

Программы психологических интервенций по коррекции дорожного поведения водителей

Бедина И.А.

*Московский научно-практический центр наркологии Департамента здравоохранения города Москвы (ГБУЗ «МНПЦ наркологии ДЗМ»), г. Москва, Российская Федерация
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9040-2913>; e-mail: ibedina@mail.ru*

Кочетова Т.В.

*Московский государственный психолого-педагогический университет (ФГБОУ ВО МГППУ), г. Москва, Российская Федерация
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0746-680X>, e-mail: kochetovatv@gmail.com*

Статья направлена на изучение международного опыта психологических интервенций, используемых дорожными психологами при работе с водителями-нарушителями. В статье отмечается, что за последние десятилетия наблюдается существенный рост количества исследований, в которых рассматриваются различные профилактические программы, включающие психологические интервенции (вмешательства), направленные на предотвращение аварий и дорожно-транспортных происшествий. Однако, учитывая большое количество специализированных тренингов и образовательных мероприятий, которые активно предпринимаются психологами-практиками, работающими в сфере дорожной безопасности, можно считать, что общее количество опубликованных работ с представленными «доказательными практиками» относительно невелико. Существенное место среди данных работ занимает обзор исследований психологических интервенций, направленных на профилактику вождения в нетрезвом состоянии (поскольку алкоголь является одним из самых существенных факторов, влияющих на управление транспортным средством) и нарушений скоростного режима. В статье подчеркивается, что анализ практик психологических интервенций, направленных на предотвращение вождения в нетрезвом состоянии, может рассматриваться как важный шаг для деятельности практических психологов в области дорожной безопасности, а также системы медико-психологической оценки пригодности к управлению транспортным средством. В свою очередь, изучение и использование подобных психологических практик способствует решению важнейшей социальной задачи — снижения уровня аварийности на дорогах и сохранения человеческих жизней.

Ключевые слова: профилактика, психологическая интервенция, вождение в нетрезвом состоянии (ВНС), дорожно-транспортное происшествие, водители-нарушители.

Благодарности. Авторы выражают благодарность Traffic Psychology International за помощь в предоставлении материалов, используемых в статье.

Для цитаты: Бедина И.А., Кочетова Т.В. Программы психологических интервенций по коррекции дорожного поведения водителей [Электронный ресурс] // Современная зарубежная психология. 2023. Том 12. № 1. С. 67–76. DOI: <https://doi.org/10.17759/jmfp.2023120107>

Psychological Intervention Programs Aimed at Correcting Traffic Behaviour of Drivers

Inessa A. Bedina

*Moscow Research and Practical Centre of the Department of Public Health, Moscow, Russia,
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9040-2913>; e-mail: ibedina@mail.ru*

Tatiana V. Kochetova

*Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0746-680X>, e-mail: kochetovatv@gmail.com*

The article is aimed at studying the international experience of psychological interventions used by road psychologists when working with offending drivers. The article notes that over the past decades there has been a significant increase in the number of studies that consider various preventive programs, including psychological interventions aimed at preventing accidents and traffic accidents. However given the large number of specialized trainings and educational activities that have been undertaken in recent years, it can be considered that the total number of

published works with presented “evidence-based practices” is relatively small. A significant point among these works is occupied by a review of studies of psychological interventions (interventions) aimed at preventing drunk driving. It is emphasized that alcohol is one of the most obvious factors affecting driving. The article emphasizes that the analysis of the practices of psychological interventions aimed at preventing drunk driving can be considered as an important step for the activities of practical psychologists in the field of road safety, as well as the system of medical and psychological assessment of suitability for driving a vehicle. In turn, the study and use of such psychological practices contributes to the solution of the most important social problem — reducing the level of accidents on the roads and saving human life.

Keywords: prevention, psychological intervention, drunk driving, road traffic accident, traffic offenders.

Acknowledgements. The authors are grateful for materials Traffic Psychology International (TPI).

