернет-проектов, направленных на воспитание безопасных участников дорожного движения;

— по проведению мероприятий, направленных на обучение детей, подростков и молодежи дорожной безопасности, создавая национальные системы воспитания и обучения безопасному поведению на дорогах с учетом возраста

— по усовершенствованию программы курсов непрерывного обучения правилам дорожного движения на дошкольном, начальном, среднем, высшем, профессиональном уровнях образования с учетом международных стандартов и современного видения проблем обеспечения безопасности дорожного движения [4].

Можно констатировать, что постепенно в системе общего образования наметились конкретные шаги по переходу на качественно новые принципы разработки стратегий профилактики дорожно-транспортного трав-

матризма и формированию навыков безопасного участника дорожного движения в учреждениях образования [1]. При этом в моделях специализированной профилактической работы все чаще уделяется внимание собственно психологической составляющей, внедрению в практику психолого-педагогического и социально-психологического сопровождения обучающихся механизмов переориентации поведения в сторону безопасности; подчеркивается также важнейшая роль «устойчивых психологических установок на соблюдение правил дорожного движения среди родителей, детей и молодежи» [4]. Такое видение и понимание необходимости разработки моделей профилактики дорожно-транспортного травматизма, безусловно, должно опираться на международный опыт обучения детей, подростков и молодежи безопасному поведению на дороге. С этой целью был осуществлен обзор литературных источников по данной проблематике, были выделены «моменты» такого обучения, которые могли бы учитываться при разработке и совершенствовании отечественных программ обсуждаемого нами профиля. Проведенный анализ зарубежных источников показал, что подобного рода программы обучения детей безопасному поведению на дороге могут быть как «встроенными» в систему общего образования, так и представлять собой самостоятельные и независимые от традиционной системы образования «элементы непрерывного образования». Так, в различных странах существуют различные программы обучения детей безопасному поведению на дороге. Например, в США самые первые знания в области безопасности дорожного движения (с акцентом на правила перехода дороги, перемещения по улице вдоль проезжей части и др.) дети получают еще в начальной школе (Blomberg, Preusser, Hale, & Leaf, 1983). Важно, что в рамках данных программ дети не только получают необходимые теоретические знания, но отрабатывают навыки передвижения в условиях дорожно-транспортной среды; в том числе это когнитивные навыки, к которым относятся, например, остановка при переходе улицы, оценка дорожной ситуации с приближающимися транспортными средствами, принятие решения о пересечении проезжей части. В США, Великобритании широкое распространение получили программы, базирующиеся на идее «зоны ближайшего развития ребенка», сформулированной Л.С. Выготским. В них подчеркивается, что основной предпосылкой обучения и развития личности ребенка выступает процесс социального взаимодействия. Как пример применения этой идеи, следует указать обучение детей безопасному поведению в качестве пешеходов совместно со сверстниками и взрослыми (родителями) вне контекста обычного «лекционного» формата, то есть посредством интерактивных форм. Данный подход хорошо себя зарекомендовал в Великобритании, продемонстрировав реальную высокую эффективность в снижении детского дорожно-транспортного травматизма (Thomson & Whelan, 2000; Thomson et al., 2005; Tolmie, Thomson, Foot, McLaren, & Whelan, 1999).

В последние годы отдельного внимания заслуживает активно развивающийся гендерный «дифференцированный подход» к обучению мальчиков и девочек безопасному поведению на дороге. Так, некоторые авторы обращают внимание на то обстоятельство, что мальчики чаще девочек становятся жертвами аварий на пешеходных переходах (Bly et al., 2005). Другие же авторы отмечают, что явных различий в поведении на дороге между мальчиками и девочками, которые бы приводили к дорожно-транспортному происшествию, не обнаруживается. Многочисленными исследованиями показано, что существенную роль в данном обстоятельстве играет не гендерный фактор, а социально-экономический: так, дети из наименее обеспеченных семей с неблагополучной семейной ситуацией становятся жертвами дорожных аварий значительно чаще, чем дети из благополучных семей с высоким уровнем дохода (Roberts & Norton, 1994; Roberts et al., 1996; Johnson, Geyer, Rai, & Ragland, 2004; Stevenson, Jamrozik, & Burton, 1996).

Эти же авторы обращают внимание на то обстоятельство, что дети из неблагополучных семей обычно проживают в густонаселенных районах, с высоким уровнем трафика, что объективно увеличивает вероятность их попадания в аварийную ситуацию — например, при переходе дороги. Есть мнение, что следует выделять особые «группы риска» детей и подростков как пешеходов — сюда могут быть отнесены дети и подростки из неблагополучных семей, имеющие ряд проблем с поведением не только в условиях дорожно-транспортной среды, — и использовать в работе с ними дифференцированный подход (Hoffrage et al. (2003).

Данный подход хорошо зарекомендовал себя в различных странах, где с течением времени стали разрабатываться различные обучающие программы для детей и подростков «группы риска» как особо уязвимой категории пешеходов. Эти программы ориентированы на оценку объективных факторов рисков как на уровне дорожно-транспортной среды, так и социальных рисков в неблагополучных семьях, и на дальнейшие комплексные профилактические мероприятия.

Итак, в объединенный комплекс *объективных факторов риска на двух указанных уровнях, то есть в системе «дорожно-транспортная среда — семья»* входят:

- неблагоприятная дорожная обстановка в районах проживания;
- неготовность властей инвестировать в безопасность («более безопасное» = «более дорогое»);
- сочетание низких доходов и наличия одинокого родителя, социальная изоляция семьи;
- сочетание многодетности и скученности в условиях совместного проживания;
- низкий доступ к профессиональной психологической помощи и просвещению;
- частые переезды семьи мигрантов (из сельской местности в мегаполисы; также — имеющие языковой барьер).

*Семейный статус как фактор риска.* В рамках дифференцированного подхода также подчеркивается, что

безопасность детей на дороге зависит от семейных и социальных факторов. Так, фактор семейного неблагополучия — это важное «пересечение» условий, создающих риск [20].

Более высокий риск дорожного травматизма у детей из неблагополучных семей существует наряду с другими рисками, например, в сфере здоровья и образа жизни, причем эти риски усиливают друг друга. Именно поэтому при разработке профилактических мероприятий требуется комплексная работа междисциплинарного характера (психологи, социальные работники, юристы). Такая просветительская и образовательная работа должна учитывать социальные и психологические факторы, которые служат барьерами на пути к безопасному поведению, «обходить» их и учить этом самих детей и родителей [15].

В целом, проанализировав многочисленные зарубежные источники, посвященные проблеме детского дорожно-транспортного травматизма (Roberts & Norton, 1994; Roberts et al., 1996; Johnson, Geyer, Rai, & Ragland, 2004; Stevenson, Jamrozik, & Burton, 1996), можно выделить несколько основных психолого-акмеологических аспектов методологии, на которой базируется профилактическая и превентивная работа с детской и подростковой аудиторией как наиболее уязвимой группой пешеходов — участников дорожно-транспортной среды.

Эти аспекты включают в себя (для детской аудитории):

1) Обучение безопасному поведению на дороге на основе современных психолого-педагогических технологий и игрового моделирования, а затем отработку навыков такого поведения на улицах, дорогах и в транспорте.

2) Формирование установок данной возрастной аудитории относительно собственной безопасности и ответственного поведения условиях дорожно-транспортной среды.

3) Отдельная работа с той категорией детей и подростков, которая имеет ряд серьезных проблем с поведением в самом широком спектре социальных ситуаций (речь идет о детях и подростках, которые имеют выраженную склонность к риску) [15].

Особую роль в методологии построения профилактической и превентивной работы с подростками играет формирование представлений о рисках дорожно-транспортной среды [12]. Здесь особенно важно подчеркнуть, что формирование этих представлений должно происходить в двух параллельных направлениях:

1) представления о факторах риска вообще, базирующихся на обыденных представления о риске: случайная угроза (катастрофические события); «невидимая» угроза, о которой информируют специалисты («вредные» продукты...); источник переживаний от преодоления опасной ситуации и себя в ней (экстремальный спорт...).

2) представления об основных факторах риска в условиях дорожно-транспортной среды (скорость, вождение в состоянии алкогольного и/или наркотиче-

ского опьянения, неиспользование или неверное использование ремней безопасности и др.) [5].

Важно подчеркнуть, что при формировании представлений о факторах риска могут играть когнитивные искажения, а именно:

- неоправданный оптимизм;
- доступность (ориентация на запомнившиеся яркие примеры / часто повторяющуюся информацию в СМИ...);
- репрезентативность (представления о «типажах», подверженных этому риску.
- «ошибка подтверждения» (стремление искать подтверждение тому, что известно, пробовать рисковать, чтобы подтвердить);

предпочтение того, что уже есть (большая готовность рисковать, чтобы защитить себя от потерь, а не приобрести что-то новое). Некоторые авторы подчеркивают, что при составлении профилактических программ работы с данной аудиторией, необходимо учитывать психологические особенности подросткового возраста и выделить некоторые установки, которые им свойственны [15]. С одной стороны, многие подростки уже имеют опыт рискованного поведения на дороге, о котором не знают взрослые; им, как правило, свойственна позиция «это не случится со мной» (включая рациональные аргументы — «у меня хорошая реакция»...), при этом они не знают реальной статистики и не ориентируются на нее.

С другой стороны, в определенной мере подростки могут даже переоценивать риски дорожно-транспортной среды, у них наблюдается необоснованный оптимизм («я рискую меньше, чем мои сверстники»). Иными словами, подростки не считают себя неуязвимыми: рискуют чаще взрослых, могут практиковать рискованное поведение в одной из сфер жизни, что приводит в вероятности риска и в других контекстах, в частности, в условиях дорожно-транспортной среды [15].

