

## 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).