For citation: Bedina I.A., Kochetova T.V. Psychological intervention programs aimed at correcting traffic behaviour of drivers. *Sovremennaya zarubezhnaya psikhologiya = Journal of Modern Foreign Psychology*, 2023. Vol. 12, no. 1, pp. 67—76. DOI: <https://doi.org/10.17759/jmfp.2023120107> (In Russ.).

Введение

В тех странах, где законодательно закреплена и регулируется деятельность психологов в области безопасности дорожного движения наблюдается существенный рост количества исследований, в которых рассматриваются различные профилактические программы, включающие психологические интервенции (вмешательства), направленные на предотвращение аварий и дорожно-транспортных происшествий.

Тем не менее, в работах, описывающих «доказательные практики», количество специализированных программ тренингов и образовательных мероприятий, которые могут рассматриваться как высоко эффективные, относительно не велико. Существенное место среди этих работ занимает обзор исследований психологических интервенций (вмешательств), направленных на профилактику вождения в нетрезвом состоянии [14; 15; 25; 9; 23]. Это обстоятельство не является случайным, поскольку алкоголь — один из самых явных факторов, влияющих на управление транспортным средством [1; 11; 32; 22; 29].

Стоит подчеркнуть, что в настоящий обзор включены работы, где делается анализ программ психологических практик — психологических интервенций, нацеленных на формирование безопасного дорожного поведения. Основная задача обзора — обозначить «вектор» практико-ориентированных исследований в области коррекции дорожного поведения водителей. Следует заметить, что анализ не только касается содержания программ, но и затрагивает отдельные аспекты их эффективности. Именно поэтому статьи, участвующие в обзоре, могут рассматриваться как релевантные заявленной проблематике.

Также в настоящий обзор включены некоторые работы, в которых результаты тренингов, программ профилактических и образовательных мероприятий не оценивались по нарушениям или рецидивам после

прохождения программы, но при этом использовалась оценка предшествующих тренингу форм дорожного поведения водителей (например, рискованное употребление алкоголя и вождение в нетрезвом состоянии) [5; 32; 22; 28; 26].

Представляется, что настоящий обзор, который построен на материалах метаанализа работ по психологическим интервенциям и корректировке дорожного поведения водителей [17], может быть интересен как ценнейший опыт психологов-практиков, чья деятельность направлена на предотвращение аварий и дорожно-транспортных происшествий. Отдельно подчеркнем, что настоящий обзор вовсе не предполагает построение строгой классификации имеющихся программ, скорее можно говорить об их описании и некоторых содержательных характеристиках их направленности (т. е. на корректировку какого именно паттерна дорожного поведения [18] программа психологических интервенций направлена: на вождение в нетрезвом состоянии, на нарушения скоростного режима и т. п.)

Особое внимание уделено обзору исследований, нацеленных на две ключевые зависимые переменные: 1) рецидивы после психологических интервенций, направленных на корректировку дорожного поведения, и 2) следующие за ними аварии и дорожно-транспортные происшествия.

В настоящую статью включены данные обзоров, базирующихся на данных метаанализа PRISMA-P (Preferred Reporting Items for Systematic Review and Meta-Analysis Protocols / Значимые элементы отчетности для систематического обзора и мета-анализа. — *Перевод авторов*) [17; 29] с заранее заданными условиями поиска в основных международных базах. Поисковые запросы включали такие понятия, как «водитель», «нарушитель», «агрессивное вождение» и «скорость» в сочетании с понятием «краткосрочная психологическая интервенция/обучение/курс»¹.

¹ Сам же метаанализ был проведен специалистами бельгийского института VIAS в 2018 г., и именно полученные материалы анализа легли в основу настоящего обзора [21].

Базы данных включали Web of Science, SCOPUS, Safetylit, Science Direct, PubMed, TRID (интегрированная база данных транспортных исследований) и Google Scholar. После удаления дубликатов и других документов, не соответствующих критериям включения, в обзоре участвовали 106 статей, из них 39 были добавлены из поиска в справочных материалах [17; 29].