*Разработка профилактических программ и мероприятий для детей и подростков «группы риска»* в области профилактики дорожно-транспортного травматизма, таким образом, должна включать в себя различные базово-содержательные направления:

- необходимость помощи детям и подросткам через обсуждение влияния последствий ДТП на жизнь.
- моделирование опасных ситуаций на дороге с различной степенью риска [13]. повышение культуры участника дорожного движения. Пример организаций, работающих в этом направлении — так называемые клубы «дорожной безопасности» для детей из неблагополучных семей, которые посещают дети и подростки совместно с родителями [12].

• поведенческие тренинги («провокация рискованного поведения» — как пример ситуации, где надо сказать «нет») [13]. Особое место в данных тренингах занимает «технология интервенции», когда на занятиях моделируется ситуация, в которой для решения задачи от ребенка требуется определенная доля риска; при этом создается возможность диагностирования



детей, которые склонны к риску в большей степени, нежели другие<sup>1</sup>.

Как отмечалось выше, в качестве особого фактора риска выступает семейный фактор. Поэтому обучающие программы для детей и подростков по профилактике дорожно-транспортного травматизма базируются на необходимости комплексной работы с неблагополучными семьями. Такого рода обучающие программы базируются на следующей модели (рис. 1):

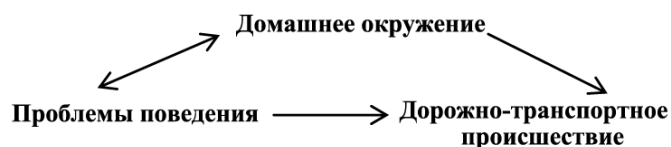


Рис 1. Домашнее окружение как фактор, обуславливающий связь проблем поведения и дорожно-транспортного происшествия (Applying Learning and Developmental Theories to Develop Safe Street-Crossing Behaviors, 2010, p. 4).

К общим психологическим особенностям неблагополучных семей, которые усиливают риск попадания ребенка в аварийную ситуацию на дороге или дорожно-транспортное происшествие, некоторые авторы [в том числе Hoffrage et al. (2003)] относят следующие:

1) «Жесткие» либо чрезмерно «проницаемые» границы семьи (чрезмерно проницаемые границы позволяют посторонним людям систематически и подолгу жить в семье, а членам семьи — не появляться в семье подолгу без объяснения причин). При хронической невозможности достижения своих целей у родителей возникает выученная беспомощность, которая проявляется в форме эмоциональных расстройств (депрессия или невротическая тревога), дефицита мотивации и негативных установок в отношении изменений. Тяжелая экономическая ситуация приводит к депривации собственных потребностей родителей, что снижает их внимание к потребностям ребенка. Дети могут получать достаточно эмоционального тепла от родителей и других членов семьи, но только если у них был «удачный день» и они могут «позволить себе» проявить эмоциональную реакцию на потребности ребенка.

Родительское поведение в социально незащищенных семьях часто характеризуется непоследовательностью, зависимостью родительского отношения к ребенку от влияния ситуативных внешних стрессоров [15].

Следует особо отметить, что часто у неблагополучных семей отсутствует запрос на психологическую, правовую и иные виды помощи, кроме материальной. Это может быть связано с непониманием проблемы нереалистичными ожиданиями от специалистов или неблагоприятным опытом общения с ними.

При этом в неблагополучных семьях наблюдается сильная двойственность в отношении ребенка и родительства, отношение к ребенку одновременно как к близкому человеку и как к источнику дополнительной нагрузки и стресса. Очевидно, нельзя недооценить вероятность того, что без внешнего контроля такие семьи со временем вернутся к привычным формам поведения, приведшим к кризису. В целом, родители в той или иной мере осознают риски, которым подвергаются их дети из-за условий жизни и нарушений детско-родительских отношений, но неблагоприятные стили взаимодействия с детьми часто воспринимаются как «навязанные обстоятельства», а не как зона собственной ответственности. При этом сами родители «группы риска» склонны объяснять риск поведением водителей и особенностями района: нарушениями скоростного режима, стихийной парковкой у детских площадок или отсутствием детских площадок [18; 10; 15].

## Выводы

По завершении обзора литературных источников по проблеме участия детей и подростков в различного рода обучающих и реабилитационных программ и мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, представляется логичным выделить линии психологических и психолого-педагогических исследований и базирующихся на них психологических практик:

- изучение социальных и психологических установок детей и подростков относительно рисков дорожно-транспортной среды, формирование культуры поведения на дороге и в общественном транспорте. Именно такие исследования позволяют более адресно (дифференцированно) подходить к разработке программ психологической профилактики для детей и подростков как особых групп пешеходов;

- детальное рассмотрение возрастных аспектов участников дорожно-транспортной среды, выделение «групп риска»; например, такую группу могут составить дети и подростки из неблагополучных семей в качестве особой «целевой аудитории», для которой могут быть разработаны специальные мероприятия превентивного характера;

в долгосрочной перспективе это формирование социального доверия к различным мероприятиям по профилактике дорожно-транспортного травматизма через социально-психологическое и психолого-педагогическое сопровождение неблагополучных семей, ситуация в которых может рассматриваться как фактор, усиливающий вероятность рискованного поведения ребенка на дороге.

<sup>1</sup> Так, например, Hoffrage et al. (2003) провели исследование, в котором детям предлагалось отслеживать трафик на дороге с односторонним движением, при этом водители двигались с равномерным интервалом в 7 и 12 секунд. Для детей была поставлена задача, встать на специальную зону, которая означала, что ребенок готов перейти дорогу. Поведение ребенка фиксировалось камерой. Дети, которые были готовы перейти дорогу с большим интервалом движения водителей, таким образом, демонстрировали безопасное поведение, а дети, которые были готовы перебежать дорогу с движущимся транспортном с коротким интервалом проявляли выраженную склонность к рискованному поведению [7].

## ЛИТЕРАТУРА

1. Козловская Е.А. Методические рекомендации: формирование у детей и подростков навыков безопасного поведения на улицах и дорогах для педагогов общеобразовательных учреждений. М.: Издательский Дом Третий Рим, 2006. 48 с.
2. Методические рекомендации для преподавательского состава общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования и дошкольных образовательных организаций на основе лучших практик формирования у детей навыков безопасного участия в дорожном движении. М.: АНО «Научно-методический центр образования, воспитания и социальной защиты детей и молодежи “СУВАГ”», 2014. 76 с.
3. Основы деятельности по формированию культуры безопасного поведения на дороге: практическое пособие / сост. Н.М. Кузнецова, Л.В. Шманева. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2014. 64 с.
4. Официальный сайт Международного Конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» [Электронный ресурс]. URL: <http://road-safety.ru/index.php> (дата обращения: 10.04.2017).
5. Предупреждение травматизма в Европе: От международного сотрудничества к реализации на местах / Всемирная организация здравоохранения. Европа. Рим, 2010. 104 с. URL: [http://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0003/114159/E93567r.pdf](http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0003/114159/E93567r.pdf) (дата обращения: 10.04.2017).
6. Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах [Электронный ресурс]: Федеральная целевая программа. URL: <http://www.fcp-pbdd.ru/> (дата обращения: 10.04.2017)
7. Accidents and problem behavior / R. West [et al.] // *The Psychologist*. 1999. Vol. 12. P. 395-397.
8. Bryan-Brown K. The effects of a children's traffic club. // *Road accidents Great Britain 1994: The casualty report*. London: Her Majesty's Stationery Office, 1995. P. 55—61.
9. Chapman A.J., O'Reilly D. Children's road safety // *The Psychologist*. 1999. Vol. 12. № 8. P. 390—392.
10. Child Development and the Aims of Road Safety Education: [Report № 1] / J.A. Thomson [et al.]. London: Department for Transport, UK. 1996. 73 p.
11. Children and road safety: Increasing knowledge does not improve behavior / M.S. Zeedyk [et al.] // *British Journal of Educational Psychology*. 2001. Vol. 71. № 4. P. 573—594. doi:10.1348/000709901158686
12. Computer-Based Pedestrian Training Resource: Road Safety Research Report. № 27. London: Department for Transport. 2002. 100 p.
13. Experimental Field Test of Proposed Pedestrian Safety Message. Volume II. Child Messages: Report № DOT HS 806 522 / R.D. Blomberg [et al.]. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration, 1983. 146 p.
14. How to keep children safe in traffic: Find the daredevils early / U. Hoffrage [et al.] // *Journal of Experimental Psychology*. 2003. Vol. 9. № 4. P. 249—260. doi:10.1037/1076-898X.9.4.249
15. Influence of Virtual Reality Training on the Roadside Crossing Judgments of Child Pedestrians / J.A. Thomson [et al.] // *Journal of Experimental Psychology*. 2005. Vol. 11. № 3. P. 175—186. doi:10.1037/1076-898X.11.3.175
16. Lam L.T. Parental risk perceptions of childhood pedestrian road safety: A cross cultural comparison // *Journal of Safety Research*. 2001. Vol. 32. № 4. P. 181—187. doi:10.1016/S0022-4375(01)00061-5
17. Prevention of pedestrian injuries to children: effectiveness of a school training program / F.P. Rivara [et al.] // *Pediatrics*. 1991. Vol. 88. № 4. P. 770—775.
18. Promoting physical activity and reducing child pedestrian risk: Early evaluation of a walking school bus program in central Seattle / B.D. Johnston [et al.] // *Journal of Trauma*. 2006. Vol. 60. № 6. P. 1388—1389.
19. Schioldborg P. Children, traffic and traffic training: analysis of the Children's Traffic Club // *The Voice of the Pedestrian*. 1976. Vol. 6. P. 12—19.
20. The walking school bus: Combining safety, fun and the walk to school [Электронный ресурс] // SafeRoutes: National Center for Safe Routes to School. URL: <http://www.saferoutesinfo.org/program-tools/walking-school-bus-combining-safety-fun-and-walk-school> (дата обращения: 10.04.2017).
21. Thomson J.A., Tolmie A.K., Mamo T. Road Accident Involvement of Children from Ethnic Minorities: Road Safety Research Report № 19. London: Department for Transport? 2001. 37 p.
22. Vinje M.P. Children as pedestrians: Abilities and limitations // *Accident Analysis and Prevention*. 1981. Vol. 13. № 3. P. 225—240. doi:10.1016/0001-4575(81)90006-3
23. Zeedyk M.S., Wallace L., Spry L. Stop, look, listen, and think? What young children really do when crossing the road // *Accident Analysis and Prevention*. 2002. Vol. 34. № 1. P. 43—50. doi:10.1016/S0001-4575(00)00101-9

## On the development of educational programs in the field of road safety in General and Supplementary education

*Doronina M.V.,*

*master degree student, faculty of Social psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,  
mariador@inbox.ru*

The article presents some approaches to the development of educational programs in the field of road safety in General and Supplementary education of children and adolescents. It addresses some learning programs for children, adolescents and parents that are proved to be highly effective for teaching safe behaviour on the road. This article also focuses on the analysis of the features of working with “at-risk” children and teenagers with behavior problems-as a special social and age related category, exposed to the greatest risk in terms of traffic environment. The article focuses on the characteristics of attitudes typical for children and adolescents from the point of view of safety on the road, and it also outlines possible actions to develop integrated training and prophylaxis programs for this age group.