Характеристика программ психологических интервенций, направленных на снижение аварийности

Существенное внимание в работах, посвященных анализу программ психологических интервенций — доказательных практик, направленных на снижение аварийности, — уделяется рассмотрению влияния как тренингов, так и образовательных мероприятий на количество нарушений у водителей в условиях дорожно-транспортной среды. Как уже отмечалось выше, именно тренинги и образовательные мероприятия (в формате курсов) традиционно выступают в качестве основных «типов» вмешательств, нацеленных на корректировку дорожного поведения [17]. Другими словами, тренинги и образовательные курсы, рассматриваются в качестве эффективных психологических вмешательств, оказывающих влияние на частоту аварий и дорожно-транспортных происшествий.

Если не слишком углубляться в агрегированные рейтинги статей, которые участвуют в анализе практики психологических вмешательств и оценки их эффективности, то нетрудно заметить, что во многих работах прямых доказательств положительного эффекта вмешательств не приводится [17]. Стоит отметить существенную разницу между статьями, в которых сообщаются данные о нарушениях, приведших к дорожно-транспортным происшествиям, и документам, где сообщаются только данные о незначительных нарушениях. Это обстоятельство, в свою очередь, заставляет не только ставить вопрос об эффективности тренингов и/или образовательных курсов, но более детально рассматривать контекст нарушений в дорожном поведении, корректировка которых предусматривалась в программах предотвращения аварий и ДТП.

Итак, самым крупным исследованием среди всех отобранных статей, представленных в анализе практик психологических интервенций [17], была работа «Осведомленность о скорости» (Speed Awareness). Как сообщают авторы, в этом исследовании общая выборка составила 2,4 млн участников (1,4 млн человек, прошедших курс, по сравнению с контрольной группой из 800 тысяч человек, которые предпочли получить штраф вместо посещения курса [17; 26]. Даже с такой широтой охвата авторы смогли выявить только значительное снижение повторных нарушений, причем влияние на количество последующих аварий данное исследование не выявило [17; 19].

Также обращает на себя внимание тот факт, что в работах, посвященных характеристикам психологических интервенций, практически не встречаются исследования, направленные на изучение влияния комбинаций различных факторов риска на поведение водителя, которое привело к возникновению аварии и ДТП (табл.). Данный факт, возможно, обусловлен тем, что установлена причинно-следственная связь между количеством нарушений и последующими за ними столкновениями, что говорит о том, что сокращение правонарушений автоматически приведет к сокращению аварий. Однако, как подчеркивают некоторые авторы, это предположение может быть и ошибочным [6; 7; 26]. Так, в исследованиях неоднократно обнаруживалась слабая взаимосвязь между вероятностью аварии и правонарушениями [12; 16; 24], причем в большей степени это характерно для молодых водителей, для которых вероятность аварии быстро снижается в течение первого года вождения автомобиля, в то время как их склонность к нарушению именно Правил дорожного движения со временем увеличивается (в отличие от правонарушений в широком социальном контексте) [17; 31; 21; 23].

Анализируя работы в данном направлении, нетрудно заметить, что в подавляющем большинстве из них рассматривается влияние психологических интервенций, их потенциальная значимость для снижения количества нарушений и аварий в условиях дорожно-транспортной среды. При этом в исследованиях подчеркивается важность содержания обучения вождению и формирования водительских навыков, а также дополнительных курсов, проводящихся с целью профилактики аварий и дорожно-транспортных происшествий и повышения уровня водительского мастерства [17; 34].