**Keywords:** road safety, psycho-acmeological aspects, road traffic injuries, prophylaxis, preventive technologies.

### REFERENCES

1. Kozlovskaya E.A. Metodicheskie rekomendatsii: Formirovanie u detei i podrostkov navykov bezopasnogo povedeniya na ulitsakh i dorogakh dlya pedagogov obshcheobrazovatel'nykh uchrezhdenii [Methodical recommendations: the formation of children and teenagers the skills of safe behavior on streets and roads for the teachers of educational institutions]. Moscow: Izdatel'skii Dom Tretii Rim, 2006. 48 p. (In Russ.).
2. Metodicheskie rekomendatsii dlya prepodavatel'skogo sostava obshcheobrazovatel'nykh organizatsii, organizatsii dopolnitel'nogo obrazovaniya i doskol'nykh obrazovatel'nykh organizatsii na osnove luchshikh praktik formirovaniya u detei navykov bezopasnogo uchastiya v dorozhnom dvizhenii [Guidelines for teaching staff of educational institutions, additional education institutions and preschool educational institutions based on best practices of formation at children of skills of safe participation in road traffic]. Moscow: ANO «Nauchno-metodicheskii tsentr obrazovaniya, vospitaniya i sotsial'noi zashchity detei i molodezhi “SUVAG”», 2014. 76 p. (In Russ.).
3. Kuznetsova N.M., Shmaneva L. V. Osnovy deyatelnosti po formirovaniyu kul'tury bezopasnogo povedeniya na doroge: prakticheskoe posobie [Foundation for a culture of safe behavior on the road: a practical guide]. Moscow: FKU NITs BDD MVD Rossii, 2014. 64 p. (In Russ.).
4. Ofitsial'nyi sait Mezhdunarodnogo Kongressa «Bezopasnost' na dorogakh radi bezopasnosti zhizni» [Elektronnyi resurs] [Official website of the International Congress “road Safety for safe life”]. Available at: <http://road-safety.ru/index.php> (Accessed 10.04.2017) (In Russ.).
5. Preduprezhdenie travmatizma v Evrope: ot mezhdunarodnogo sotrudnichestva k realizatsii na mestakh [Preventing injuries in Europe: from international collaboration to local implementation]. Vsemirnaya organizatsiya zdravookhraneniya. Evropa, Rome, 2010. 104 p. Available at: [http://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0003/114159/E93567r.pdf](http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0003/114159/E93567r.pdf) (Accessed 10.04.2017).
6. Federal'naya tselevaya programma «Povyshenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v 2013-2020 godakh» [Elektronnyi resurs] [The Federal target program “Improving road safety in 2013-2020”]. Available at: <http://www.fcp-pbdd.ru/> (Accessed 10.04.2017)
7. West R. et al. Accidents and problem behavior. *The Psychologist*, 1999. Vol. 12, pp. 395—397.
8. Bryan-Brown K. The effects of a children's traffic club. *Road accidents Great Britain 1994: The casualty report*. London: Her Majesty's Stationery Office, 1995, pp. 55—61.
9. Chapman A.J., O'Reilly D. Children's road safety. *The Psychologist*, 1999. Vol. 12, no. 8, pp. 390—392.
10. Thomson J.A. et al. Child Development and the Aims of Road Safety Education: Report no. 1. London: Department for Transport, UK. 1996. 73 p.
11. Zeedyk M.S. et al. Children and road safety: Increasing knowledge does not improve behavior. *British Journal of Educational Psychology*, 2001. Vol. 71, no. 4, pp. 573—594. doi:10.1348/000709901158686
12. Computer-Based Pedestrian Training Resource. Road Safety Research Report no. 27 London: Department for Transport. 2002. 100 p.
13. Blomberg R.D. et al. Experimental Field Test of Proposed Pedestrian Safety Message. Volume II. Child Messages: Report № DOT HS 806 522. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration, 1983. 146 p.
14. Hoffrage U. et al. How to keep children safe in traffic: Find the daredevils early. *Journal of Experimental Psychology*, 2003. Vol. 9, no. 4, pp. 249—260. doi:10.1037/1076-898X.9.4.249

15. Thomson J.A. et al. Influence of Virtual Reality Training on the Roadside Crossing Judgments of Child Pedestrians. *Journal of Experimental Psychology*, 2005. Vol. 11, no. 3, pp. 175—186. doi:10.1037/1076-898X.11.3.175
16. Lam L.T. Parental risk perceptions of childhood pedestrian road safety: A cross cultural comparison. *Journal of Safety Research*, 2001. Vol. 32, no. 4, pp. 181—187. doi:10.1016/S0022-4375(01)00061-5
17. Rivara F.P. et al. Prevention of pedestrian injuries to children: effectiveness of a school training program. *Pediatrics*, 1991. Vol. 88, no. 4, pp. 770—775.
18. Johnston B.D. et al. Promoting physical activity and reducing child pedestrian risk: Early evaluation of a walking school bus program in central Seattle. *Journal of Trauma*, 2006. Vol. 60, no. 6, pp. 1388—1389.
19. Schioldborg P. Children, traffic and traffic training: analysis of the Children's Traffic Club. *The Voice of the Pedestrian*, 1976. Vol. 6, pp. 12—19.
20. The walking school bus: Combining safety, fun and the walk to school [Электронный ресурс]. In *Safe Routes: National Center for Safe Routes to School*. URL: <http://www.saferoutesinfo.org/program-tools/walking-school-bus-combining-safety-fun-and-walk-school> (Accessed 10.04.2017).
21. Thomson J.A., Tolmie A.K., Mamoon T. Road Accident Involvement of Children from Ethnic Minorities: Road Safety Research Report no. 19. London: Department for Transport, 2001. 37 p.
22. Vinje M.P. Children as pedestrians: Abilities and limitations. *Accident Analysis and Prevention*, 1981. Vol. 13, no. 3, pp. 225—240. doi:10.1016/0001-4575(81)90006-3
23. Zeedyk M.S., Wallace L., Spry L. Stop, look, listen, and think? What young children really do when crossing the road. *Accident Analysis and Prevention*, 2002. Vol. 34, no. 1, pp. 43—50. doi:10.1016/S0001-4575(00)00101-9

*Вне тематики номера/Outside of the theme rooms*

**СОЦИАЛЬНАЯ ПСИХОЛОГИЯ**  
**SOCIAL PSYCHOLOGY**

**Изучение феномена партнерских отношений в зарубежной психологии**

**Федорова Т.А.,**

*магистрант факультета Консультативной и клинической психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
jina\_74@mail.ru*

**Зеликсон Д.И.,**

*магистрант факультета Консультативной и клинической психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
dzelix@gmail.com*

Рассмотрен феномен партнерских отношений, теоретические подходы к нему и основные направления его исследований в современной зарубежной литературе. Параллельно проведено эмпирическое исследование по выявлению взаимосвязей в системе факторов «источники переживания трудностей установления и поддержания партнерских отношений - личностные характеристики». В исследовании приняло участие 33 женщины и 7 мужчин (N=40), имеющих трудности в партнерских отношениях. С испытуемыми проводилось полуструктурированное интервью, обработка результатов которого позволила выявить три группы источников трудностей: личностные особенности поведения, результаты влияния родительской семьи и внешние факторы. Участники заполняли также «Психодинамически ориентированный личностный опросник ПОЛО «Ресурс»-2012» и «Индивидуально-типологический опросник «ИТО». Продemonстрировано наличие ярко выраженных негативных личностных характеристик у тех, кто связывает трудности с личностными особенностями поведения, по сравнению с другими группами. Полученные результаты согласуются с проведенными ранее исследованиями и имеют прикладное значение в рамках психотерапевтической работы.

**Ключевые слова:** партнерские отношения, личностные характеристики, психологические трудности, межличностное взаимодействие.

**Для цитаты:**

*Федорова Т.А., Зеликсон Д.И. Изучение феномена партнерских отношений в зарубежной психологии [Электронный ресурс] // Современная зарубежная психология. 2017. Том 6. № 1. С. 60—70. doi: 10.17759/jmfp.2017060108*

**For citation:**

*Fedorova T.A., Zelikson D.I. The phenomenon of partner relationships in foreign psychological studies [Elektronnyi resurs]. Journal of Modern Foreign Psychology, 2017, Vol. 6, no. 1, pp. 60—70. doi: 10.17759/jmfp. 2017060108 (In Russ., Abstr. in Engl.).*

**Введение**

Нарушения отношений с противоположным полом оказываются по своим психологическим последствиям одними из наиболее тяжелых, и требуют определенных психокоррекционных интервенций. В психологической науке партнерские отношения рассматриваются как с точки зрения трудностей, которые возникают при их установлении и поддержании, так и в свете влияния личностных характеристик на их качество (Ruiz et al., 2004) [42]; (Donnellan, Larsen-Rife, Conger, 2005) [28]. Несмотря на успехи в изучении этих направлений, работ, объединяющих анализ различных источников трудностей в партнерских отношениях с личностными характеристиками человека, существует недостаточно (Ansell, Pincus, 2004) [19]. Таким образом, изучение партнерских отношений представляет собой

одно из наименее развитых направлений психологических исследований в сфере межличностного взаимодействия (Fitzpatrick, Sollie, 1999) [29]. Такое отставание связано с методологическими проблемами определения понятия «партнерские отношения», а также многообразием операционализаций этого концепта и методик его изучения.

Понимание взаимосвязи источников трудностей с личностными характеристиками человека может повысить эффективность психотерапевтической работы психотерапевта. Так, с одной стороны, появляется инструмент косвенной диагностики обратившегося за психологической помощью, когда по доминированию того или иного вида трудностей можно сделать вывод о личностных характеристиках. Учет последних необходим при выборе методов и способов психотерапии, применяемой при лечении аффективных расстройств.

С другой стороны, знание таких характеристик позволяет более точно определить цель психотерапевтического процесса. Например, преобладание негативных личностных особенностей делает их основной целью психотерапевтической работы для того, чтобы человек мог преодолеть трудности в партнерских отношениях с конкретным человеком.

Данное исследование направлено на анализ возможных источников трудностей в партнерских отношениях и выявление их взаимосвязи с личностными характеристиками.

### Основная часть

В общем виде под партнерскими отношениями можно понимать межличностное взаимодействие с представителями противоположного пола, характеризующееся равенством партнеров, их способностью к признанию ценности и значимости друг друга, готовностью к удовлетворению собственных потребностей и потребностей партнера, а также пониманием и принятием собственного вклада в дальнейшее развитие подобного рода отношений (Клецина, 2004) [8]; (Пезешкиан, 1998) [13]. Они также представляют собой некую переходную стадию от нейтральных дружеских к долгосрочным гармоничным отношениям между мужчиной и женщиной. Временный характер такого рода отношений делает их достаточно сложным предметом для психологических исследований.

В современной психологической науке изучение партнерских отношений ведет по нескольким магистральным направлениям. Например, партнерские отношения могут характеризоваться равноправностью и ценностью партнеров (Клецина, 2004) [8], выступать в виде дружбы, супружества или сотрудничества (Пезешкиан, 1998) [13], а также иметь определенную этапность развития (Куницына, Казаринова, Погольша, 2001) [10]. Так, Н. Обозов полагает, что отношения между партнерами в контексте межличностного взаимодействия обусловлены такими факторами как социальная и психологическая дистанция и межличностная совместимость (Обозов, 1990) [12].

В современной зарубежной литературе выделяют также феномен партнерских отношений с интимной близостью (*friends with benefits*). В общем виде такие отношения представляют собой периодические сексуальные взаимодействия между партнерами, которые имеют успешный опыт дружеских взаимных транзакций, но при этом не оценивают свои отношения как романтические [Epstein et al., 2009]. Ряд исследований показывает, что мужчины и женщины в равной степени склонны к вступлению в такого рода партнерские отношения (Bisson, Levine, 2009) [21].

Изучение партнерских отношений в академической психологии ведется по двум основным направ-

лениям. Первое рассматривает источники возникновения проблем в межличностных взаимоотношениях (Ruiz et al., 2004) [42], а второе фокусируется на влиянии личностных характеристик на качество партнерских отношений (Donnellan, Larsen-Rife, Conger, 2005) [28].

*Первое направление исследований* исходит из того, что, как и в семейных отношениях, в установлении и поддержании партнерских отношений могут возникать разнообразные трудности. С точки зрения психотерапевтической работы важную роль играет процесс переживания таких трудностей партнерами (Vittengl, Clark, Jarrett, 2003) [43]. Фокусирование пациента на том или ином источнике трудностей становится как отправной точкой для начала психотерапевтического процесса, своего рода запросом, так и целью работы психотерапевта. В ходе психотерапевтической деятельности происходит субъективизация трудностей и работа с конкретными переживаниями пациента (Василюк, 1984) [4], а в научных исследованиях трудности изучаются при помощи интервью или специальных опросников (Horowitz et al., 1988) [34]. Последний подход не ставит перед собой задачу решения психологических проблем конкретного человека, но позволяет при этом выявить усредненные психологические закономерности.

Анализ научных исследований показывает, что источником переживания трудностей в партнерских отношениях может быть как собственное поведение человека, связанное с его личностными особенностями или результатами влияния родительской семьи на его паттерны поведения, так и внешние по отношению к личности факторы. Необходимо отметить, что все три источника трудностей связаны между собой и оказывают друг на друга взаимное влияние.

Например, согласно модели межличностных проблем (Horowitz, Vitkus, 1986) [32] поведение человека в межличностном взаимодействии может быть описано характеристиками связанности, которая варьируется от враждебности до дружелюбности, и контроля, который реализуется в форме послушания или доминирования (Horowitz, 1996) [31]. В конечном итоге можно выделить четыре основных типа поведения человека в контексте партнерских отношений: враждебное доминирование, дружелюбное доминирование, дружелюбная покорность и враждебная покорность. От типа поведения зависит качество партнерских и семейных отношений.

Важно подчеркнуть, что личностные особенности поведения партнера и его личностные характеристики представляют собой два различных психологических феномена и не тождественны друг другу, но могут быть связаны между собой (Ansell, Pincus, 2004) [19]. Например, в отечественной литературе принято выделять приобретенные качества, проявляемые человеком на поведенческом уровне, и отделять их от врожденных качеств, которые можно рассматривать как личностные характеристики.

Наряду с этим семья, в которой воспитывался взрослый в детском возрасте, также накладывает отпечаток на поведение человека в партнерских отношениях [Amato, Booth, 2001; Dinerioetal., 2008]. Проведенный анализ исследований позволяет выявить два объяснения данному феномену.

Во-первых, ребенок впитывает в себя поведенческие модели, реализуемые родителями, а затем использует в своих партнерских отношениях все или некоторые перенимаемые паттерны (Пугачев, 2012) [14]; (Sanders, Halford, Behrens, 1999) [38]. Именно таким образом, путем трансляции, родительские конфликты оказывают непосредственное влияние на возникновение конфликтных отношений между партнерами во взрослом возрасте (Божович, 2001) [2]; (Cui, Fincham, Pasley, 2008) [25].

Во-вторых, на качество партнерских отношений во взрослом возрасте будет влиять стиль общения родителей с ребенком. Так, негативное развитие личности ребенка отчасти обусловлено психологической деформацией семьи, выражающейся в нарушении системы межличностных отношений и ценностей в ней (Земска, 1986) [7].

Таким образом, особенности межличностного общения родителей с ребенком накладывают определенный отпечаток на формирование партнерских отношений и характер партнерского взаимодействия в будущем.

Другим источником переживания трудностей в установлении и поддержании партнерских отношений является внешняя по отношению к партнеру ситуация. Это касается как особенностей поведения или детского опыта другого партнера, так и позиции третьих лиц относительно партнерских отношений (Lehmiller, Agnew, 2006) [36]. В виде внешней ситуации может выступать совокупность элементов среды (Коржова, 2006) [9], рассматриваемая как субъективная концептуализация объективных взаимодействий человека со средой или как объективные внешние обстоятельства (Бурлачук, Коржова, 2001) [3].

**Второе направление исследований** партнерских отношений связывает их качество с личностными характеристиками партнеров. Например, такая характеристика личности как негативная эмоциональность, связанная с высоким уровнем нейротизма, повышенной тревожностью или переживаниями злости, страха и агрессии по отношению к окружающим, оказывает влияние на качество партнерских и семейных отношений, а также количество негативных фраз в общении между партнерами (Bouchard, Lussier, Sabourin, 1999) [22]; (Caughlin, Huston, Houts, 2000) [23]; (Donnellan, Larsen-Rife, Conger, 2005) [28].

В качестве детерминант межличностных отношений выделяют отдаляющие личностные характеристики (недоверие, неумение контролировать эмоциональные проявления и т.д.) и приближающие (ответственность, реалистичность восприятия и т.д.)

(Духновский, 2014) [6]. Согласно теории ведущих тенденций, в основе индивидуально-очерченного стиля человека лежит ведущая тенденция, проходящая через все уровни личности (Собчик, 2003) [15], а гуманструктуральная модель личности рассматривает личностные характеристики в конструктивной, деструктивной или дефицитной форме их проявления (Аммон, 1995) [1].

Наряду с негативной эмоциональностью, такие позитивные личностные характеристики, как доброжелательность и открытость опыту связаны с общей оценкой качества супружеских или партнерских отношений (Donnellan, Conger, Bryant, 2004) [27]; (Holland, Roisman, 2008) [30].

Важно подчеркнуть, что личностные характеристики не только связаны, но и оказывают влияние на качество партнерских отношений (Ozer, Venet-Martinez, 2006) [37]; (Solomon, Jackson, 2014) [40]. Этот факт имеет большое практическое значение, например, в случае психотерапевтической деятельности с клиентом, испытывающим трудности в партнерских отношениях, но при этом имеющим выраженную негативную эмоциональность. В данном случае первоначальный запрос клиента может относиться к переживаемым трудностям, хотя изменения личностных особенностей будет носить первостепенный характер для психотерапевтической работы.

В случае с партнерскими отношениями до конца не понятно, как связаны личностные характеристики с тремя указанными выше источниками переживания трудностей в установлении и поддержании партнерских отношений. В связи с этим важно понимать, как соотносятся те или иные источники переживания трудностей с личностными характеристиками человека. Данная работа направлена на выявление возможных различий в степени выраженности личностных характеристик у людей, связывающих трудности в установлении партнерских отношений с одним из трех указанных выше источников.

## Процедура исследования

В исследовании приняло участие 40 человек (33 женщины и 7 мужчин); средний возраст — 37.5 года, стандартное отклонение параметра возраста — 8.92 года. Все испытуемые имели опыт обращения за консультативной помощью с запросами, относящимися к их переживаниям трудностей в партнерских отношениях с противоположным полом.