Таблица
Анализ отобранных статей по оценке эффективности программ психологических интервенций, направленных на конкретные факторы риска [цит. по: 32]

Факторы риска	Количество работ (в %)
Алкоголь и наркотики	41%
Другое	28%
Скорость	7%
Ремень безопасности	7%
Навыки управления транспортным средством	7%
Импульсивность	7%
Гнев	3%

Как видно из таблицы, в центре внимания оказались работы, в которых основной акцент делается на характеристике программ по предотвращению вождения в нетрезвом состоянии и/или под наркотиками [17; 29; 33]. Такое преобладание статей может отражать существование большего количества работ, посвященных исследованию различных типов психологических интервенций (и тренингов и образовательных курсов),

направленных на предотвращение употребления алкоголя и наркотиков при управлении транспортным средством, по сравнению с другими работами. Как подчеркивают авторы, подобное обстоятельство может быть связано с наличием предвзятости к публикациям, поскольку эти статьи, как правило, ограничиваются оценками рискованного дорожного поведения [11; 17; 31] и вождения в нетрезвом состоянии [5; 6; 30; 23; 28].

Второе место по количеству исследований приходится на категорию «другие». В эту категорию входят работы, включающие несколько «фокусов» — факторов риска в условиях дорожно-транспортной среды в рамках одного психологического вмешательства (одного курса, предусматривающего психологическую интервенцию [10; 27; 17; 28], или курсов узкоспециализированной направленности [13]). В данных работах показано, что более длительные и более сложные вмешательства с большей вероятностью помогут обеспечить в будущем желаемый эффект. Так, более длительные по времени психологические интервенции позволяют детально рассматривать несколько «факторов риска» и дают участникам специализированных тренингов время для самостоятельного изучения учебных материалов, позволяя ведущим более детально и более подробно объяснять возникающие вопросы. Выполнение программы курса на нескольких тренингах также позволяет составлять домашнее задание, что способствует увеличению возможностей для обучения [17]. Некоторые исследователи убеждены, что краткосрочные, однодневные курсы вряд ли изменят поведение или уменьшат вероятность аварий в будущем [1; 17; 21].

Несмотря на эту позицию, в некоторых работах содержатся доказательства того, что краткосрочные тренинги все-таки могут дать результаты, по крайней мере в отношении сокращения будущих правонарушений [21]. Другие авторы [25; 34] даже предположили, что их 2-часовой тренинговый курс может показать лучшие результаты в предотвращении будущих правонарушений, чем многочасовые курсы. Так, например, некоторые из успешных мотивационных интервью (эксплораций), которые могут использоваться как элемент программы тренинга или образовательного курса, используемых для решения проблемы вождения в нетрезвом состоянии, демонстрируют весьма высокую эффективность [5; 17; 30]. Такие эксплорации (индивидуальные или групповые) могут длиться всего 20—30 минут [17]. При этом авторы также приводят аргументы в пользу однодневных тренингов, обращая внимание на экономический фактор: краткосрочный (однодневный) тренинг существенно меньше по стоимости, чем несколько тренинговых сессий в течение недели [17].

Тем не менее, ряд исследователей, изучающих изменение дорожного поведения, утверждают, что более длительные психологические интервенции все-таки обладают большим эффектом [1; 17], чем краткосрочные. Такие интервенции могут быть удобны с точки зрения логистики, финансов и вовлеченности,

поэтому не следует автоматически отказываться как от «быстрых решений», так и «решений» в более длительном временном интервале.

Некоторые авторы справедливо подчеркивают, что более важным, чем продолжительность тренинга, является его *содержание*. Так, например, 7-недельные тренинговые программы, направленные на работу с водителями-нарушителями, не выявили каких-либо устойчивых преимуществ [34], в то время как более сжатые во времени тренинги продемонстрировали более эффективные результаты обучения [17; 20; 24].

Не менее важным является рассмотрение формата психологических вмешательств и методов, которые в них используются. Стоит отметить, что в разных работах приводятся аргументы в пользу индивидуальных интервью, групповых тренингов, очных или дистанционных курсов [17]. Ряд авторов подчеркивают, что предпочтение определенному формату или конкретному методу может быть обусловлено различиями в категориях нарушителей (целевых аудиторий) и разных типов нарушений в условиях дорожно-транспортной среды.