На первом этапе проводилось глубинное интервью, направленное на выявление психологических трудностей, которые переживали испытуемые в партнерских отношениях с противоположным полом. Структура интервью содержала в себе вопросы о жизненном опыте, трудностях в установлении партнерских отношений, проблемных ситуациях, пережива-

ниях, связанных с воспоминаниями трудностей и т.д. Транскрибирование аудиозаписей интервью проводилось согласно процедуре, предложенной Мергенталер и др. (Мергенталер, Калмыкова, Стинсон, 1996) [11].

На втором этапе проводилось диагностическое обследование с целью выявления индивидуально-психологических особенностей личности испытуемых. Участники исследования заполняли «Психодинамически ориентированный личностный опросник ПОЛО «Ресурс»-2012» (Шаповал, 2005) [17] и «Индивидуально типологический опросник «ИТО» (Собчик, 2013) [16].

Опросник ПОЛО «Ресурс»-2012 представляет собой стандартизованный перечень из 190 (мужской вариант) и 208 (женский вариант) утверждений и направлен на измерение центральных (неосознаваемых) Я-функций с помощью шести триад основных шкал Я-структуры личности: агрессии, страха, внешнего и внутреннего «Я-отграничения», нарциссизма, сексуальности. Данный опросник базируется на ресурсоцентрическом подходе к исследованию личности, а именно: учете конструктивных, деструктивных и дефицитарных особенностей ее психического склада (Голянич, 2009) [5].

Опросник «ИТО» (Л. Собчик), в котором реализован целостный подход к оценке личности, использовался для выявления ведущих индивидуально-личностных свойств. Методика состоит из восьми шкал, каждая из которых направлена на оценку степени выраженности таких базовых свойств, как: экстраверсия (общительность), интроверсия (отгороженность), агрессивность (стенничность, наступательность), спонтанность (раскрепощенность, амбициозность), сензитивность (чувствительность, отзывчивость), тревожность (опасливость, осторожность), эмотивность (неустойчивость, впечатлительность), ригидность (устойчивость, напористость).

Полученные данные обрабатывались с помощью программы SPSS 23.0.

## Результаты исследования

В результате обработки данных были выведены 23 маркера трудностей, из которых в соответствии с описанной выше теорией были сформированы три группы источников трудностей: личностные особенности, влияние родительской семьи и внешние факторы.

Группа 1 (личностные особенности) включает в себя такие маркеры, как: иррациональные личностные установки; перекладывание ответственности на партнера; амбивалентность эмоциональных проявлений в отношениях с партнером; обесценивание отношений; зависимость от отношений с партнером; сложности в принятии поведенческих установок партнера; критика себя в отношениях с партнером; выбор партнеров, не подходящих для желаемых отношений.

Группа 2 (влияние родительской семьи) включает в себя такие маркеры, как: диссонанс в представлении об отношениях с партнером; модель поведения, унаследованная в родительской семье; ролевая диспозиционность в отношениях с партнером; боязнь отношений, страх близости и страх разрыва; негативный первый опыт отношений; дефицит родительского внимания в детстве; несовпадение ценностных ориентаций и ожиданий партнеров; несоответствие ожидаемых представлений личности партнера и его личностных характеристик.

Группа 3 (внешние факторы) включает в себя такие маркеры, как: отсутствие эмоциональной поддержки со стороны партнера; влияние третьих лиц на характер отношений; условия ситуации общения; отсутствие однозначного понимания отношения партнера или других людей; кризисные периоды; аддиктивное поведение.

Транскрипты обрабатывались с помощью метода контент-анализа, который позволил определить выраженность той или иной трудности у испытуемых. Испытуемые были отнесены к одной из трех групп по степени выраженности трудностей на основании значений стандартного отклонения (Z-значений) маркеров трудностей, принадлежащих к одной из трех групп. В конечном итоге испытуемые распределились по группам: группа 1 (личностные особенности) — 14 человек, группа 2 (влияние родительской семьи) — 14 человек, группа 3 (внешние факторы) — 12 человек.

Сравнение групп по личностным характеристикам проводилось с помощью критериев Краскала-Уоллиса, предназначенного для межгруппового сравнения, и Манна-Уитни, позволяющего попарно сравнивать группы между собой. Применение критерия Краскала-Уоллиса показало наличие статистически значимых различий между группами по таким личностным характеристикам, как: агрессивность, тревожность, A2 (шкала деструктивной агрессии), A3 (шкала дефицитарной агрессии), C2 (шкала деструктивного страха), O2 (шкала деструктивного внешнего Я-отграничения), O3 (шкала дефицитарного внешнего Я-отграничения), O\*2 (шкала деструктивного внутреннего Я-отграничения), O\*3 (шкала дефицитарного внутреннего Я-отграничения), Df (шкала общей дефицитарности), Gm (шкала поведенческой дезадаптации), Ne (шкала невротической дезадаптации), Cd (шкала общей социо-психо-соматической проблемности личности) (табл. 1).

Попарное сравнение с помощью критерия Манна-Уитни показало статистически значимые различия между парами сравнений, однако различий по какой-либо личностной характеристике между всеми тремя группами выявлено не было (табл. 2).

Результаты статистической обработки данных показали, что группа 1 (личностные особенности) имеет более выраженные негативные личностные характеристики, чем группа 2 (влияние родительской семьи) и группа 3 (внешние факторы), за исключением



Таблица 1

Сравнение групп источников трудностей по критерию Краскала-Уоллиса

	Хи-квадрат
Экстраверсия	5,317 <sup>a</sup>
Агрессивность	7,809*
Тревожность	9,277**
A2 (шкала деструктивной агрессии)	6,120*
A3 (шкала дефицитарной агрессии)	11,147**
C2 (шкала деструктивного страха)	13,479***
C3 (шкала дефицитарного страха)	4,668 <sup>a</sup>
O1 (шкала конструктивного внешнего Я-отграничения)	4,491 <sup>a</sup>
O2 (шкала деструктивного внешнего Я-отграничения)	9,167**
O3 (шкала дефицитарного внешнего Я-отграничения)	8,546*
O*2 (шкала деструктивного внутреннего Я-отграничения)	8,188*
O*3 (шкала дефицитарного внутреннего Я-отграничения)	11,835**
De (шкала общей деструктивности)	5,835 <sup>a</sup>
Df (шкала общей дефицитарности)	8,483*
Gm (шкала поведенческой дезадаптации)	9,085**
Ne (шкала невротической дезадаптации)	8,275**
Cd (шкала общей социо-психо-соматической проблемности личности)	9,004*

<sup>a</sup>  $p < 0,1$ ; \*  $p < 0,05$ ; \*\*  $p < 0,01$ ; \*\*\*  $p < 0,001$

Таблица 2

Попарное сравнение групп источников трудностей по критерию Манна-Уитни

	Группа 1 M (SD)	Группа 2 M (SD)	Группа 3 M (SD)	1/2 U	1/3 U	2/3 U
Агрессивность	4,71 (0,91)	5,42 (1,55)	3,83 (1,33)	-	48,5 <sup>a</sup>	37,5*
Тревожность	6,50 (1,60)	4,07 (2,23)	4,91 (1,78)	38,5**	42,0*	-
A2	9,35 (2,16)	6,78 (3,53)	7,25 (2,76)	56,0 <sup>a</sup>	39,5*	-
A3	7,50 (2,65)	3,42 (1,98)	5,08 (3,91)	21,5***	49,5 <sup>a</sup>	-
C2	12,00 (2,90)	6,14 (3,27)	8,50 (4,52)	20,0***	41,0*	-
O2	13,78 (4,17)	7,35 (4,71)	9,75 (6,55)	31,5**	50,5 <sup>a</sup>	-
O3	9,50 (3,45)	5,42 (3,36)	6,50 (3,55)	38,5**	43,5*	-
O*2	8,50 (2,02)	5,28 (2,64)	6,50 (4,03)	32,0**	-	-
O*3	8,71 (2,61)	4,64 (2,81)	5,25 (3,10)	29,0***	33,0**	-
Df	24,00 (5,05)	17,71 (5,59)	20,66 (3,93)	38,5**	49,5 <sup>a</sup>	-
Gm	12,00 (2,90)	8,42 (4,10)	8,00 (3,21)	46,0*	31,5**	-
Ne	9,50 (2,95)	5,85 (3,00)	6,25 (4,18)	38,5**	42,5*	-
Cd	15,71 (7,03)	8,64 (5,09)	11,33 (5,83)	34,5**	51,0 <sup>a</sup>	-

<sup>a</sup>  $p < 0,1$ ; \*  $p < 0,05$ ; \*\*  $p < 0,01$ ; \*\*\*  $p < 0,001$ ; Группа 1 — личностные особенности, Группа 2 — влияние родительской семьи; Группа 3 — внешние факторы.

показателя агрессивности. При этом первая группа значительно отличается одновременно от второй и от третьей группы по показателям тревожности ( $1/2 p=0,006$ ;  $1/3 p=0,028$ ), деструктивному страху ( $1/2 p=0,001$ ;  $1/3 p=0,026$ ), дефицитарному внешнему Я-отграничению ( $1/2 p=0,006$ ;  $1/3 p=0,036$ ), дефицитарному внутреннему Я-отграничению ( $1/2 p=0,001$ ;  $1/3 p=0,008$ ), поведенческой дезадаптации ( $1/2 p=0,016$ ;  $1/3 p=0,007$ ) и невротической дезадаптации ( $1/2 p=0,006$ ;  $1/3 p=0,032$ ). По показателям дефицитарной агрессии ( $1/2 p=0,001$ ;  $1/3 p=0,074$ ), деструктивного внешнего Я-отграничения ( $1/2 p=0,002$ ;  $1/3 p=0,084$ ), общей дефицитарности ( $1/2 p=0,006$ ;  $1/3 p=0,075$ ) и общей социо-психо-соматической проблемности личности ( $1/2 p=0,003$ ;  $1/3 p=0,089$ ) первая группа значительно отличается от второй и на уровне статистической тенденции от третьей группы. В случае с деструктивной агрессией первая группа значительно отличается от третьей ( $p=0,021$ ) и на уровне статистической тенденции от второй ( $p=0,051$ ). Показатель агрессивности выявил значимые различия между второй и третьей группой ( $p=0,015$ ) и статистическую тенденцию между первой и третьей группой ( $p=0,058$ ).

### Выводы

Данное исследование было направлено на выявление возможных различий в личностных характеристиках у людей, связывающих переживания трудностей в партнерских отношениях преимущественно с собственным поведением или внешними факторами. При этом поведение человека в отношениях связано как с личностными особенностями, так и с результатами влияния родительской семьи. В первом случае поведенческие паттерны проявляются у человека в контексте партнерских отношений и в других ситуациях. Во втором случае поведенческие паттерны проявляются только в контексте отношений с партнером и представляют собой реплику модели отношений в родительской семье.

Группа испытуемых, связывающих трудности в партнерских отношениях с личностными особенностями поведения, отличается ярко выраженной деструктивностью и дефицитарностью, что подтверждает результаты опубликованных ранее зарубежных работ (Bouchard, Lussier, Sabourin, 1999) [22]; (Caughlin, Huston, Houts, 2000) [23]; (Donnellan, Larsen-Rife, Conger, 2005) [28]. Это касается таких личностных качеств, как: страх, внешнее и внутреннее Я-отграничение, поведенческая дезадаптация или социо-психо-соматическая проблемность личности. Единственным исключением стал показатель агрессивности, что можно отнести к недостаткам выборки в части ее объема и гомогенности.

Такие психологические особенности говорят о неспособности личности к совладанию с тревогой, «сверхпроницаемости» и функциональной недостаточности внешней и внутренней границы Я, низкой

степени психосоциальной приспособляемости, нераскрытости личности, а также высоком уровне нейротизма. Весьма вероятно, что такие люди испытывают проблемы в межличностных взаимодействиях не только в партнерских, но и в любых других отношениях, а негативные личностные характеристики, при этом, становятся основной причиной возникновения таких трудностей. Системный характер трудностей подтверждается тем, что негативные личностные характеристики связаны с психическими расстройствами и в ряде случаев могут стать причиной их возникновения (Krueger, Eaton, 2010) [35].

Известно, что люди с психическими расстройствами имеют склонность концентрироваться на себе (Woodruff-Borden, Brothers, Lister, 2001)[44]. Например, те, кто страдает от повышенной социальной тревожности или депрессии, в большей степени фокусируются на негативных мыслях относительно себя (Spurr, Stopa, 2002)[41]; (Sloan, 2005)[39]. Таким образом, негативные личностные характеристики могут оказывать тот же эффект, что объясняет их выраженность у тех, кто переживает трудности в партнерских отношениях из-за личностных особенностей поведения. Другими словами, излишняя заикленность на негативном образе себя приводит к тому, что человек начинает видеть именно свое поведение в качестве источника проблем.

Результаты исследования имеют важное с практической точки зрения значение, поскольку психотерапевтическая практика требует интервенций различного характера в зависимости от направленности запроса пациента. Так, при работе с источниками трудностей, связанными с личностными особенностями поведения, фокус психотерапевтической работы должен быть направлен на трансформацию личности пациента.

### Заключение

Предпринята попытка выявить источники трудностей, возникающих в установлении и поддержании партнерских отношений, и установить их взаимосвязи с личностными характеристиками испытуемых. В результате обработки интервью выявлено три источника переживания трудностей: личностные особенности поведения, результаты влияния родительской семьи на паттерны поведения и внешние по отношению к личности факторы. Было показано, что переживающие трудности из-за личностных особенностей поведения имеют более выраженные негативные характеристики. Это отчасти объясняется чрезмерной заикленностью людей на негативных мыслях относительно себя.

Вместе с тем результаты данного исследования имеют ряд ограничений. Это касается как недостаточного объема выборки, ее гетерогенности в части демографических и социальных характеристик, так и использования узконаправленных опросников.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Аммон Г. Динамическая психиатрия. М.: Изд-во Психоневрологического института им. В. М. Бехтерева, 1995. 200 с.
2. Божович Л.И. Проблемы формирования личности: Избр. психол. тр. / Под ред. Д.И. Фельдштейна. М.: МПСИ, 2001. 349 с.
3. Бурлачук Л.Ф., Коржова Е.Ю. Психология жизненных ситуаций: Учебное пособие. М.: Российское педагогическое агентство, 1998. 263 с.
4. Василюк Ф.Е. Психология переживания: Анализ преодоления критических ситуаций. М.: Изд-во Московского университета, 1984. 202 с.
5. Голянич В.М., Тулупьева Т.В., Шаповал В.А. Новые подходы к оценке степени ценностного единства личности // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2009. № 3. С. 198—206.
6. Духновский С.В. Психология отношений личности. Курган: Издательство Курганского государственного университета, 2014. 379 с.
7. Земска М. Семья и личность. М.: Прогресс, 1986. 135 с.
8. Клецина И.С. Психология гендерных отношений. Теория и практика. СПб.: Алетейя, 2004. 408 с.
9. Коржова Е.Ю. Психология жизненных ориентаций человека. СПб.: Изд-во РХГА, 2006. 384 с.
10. Куницына В.Н., Казаринова Н.В., Погольша В.М. Межличностное общение: Учебник для вузов. СПб.: Питер, 2001. 544 с.
11. Мергенталер Э., Калмыкова, Е.С., Стинсон Ч. Транскрипты психологических бесед // Психологический журнал. 1996. Т. 17. № 3. С. 129—136.
12. Обозов Н.Н. Психология межличностных отношений. Киев: Лыбидь, 1990. 191 с.
13. Пезешкиан Н. 33-и 1 форма партнерства: Пер. с нем. М.: Медицина, 1998. 288 с.
14. Пугачев А.С. Влияние семьи на личность // Молодой ученый. 2012. № 7. С. 310—313.
15. Собчик Л.Н. Психология индивидуальности. Теория и практика. СПб.: «Речь», 2003. 624 с.
16. Собчик Л.Н. Индивидуально-типологический опросник: Практическое руководство к традиционному и компьютерному вариантам теста. М.: ООО «Компания БОРГЕС», 2013. 60 с.
17. Шаповал В.А. Краткое руководство по применению психодинамически ориентированного личностного опросника ПОЛО «Ресурс». СПб.: СПб Университет МВД России, 2005. 25 с.
18. Amato P.R., Booth A. The legacy of parents' marital discord: Consequences for children's marital quality // Journal of Personality and Social Psychology. 2001. Vol. 81. P. 627—638. doi:10.1037/0022-3514.81.4.627
19. Ansell E.B., Pincus A.L. Interpersonal perceptions of the five-factor model of personality: An examination using the structural summary method for circumplex data // Multivariate Behavioral Research. 2004. Vol. 39. P. 167—201. doi:10.1207/s15327906mbr3902\_3
20. Anything from making out to having sex: men's negotiations of hooking up and friends with benefits scripts / Epstein M. [et al.] // Journal of Sex Research. 2009. Vol. 46. № 5. P. 414—424. doi:10.1080/00224490902775801
21. Bisson M.A., Levine T.R. Negotiating a friends with benefits relationship // Archives of Sexual Behavior. 2009. Vol. 38. P. 66—73. doi:10.1007/s10508-007-9211-2
22. Bouchard G., Lussier Y., Sabourin S. Personality and marital adjustment: Utility of the Five-Factor Model of Personality // Journal of Marriage and the Family. 1999. Vol. 61. P. 651—660.
23. Caughlin J.P., Huston T.L., Houts R.N. How does personality matter in marriage? An examination of trait anxiety, interpersonal negativity, and marital satisfaction // Journal of Personality and Social Psychology. 2000. Vol. 78. P. 326—336. doi:10.1037/0022-3514.78.2.326
24. Competence in early adult romantic relationships: A developmental perspective on family influences / Conger R.D. [et al.] // Journal of Personality and Social Psychology. 2000. Vol. 79. P. 224—237. doi:10.1037/1522-3736.4.1.411a
25. Cui M., Fincham F.D., Pasley B.K. Young Adult Romantic Relationships: The Role of Parents' Marital Problems and Relationship Efficacy // Personality and Social Psychology Bulletin. 2008. Vol. 34. № 9. P. 1226—1235. doi:10.1177/0146167208319693
26. Dimensions and Categories: «Big Five» Factors and the DSM Personality Disorders / Morey L.C. [et al.] // Assessment. 2000. Vol. 7. № 3. P. 203—216. doi:10.1177/107319110000700301
27. Donnellan M.B., Conger R.D., Bryant C.M. The Big Five and enduring marriages // Journal of Research in Personality. 2004. Vol. 38. P. 481—504. doi:10.1016/j.jrp.2004.01.001
28. Donnellan M.B., Larsen-Rife D., Conger R.D. Personality, Family History, and Competence in Early Adult Romantic Relationships [Электронный ресурс] // Journal of Personality and Social Psychology. 2005. Vol. 88. № 3. P. 562—576. URL: [https://www.researchgate.net/profile/Rand\\_Conger/publication/7994366\\_Personality\\_family\\_history\\_and\\_competence\\_in\\_early\\_adult\\_romantic\\_relationships/links/09e4150ac5c4367d52000000/Personality-family-history-and-competence-in-early-adult-romantic-relationships.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Rand_Conger/publication/7994366_Personality_family_history_and_competence_in_early_adult_romantic_relationships/links/09e4150ac5c4367d52000000/Personality-family-history-and-competence-in-early-adult-romantic-relationships.pdf) (дата обращения: 23.03.2017)
29. Fitzpatrick J., Sollie D.L. Influence of individual and interpersonal factors on satisfaction and stability in romantic relationships // Personal Relationships. 1999. Vol. 6. P. 337—350. doi:10.1111/j.1475-6811.1999.tb00196.x