Характеристика методов и программ психологических интервенций

Мотивационное интервью — это краткие интервью с правонарушителями. Большой популярностью такие интервенции пользуются при работе с водителями, практикующими вождение в нетрезвом состоянии [2; 32]. Необходимо подчеркнуть, что авторы работ по характеристике интервенций не дают однозначной оценки, насколько мотивационные интервью могут быть эффективными для работы с нарушителями с наличием алкогольной зависимости. Возможно, именно поэтому в целях повышения эффективности в отдельных случаях мотивационное интервью используется как определенный элемент процедуры медико-психологического ассессмента в специализированных центрах, где предусмотрены мероприятия по лечению [17].

Групповые занятия (тренинги) — это психологические интервенции в формате групповых тренингов, имеющие интерактивные формы, которые включают групповое обсуждение, самоанализ, рефлекссию. Некоторые из этих вмешательств позволяют существенно сократить количество нарушений в условиях дорожно-транспортной среды [22]. В работах по анализу групповых тренингов подчеркивается, что ключевое различие между эффективными и неудачными тренингами вряд ли будет заключаться в способе работы с группой, оно более вероятно из-за содержания материалов [17; 32].

Образовательные курсы онлайн / с мобильного телефона. По мере того, как технологии и онлайн-возможности увеличивались, существенно вырос интерес к использованию психологических вмешательств в формате онлайн с помощью компьютера или портативных устройств. Так, например, в онлайн-формате популяр-

ность получили короткие текстовые сообщения (например, текстовое сообщение о превышении скорости при передвижении на автомобиле или использование компьютерной оценки дорожного поведения водителя с целью обучения и усиления эффекта психологического вмешательства [17]). Вместе с тем необходимо сказать и об онлайн-курсах (дистанционных), направленных на корректировку конкретных правонарушений [24]. Некоторые авторы рекомендуют более активно использовать именно дистанционный формат, поскольку онлайн-обучение позволяет привлечь более молодую аудиторию, а также существенно повысить пропускную способность курса (большой охват аудитории, большой объем содержательной составляющей курса), что обеспечивает гибкость с точки зрения посещаемости, сокращение затрат на инструкторов и аренду места проведения [28].

Хотя количество таких онлайн-курсов растет (они очень распространены во многих европейских странах и США в отношении правонарушений водителей), доказательств их эффективности пока представлено не так много [17]. В качестве примера работ, посвященных анализу психологических интервенций в онлайн-формате, можно привести исследования с данными о сокращении количества зарегистрированных полицией правонарушений у участников курсов по сравнению с группами, которые не проходили специального обучения (т. е. выступали в качестве контрольных групп). В качестве примера можно привести Национальную систему переподготовки правонарушителей в Великобритании (NDORS), которая запустила два онлайн-курса в 2019 г. [17]. Эти курсы были нацелены на соблюдение требований по использованию ремня безопасности и профилактике отвлечения внимания.

Предельно обобщая результаты работ, посвященных анализу программ психологических интервенций, направленных на предотвращение аварий и ДТП, можно обозначить несколько акцентов, касающихся разработки содержательного контента курсов для водителей, нарушающих Правила дорожного движения и дорожное законодательство.

Ряд авторов подчеркивают, что эти курсы должны быть адаптированы к конкретной категории нарушителей, а сами психологические интервенции, как «рычаги» для изменения (коррекции) поведения при превышении скорости, вероятно, должны отличаться от «рычагов», необходимых для уменьшения отвлечения внимания от вождения [15; 25; 5; 10; 24]. Скорее всего, это связано с различиями в контингенте — целевой аудитории — посещающих эти курсы. Так, например, на правонарушителей, виновных в вождении в нетрезвом состоянии, водителей, совершивших ДТП со смертельным исходом, а также водителей, имеющих мотивацию (намерение) к умышленному нарушению, труднее оказывать влияние посредством вмешательства [17]. Аналогичным образом, как демонстрирует ряд исследований, для водителей, которые осознают, что подвержены гневу и проявлениям агрессии на

дороге [3], требуются психологические интервенции отличные от интервенций, направленных на водителей, которые своего гнева не осознают [3; 15; 8; 12]. Так, в одном недавнем (основанном на развитии навыков вождения) тренинге обнаружено, что водители, которые были идентифицированы как «агрессивные искатели ощущений», с меньшей вероятностью извлекают пользу из курса обучения [17]. Во всей совокупности эти исследования показывают, что приемы и способы для корректировки и изменения поведения различны в зависимости от подгрупп водителей и типов их правонарушений.