30. Holland A.S., Roisman G.I. Big Five personality traits and relationship quality: Self-reported, observational, and physiological evidence // *Journal of Social and Personal Relationships*. 2008. Vol. 25. № 5. P. 811—829. doi:10.1177/0265407508096697
31. Horowitz L.M. The Study of Interpersonal Problems: A Leary Legacy // *Journal of Personality Assessment*. 1996. Vol. 66. № 2. P. 283—300. doi:10.1207/s15327752jpa6602\_7
32. Horowitz L.M., Vitkus J. The interpersonal basis of psychiatric symptoms // *Clinical Psychology*. 1986. Vol. 56. P. 885—892. doi:10.1016/0272-7358(86)90031-0
33. Influence of Family of Origin and Adult Romantic Partners on Romantic Attachment Security / Dinero R.E. [et al.] // *Journal of Family Psychology*. 2008. Vol. 22. № 3. P. 622—632. doi:10.1037/2160-4096.1.S.16
34. Inventory of Interpersonal Problems: Psychometric properties and clinical applications / Horowitz L.M. [et al.] // *Journal of Consulting and Clinical Psychology*. 1988. Vol. 56. P. 885—892. doi:10.1037/0022-006X.56.6.885
35. Krueger R.F., Eaton N.R. Personality Traits and the Classification of Mental Disorders: Toward a More Complete Integration in *DSM—5* and an Empirical Model of Psychopathology // *Personality Disorders: Theory, Research, and Treatment*. 2010. Vol. 1. № 2. P. 97—118. doi:10.1037/a0018990
36. Lehmler J.J., Agnew C.R. Marginalized Relationships: The Impact of Social Disapproval on Romantic Relationship Commitment // *Personality and Social Psychology Bulletin*. 2006. Vol. 32. № 1. P. 40—51. doi:10.1177/0146167205278710
37. Ozer D.J., Benet-Martinez V. Personality and The Prediction of Consequential Outcomes // *Annual Review of Psychology*. 2006. Vol. 57. P. 401—421. doi:10.1146/annurev.psych.57.102904.190127
38. Sanders M.R., Halford W.K., Behrens B.C. Parental divorce and premarital couple communication // *Journal of Family Psychology*. 1999. Vol. 13. P. 60—74. doi:10.1037/0893-3200.13.1.60
39. Sloan D.M. It's All About Me: Self-Focused Attention and Depressed Mood // *Cognitive Therapy and Research*. 2005. Vol. 29. № 3. P. 279—288. doi:10.1007/s10608-005-0511-1
40. Solomon B.C., Jackson J.J. Why Do Personality Traits Predict Divorce? Multiple Pathways Through Satisfaction // *Journal of Personality and Social Psychology*. 2014. Vol. 106. № 6. P. 978—996. doi:10.1037/a0036190
41. Spurr J.M., Stopa L. Self-focused attention in social phobia and social anxiety // *Clinical Psychology Review*. 2002. Vol. 22. P. 947—975. doi:10.1016/S0272-7358(02)00107-1
42. Validity of the Inventory of Interpersonal Problems for Predicting Treatment Outcome: An Investigation With The Pennsylvania Practice Research Network / Ruiz M.A. [et al.] // *Journal of Personality Assessment*. 2004. Vol. 83. № 3. P. 213—222. doi:10.1207/s15327752jpa8303\_05
43. Vittengl J.R., Clark L.A., Jarrett R.B. Interpersonal problems, personality pathology, and social adjustment after cognitive therapy for depression // *Psychological Assessment*. 2003. Vol. 15. P. 29—40. doi:10.1037/1040-3590.15.1.29
44. Woodruff-Borden J., Brothers A.J., Lister S. Self-focused Attention: Commonalities Across Psychopathologies and Predictors // *Behavioural and Cognitive Psychotherapy*. 2001. Vol. 29. P. 169—178. doi:10.1017/S1352465801002041

## The phenomenon of partner relationships in foreign psychological studies

**Fedorova T.A.,**

*graduate of the faculty of counseling and clinical psychology, Moscow State University of Psychology  
and Education, Moscow, Russia,  
jina\_74@mail.ru*

**Zelikson D.I.,**

*graduate of the faculty of counseling and clinical psychology, Moscow State University of Psychology  
and Education, Moscow, Russia,  
dzelix@gmail.com*

The article is devoted to partner relationships, theoretical approaches to this phenomenon and main strands of its scientific research in foreign academic studies. Along with a theoretical observation, empirical study was conducted in order to find out possible relations between sources of problems in partner relationships and personality. Seven men and thirty-three women with such problems (N=30) took part in semi-structured interview, and the three following sources of problems were found: personal features of behavior, parents role models and external factors. The participants also filled in special questionnaires devoted to personality characteristics. The results showed that partners with high negative personality characteristics had problems with personal features of behavior in relationships. This result is consistent with previous studies and could be used for practical needs.

**Keywords:** partner relationships, personality characteristics, psychological problems, interpersonal communications.

### REFERENCES

1. Ammon G. Dinamicheskaya psikhiiatriya [Dynamic psychiatry]. Moscow: Publ. Psikhonevrologicheskogo instituta im. V. M. Bekhtereva, 1995. 200 p. (In Russ.).
2. Bozhovich L.I. Problemy formirovaniya lichnosti: Izbrannye psihologicheskie trudy [Problems of forming of personality: Selected psychological works]. In D.I. Fel'dshteina (ed). Moscow: MPSI, 2001. 349 p. (In Russ.).
3. Burlachuk L.F., Korzhova E.Ju. Psihologija zhiznennykh situacij: Uchebnoe posobie [Psychology of life situations: a Training manual]. Moscow: Rossijskoe pedagogicheskoe agentstvo, 1998. 263 p. (In Russ.).
4. Vasiljuk F.E. Psihologija perezhivaniya: Analiz preodoleniya kriticheskikh situacij [Psychology experiences: analysis of overcoming critical situations]. Moscow: Publ. Moskovskogo universiteta, 1984. 202 p. (In Russ.).
5. Goljanich B.M., Tulup'eva T.V., Shapoval V.A. Novye podhody k ocenke stepeni cennostnogo edinstva lichnosti [New approaches to the assessment of the extent of the value of the unity of the personality]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta MVD Rossii [Vestnik of Saint Petersburg University of MIA of Russia]*, 2009, no. 3, pp. 198—206. (In Russ., abstr. In Engl.).
6. Dukhnovskii S.V. Psikhologiya otnoshenii lichnosti [Psychology of personality relations]. Kurgan: Izdatel'stvo Kurganskogo gosudarstvennogo universiteta, 2014. 379 p. (In Russ.).
7. Zemskaja M. Sem'ya i lichnost' [Family and personality]. Moscow: Progress, 1986. 135 p. (In Russ.).
8. Klecina I.S. Psikhologiya gendernykh otnoshenii. Teoriya i praktika [Psychology of gender relations. Theory and practice]. Saint-Petersburg: Aleteiya, 2004. 408 p. (In Russ.).
9. Korzhova E.Yu. Psikhologiya zhiznennykh orientatsii cheloveka [Psychology of life orientations of the person]. Saint-Petersburg: Izd-vo RKhGA, 2006. 384 p. (In Russ.).
10. Kunitsyna V.N., Kazarinova N.V., Pogol'sha V.M. Mezhluchnostnoe obshchenie: Uchebnik dlya vuzov [Interpersonal communication: textbook for universities]. SPb.: Piter, 2001. 544 p. (In Russ.).
11. Mergentaler E., Kalmykova, E.S., Stinson Ch. Transkripty psikhologicheskikh besed [Transcripts psychological interviews]. *Psikhologicheskii zhurnal [Psychological journal]*, 1996. Vol. 17, no. 3, pp. 129—136. (In Russ.).
12. Obozov N.N. Psikhologiya mezhluchnostnykh otnoshenii [The psychology of interpersonal relations]. Kiev: Lybid', 1990. 191 p. (In Russ.).
13. Pezeshkian N. 33-i i 1 forma partnerstva: Perevod s nemeckogo [33 and 1 form of partnership: translated from the German]. Moscow: Meditsina, 1998. 288 p. (In Russ.).
14. Pugachev A.S. Vliyanie sem'i na lichnost' [Family Influence on the personality]. *Molodoi uchenyi [Young scientist]*, 2012, no. 7, pp. 310—313. (In Russ.).
15. Sobchik L.N. Psikhologiya individual'nosti. Teoriya i praktika [The psychology of personality. Theory and practice]. Saint-Petersburg: «Rech'», 2003. 624 p. (In Russ.).

16. Sobchik L.N. Individual'no-tipologicheskii oprosnik: Prakticheskoe rukovodstvo k traditsionnomu i komp'yuternomu variantam testa [Individually-typological questionnaire: a practical guide to traditional and computer-based test forms]. Moscow: ООО «Kompaniya BORGES», 2013. 60 p. (In Russ.).
17. Shapoval V.A. Kratkoe rukovodstvo po primeneniyu psikhodinamicheski orientirovannogo lichnostnogo oprosnika POLO «Resurs» [Brief manual on the use of psychodynamic-oriented personality questionnaire POLO «Resource»]. Saint-Petersburg: SPb Universitet MVD Rossii, 2005. 25 p. (In Russ.).
18. Amato P.R., Booth A. The legacy of parents' marital discord: Consequences for children's marital quality. *Journal of Personality and Social Psychology*, 2001. Vol. 81, pp. 627—638. doi:10.1037/0022-3514.81.4.627
19. Ansell E.B., Pincus A.L. Interpersonal perceptions of the five-factor model of personality: An examination using the structural summary method for circumplex data. *Multivariate Behavioral Research*, 2004. Vol. 39, pp. 167—201. doi:10.1207/s15327906mbr3902\_3
20. Epstein M., et al. Anything from making out to having sex: men's negotiations of hooking up and friends with benefits scripts. *Journal of Sex Research*, 2009. Vol. 46, no. 5, pp. 414—424. doi:10.1080/00224490902775801
21. Bisson M.A., Levine T.R. Negotiating a friends with benefits relationship. *Archives of Sexual Behavior*, 2009. Vol. 38, pp. 66—73. doi:10.1007/s10508-007-9211-2
22. Bouchard G., Lussier Y., Sabourin S. Personality and marital adjustment: Utility of the Five-Factor Model of Personality. *Journal of Marriage and the Family*, 1999. Vol. 61, pp. 651—660.
23. Caughlin J.P., Huston T.L., Houts R.N. How does personality matter in marriage? An examination of trait anxiety, interpersonal negativity, and marital satisfaction. *Journal of Personality and Social Psychology*, 2000. Vol. 78, pp. 326—336. doi:10.1037/0022-3514.78.2.326
24. Conger R.D., et al. Competence in early adult romantic relationships: A developmental perspective on family influences. *Journal of Personality and Social Psychology*, 2000. Vol. 79, pp. 224—237. doi:10.1037/1522-3736.4.1.411a
25. Cui M., Fincham F.D., Pasley B.K. Young Adult Romantic Relationships: The Role of Parents' Marital Problems and Relationship Efficacy. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 2008. Vol. 34, no. 9, pp. 1226—1235. doi:10.1177/0146167208319693
26. Morey L.C., et al. Dimensions and Categories: «Big Five» Factors and the DSM Personality Disorders. *Assessment*, 2000. Vol. 7, no. 3, pp. 203—216. doi:10.1177/107319110000700301
27. Donnellan M.B., Conger R.D., Bryant C.M. The Big Five and enduring marriages. *Journal of Research in Personality*, 2004. Vol. 38, pp. 481—504. doi:10.1016/j.jrp.2004.01.001
28. Donnellan M.B., Larsen-Rife D., Conger R.D. Personality, Family History, and Competence in Early Adult Romantic Relationships [Elektronnyi resurs]. *Journal of Personality and Social Psychology*, 2005. Vol. 88, no. 3, pp. 562—576. URL: [https://www.researchgate.net/profile/Rand\\_Conger/publication/7994366\\_Personality\\_family\\_history\\_and\\_competence\\_in\\_early\\_adult\\_romantic\\_relationships/links/09e4150ac5c4367d52000000/Personality-family-history-and-competence-in-early-adult-romantic-relationships.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Rand_Conger/publication/7994366_Personality_family_history_and_competence_in_early_adult_romantic_relationships/links/09e4150ac5c4367d52000000/Personality-family-history-and-competence-in-early-adult-romantic-relationships.pdf) (Accessed 23.03.2017)
29. Fitzpatrick J., Sollie D.L. Influence of individual and interpersonal factors on satisfaction and stability in romantic relationships. *Personal Relationships*, 1999. Vol. 6, pp. 337—350. doi:10.1111/j.1475-6811.1999.tb00196.x
30. Holland A.S., Roisman G.I. Big Five personality traits and relationship quality: Self-reported, observational, and physiological evidence. *Journal of Social and Personal Relationships*, 2008. Vol. 25, no. 5, pp. 811—829. doi:10.1177/0265407508096697
31. Horowitz L.M. The Study of Interpersonal Problems: A Leary Legacy. *Journal of Personality Assessment*, 1996. Vol. 66, no. 2, pp. 283—300. doi:10.1207/s15327752jpa6602\_7
32. Horowitz L.M., Vitkus J. The interpersonal basis of psychiatric symptoms. *Clinical Psychology*, 1986. Vol. 56, pp. 885—892. doi:10.1016/0272-7358(86)90031-0
33. Dinero R.E., et al. Influence of Family of Origin and Adult Romantic Partners on Romantic Attachment Security. *Journal of Family Psychology*, 2008. Vol. 22, no. 3, pp. 622—632. doi:10.1037/2160-4096.1.S.16
34. Horowitz L.M., et al. Inventory of Interpersonal Problems: Psychometric properties and clinical applications. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 1988. Vol. 56, pp. 885—892. doi:10.1037/0022-006X.56.6.885
35. Krueger R.F., Eaton N.R. Personality Traits and the Classification of Mental Disorders: Toward a More Complete Integration in DSM—5 and an Empirical Model of Psychopathology. *Personality Disorders: Theory, Research, and Treatment*, 2010. Vol. 1, no. 2, pp. 97—118. doi:10.1037/a0018990
36. Lehmler J.J., Agnew C.R. Marginalized Relationships: The Impact of Social Disapproval on Romantic Relationship Commitment. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 2006. Vol. 32, no. 1, pp. 40—51. doi:10.1177/0146167205278710
37. Ozer D.J., Benet-Martinez V. Personality and The Prediction of Consequential Outcomes. *Annual Review of Psychology*, 2006. Vol. 57, pp. 401—421. doi:10.1146/annurev.psych.57.102904.190127
38. Sanders M.R., Halford W.K., Behrens B.C. Parental divorce and premarital couple communication. *Journal of Family Psychology*, 1999. Vol. 13, pp. 60—74. doi:10.1037/0893-3200.13.1.60
39. Sloan D.M. It's All About Me: Self-Focused Attention and Depressed Mood. *Cognitive Therapy and Research*, 2005. Vol. 29, no. 3, pp. 279—288. doi:10.1007/s10608-005-0511-1

40. Solomon B.C., Jackson J.J. Why Do Personality Traits Predict Divorce? Multiple Pathways Through Satisfaction. *Journal of Personality and Social Psychology*, 2014. Vol. 106, no. 6, pp. 978—996. doi:10.1037/a0036190
41. Spurr J.M., Stopa L. Self-focused attention in social phobia and social anxiety. *Clinical Psychology Review*, 2002. Vol. 22, pp. 947—975. doi:10.1016/S0272-7358(02)00107-1
42. Ruiz M.A., et al. Validity of the Inventory of Interpersonal Problems for Predicting Treatment Outcome: An Investigation With The Pennsylvania Practice Research Network. *Journal of Personality Assessment*, 2004. Vol. 83, no. 3, pp. 213—222. doi:10.1207/s15327752jpa8303\_05
43. Vittengl J.R., Clark L.A., Jarrett R.B. Interpersonal problems, personality pathology, and social adjustment after cognitive therapy for depression. *Psychological Assessment*, 2003. Vol. 15, pp. 29—40. doi:10.1037/1040-3590.15.1.29
44. Woodruff-Borden J., Brothers A.J., Lister S. Self-focused Attention: Commonalities Across Psychopathologies and Predictors. *Behavioural and Cognitive Psychotherapy*, 2001. Vol. 29, pp. 169—178. doi:10.1017/S1352465801002041

## **Наши авторы**

**Арчакова Татьяна Олеговна** — психолог, благотворительный фонд «Волонтеры в помощь детям-сиротам», кафедра экстремальной психологии факультета психологии, МГУ им. М.В. Ломоносова, Москва, Россия,  
*tatyana.archakova@gmail.com*

**Верещагина Екатерина Романовна** — магистрант факультета социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
*shlyam-shlyam@mail.ru*

**Григоренко Анна Алексеевна** — магистрант кафедры психологии управления, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
*ms.anna.grig@gmail.com*

**Доронина Мария Владимировна** — магистрант факультета социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
*mariador@inbox.ru*

**Ефремов Сергей Борисович** — аспирант кафедры психологии управления, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
*0971090@gmail.com*

**Зеликсон Денис Игоревич** — магистрант факультета консультативной и клинической психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
*dzelix@gmail.com*

**Кочетова Татьяна Викторовна** — кандидат психологических наук, доцент кафедры психологии управления факультета социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
*kochetovatv@gmail.com*

**Лукьянова Алена Вячеславовна** — магистрант факультета социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
*lu-lu1004@yandex.ru*

**Макеева Светлана Александровна** — магистрант кафедры факультета социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
*s\_makeeva@land.ru*

**Петросян Марина Игоревна** — магистрант факультета социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
*ada\_solvi4@mail.ru*

**Поликарпова Мария Сергеевна** — магистрант факультета социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
*dimirc2013@yandex.ru*

**Турченкова Дарья Владимировна** — магистрант кафедры психологии управления, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
*sofion@yandex.ru*

**Федорова Татьяна Александровна** — магистрант факультета консультативной и клинической психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
*jina\_74@mail.ru*



## **Our authors**

**Archakova Tat'yana Olegovna** — psychologist, charity foundation "Volunteers to help orphans", chair of Extreme Psychology, Faculty of Psychology, Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia,  
*tatyana.archakova@gmail.com*

**Vereshchagina Ekaterina Romanovna** — master degree student, faculty of Social psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,  
*shlyam-shlyam@mail.ru*

**Grigorenko Anna Alekseevna** — master degree student, Department of psychology of Management, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia.  
*ms.anna.grig@gmail.com*

**Doronina Mariya Vladimirovna** — master degree student, faculty of Social psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,  
*mariador@inbox.ru*

**Efremov Sergei Borisovich** — post graduate student of the Department of psychology of Management, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,  
*0971090@gmail.com*

**Zelikson Denis Igorevich** — graduate of the faculty of counseling and clinical psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,  
*dzelix@gmail.com*

**Kochetova Tat'yana Viktorovna** — candidate of psychological sciences, associate professor of the Department of psychology of Management, faculty of Social psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,  
*kochetovatv@gmail.com*

**Lukyanova Alena Vyacheslavovna** — master degree student, faculty of Social psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,  
*lu-lu1004@yandex.ru*

**Makeeva Svetlana Aleksandrovna** — master degree student, faculty of Social psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,  
*s\_makeeva@land.ru*

**Petrosyan Marina Igorevna** — master degree student, faculty of Social psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,  
*ada\_solvi4@mail.ru*

**Polikarpova Mariya Sergeevna** — master degree student, faculty of Social psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,  
*dimirc2013@yandex.ru*

**Turchenkova Dar'ya Vladimirovna** — master degree student, Department of psychology of Management, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia.  
*sofion@yandex.ru*

**Fedorova Tatiana Alexandrovna** — graduate of the faculty of counseling and clinical psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,  
*jina\_74@mail.ru*