Программы воздействия на водителей-нарушителей с помощью привлечения на курсы жертв аварий или дорожно-транспортных происшествий (VIP — Victim Impact Panel — пострадавшие в авариях. — *Перевод авторов*) могут быть весьма привлекательными с точки зрения использования таких VIP-персон в программах психологических интервенций. Обычно они включают презентации выживших или родственников погибших, чтобы пробудить у участников курсов осмысление последствий аварий и сочувствие. Однако литература по поводу эффективности таких курсов весьма неоднозначна. В то время как одни исследователи обнаружили положительные эффекты [32], другие получили смешанные результаты или не выявили вообще никаких доказательств [19; 28; 24; 33].

Отдельного рассмотрения заслуживают **«риско-ориентированные программы»** психологической профилактики вождения в нетрезвом состоянии [22; 28]. Так, например, для правонарушителей без DUI (Driving under the influence — вождение в нетрезвом состоянии. — *Примечание авторов*). Так, например, в Германии предлагаются две программы курсов, основанные на опыте водителя. Первый курс предназначен для начинающих водителей (Aufbauseminar для Fahranfänger), а второй курс — для опытных водителей (Fahreignungsseminar) [2; 4; 6; 17; 34].

1. Курс для начинающих водителей

Этот курс предназначен для начинающих водителей, которые совершили серьезное нарушение или два нарушения легкой и средней степени тяжести [1; 11; 29]. Участники подобного курса организованы в группы от шести до двенадцати человек. Сам же курс состоит из четырех занятий по 135 минут каждое и проводится в течение двух—четырёх недель, причем не более одного занятия в один день. Между первой и второй сессиями проводится проверка особенностей вождения, чтобы наблюдать за поведением каждого участника в условиях дорожного трафика. Проверка вождения проводится в группах по три участника, и время вождения каждого участника должно составлять не менее 30 минут. В форме групповых обсуждений анализ проблемных дорожных ситуаций и другая информация помогают стимулировать осознанное поведение за рулем. Особое внимание уделяется признанию и оценке рисков.

2. Курс для опытных водителей

Курсы для опытных водителей состоят из двух отдельных частей: индивидуального психологического вмешательства (2 x 75 минут) и образовательной части в группе (до шести человек) (2 x 90 минут) [2; 11; 4; 24]. Такая психологическая интервенция направлена на объяснение участникам курса связи между триггерами, которые выступают в качестве «пусковых механизмов» отклоняющегося дорожного поведения, и риском аварии или дорожно-транспортного происшествия. Цель состоит в том, чтобы осмыслить свое поведение и сделать его более безопасным.

Первая сессия используется для оценки собственного поведения и состоит:

- из характеристики внутренних и внешних детерминант, приводящих к различным девиациям в дорожном движении;
- стимулирования личных ресурсов, а также анализа мотивов вождения;
- «самонаблюдения за критическим поведением» и «проверки нового целевого поведения» [17].

Вторая сессия призвана сделать стабильными изменения поведения дорожного поведения у водителей. Это происходит как минимум через три недели после первой сессии и включает в себя:

- обсуждение опыта самонаблюдения;
- обсуждение соблюдения договоренностей, которые были зафиксированы после первой сессии;
- обучение и дальнейшая разработка целевых соглашений;
- обучение и дальнейшее закрепление стратегий изменения дорожного поведения;
- стимулирование личных ресурсов и поддержки, а также мотивационная работа.

Образовательная часть направлена на распространение знаний о рискованном поведении, улучшение распознавания опасностей, мотивацию к саморефлексии и разработку альтернативных вариантов для передвижения [2; 17]. Выбор вопросов, связанных с правонарушением, основывается на правонарушениях в индивидуальной карьере водителя.

Эти два курса, предложенные в Германии, были включены в категорию психологических интервенций, направленных на корректировку рискованного дорожного поведения и типов нарушений, связанных с основными факторами риска [2; 17; 29] (например, вождение в нетрезвом состоянии, нарушение скоростного режима и др.). Таким образом, тип правонарушения определяет контингент участников вмешательства (для начинающих водителей или для водителей, имеющих многочисленные нарушения).

Говоря об эффективности программ, включающих психологические интервенции, направленные на

изменение дорожного поведения, нетрудно заметить, что многие из них имеют «слабый исследовательский дизайн» [17] (например, включают только одну экспериментальную группу без контрольной). Другие исследования, например курсы, в которых используются элементы технологий, направленных на повышение водительского мастерства, демонстрируют положительный тренировочный эффект при вождении без явного изменения дорожного поведения в целом. Как отмечают некоторые авторы, при планировании исследований, посвященных поиску доказательств эффективности психологических интервенций и профилактике отклоняющегося поведения водителей в условиях дорожно-транспортной среды следует обязательно учитывать фактор социального давления (например, посещение курсов с напарниками, друзьями, родственниками) [17; 34].

Вопрос оценки эффективности психологических интервенций нуждается в дальнейшей проработке и на сегодняшний день остается открытым.

Заключение

Анализ практик интервенций, направленных на предотвращение различных типов нарушений, приводящих к авариям и ДТП, может рассматриваться как важное направление деятельности психологической службы в области дорожной безопасности. Причем сами психологические интервенции могут выступать в качестве элемента системы медико-психологического ассессмента и оценки пригодности к управлению транспортным средством.

Обзор статей, характеризующих программы психологических интервенций, задает некоторые возможные ориентиры для подробных, практико-ориентированных исследований, посвященных тому, как именно можно влиять на дорожное поведение водителя-нарушителя, который проходит образовательные курсы. Изучение передового опыта стран, где законодательно закреплена и регулируется деятельность психологов в области безопасности дорожного движения, открывает широкие перспективы для поиска эффективных психологических решений по работе с водителями в современной России.

Хочется подчеркнуть, что рассмотрение практик психологических интервенций, позволяющих целенаправленно и эффективно формировать безопасное дорожное поведение водителей, обладает высокой ценностью, лежащей в основе важной социальной задачи — снижение уровня аварийности на дорогах ради сохранения человеческих жизней.

Литература

1. Харченко М.А., Плотникова М.А. Формирование установок безопасного вождения у начинающих водителей // Экспериментальная психология. 2020. Том 13. № 4. С. 180—191. DOI:10.17759/exppsy.2020130413

2. Assessment of personal resources for safe driving: the principles of medical psychological assessment in Germany / J. Brenner-Hartmann, T. Wagner, F. Musshoff, H. Hoffmann-Born, S. Lohr-Schwaab, J. Seidl. Bonn: Kirschbaum Verlag GmbH, 2014. 100 p.
3. Bailey S., Lennon A., Watson B. Getting mad may not mean getting even: The influence of drivers' ethical ideologies on driving anger and related behavior // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*. 2016. Vol. 36. P. 104—116. DOI:10.1016/j.trf.2015.11.004
4. Burger M., Brönstrup A., Pietrzik K. Derivation of tolerable upper alcohol intake levels in Germany: a systematic review of risks and benefits of moderate alcohol consumption // *Preventive medicine*. 2004. Vol. 39. № 1. P. 111—127. DOI:10.1016/j.ypmed.2003.11.011
5. Carroll K.M., Kiluk B.D. Cognitive behavioral interventions for alcohol and drug use disorders: Through the stage model and back again // *Psychology of Addictive Behaviors*. 2017. Vol. 31. № 8. P. 847—861. DOI:10.1037/adb0000311
6. Christ R. Driver improvement courses for novice drivers in Austria: What determines the effect? // *Recherche — Transports — Sécurité*. 2000. Vol. 67. P. 21—37. DOI:10.1016/S0761-8980(00)90104-3
7. Dahlen E.R., White R.P. The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving // *Personality and Individual Differences*. 2006. Vol. 41. № 5. P. 903—915. DOI:10.1016/j.paid.2006.03.016
8. Davies G.P., Broughton J. Criminal and motoring convictions of high risk drink/drivers // *Proceedings of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety: Montreal, Canada, August 4—9 2002* / Eds. D.R. Mayhew, C. Dussault. Utrecht: International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, 2002. P. 153—158.
9. Deery H.A., Fildes B.N. Young Novice Driver Subtypes: Relationship to High Risk Behavior, Traffic Accident Record, and Simulator Driving Performance // *Human Factors*. 1999. Vol. 41. № 4. P. 628—643. DOI:10.1518/001872099779656671
10. Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving / E.R. Dahlen, R.C. Martin, K. Ragan, M.M. Kuhlman // *Accident Analysis and Prevention*. 2005. Vol. 37. № 2. P. 341—348. DOI:10.1016/j.aap.2004.10.006
11. Educational and therapeutic approaches as responses to traffic offences: Review of literature and applicability to the Belgian context / M. Brion, J.-C. Meunier, A. Tsapi, J. Vissers, M. Sucha, M. Dromlova, L. Kluppels. Brussels: Vias Institute-Knowledge Centre, 2018. 88 p.
12. Effectiveness of Mentoring Programs for Youth: A Meta-Analytic Review / D.L. DuBois, B.E. Holloway, J.C. Valentine, H. Cooper // *American Journal of Community Psychology*. 2002. Vol. 30. № 2. P. 157—197. DOI:10.1023/A:1014628810714
13. Fuller R., McHugh C., Pender S. Task difficulty and risk in the determination of driver behavior // *European Review of Applied Psychology*. 2008. Vol. 58. № 1. P. 13—21. DOI:10.1016/j.erap.2005.07.004
14. Glassman J.E., Politowicz M.S., Yamani Y. Transfer and Retention: A Systematic Exploration of the Effect of a Driver Attention Training Program // *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting*. 2022. Vol. 66. № 1. P. 973—976. DOI:10.1177/1071181322661499
15. 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: Helsinki, 19th-20th August 2013*. Helsinki, 2013. P. 28—28.
16. Janicak C. Predicting Accidents at Work with Measures of Locus of Control and Job Hazards // *Psychological Reports*. 1996. Vol. 78. № 1. P. 115—121. DOI:10.2466/pr0.1996.78.1.115
17. Kluppels L., Delannoy S., Silverans P. Mesures éducatives courtes pour les contrevenants routiers: Aperçu, évaluation et application des mesures éducatives courtes [Электронный ресурс]. Brussel: Institut Vias, 2021. 57 p. URL: https://www.researchgate.net/publication/356790972_Mesures_educatives_courtes_pour_les_contrevenants_routiers (дата обращения: 07.11.2022).
18. Kochetova T.V. The Patterns of Drivers' Traffic Behavior: Evidence from Three Countries // *Frontiers in Psychology*. 2022. Vol. 13. Article ID 869029. 4 p. DOI:10.3389/fpsyg.2022.869029
19. Landenberger N., Lipsey M. The positive effects of cognitive-behavioral programs for offenders: A meta-analysis of factors associated with effective treatment // *Journal of Experimental Criminology*. 2005. Vol. 1. № 4. P. 451—476.
20. Mayhew D., Simpson H. The safety value of driver education and training // *Injury Prevention*. 2002. Vol 8. № 2. P. 3—8. DOI:10.1136/ip.8.suppl_2.ii3
21. McCart A.T., Shabanova V.I., Leaf W.A. Driving experience, crashes and traffic citations of teenage beginning drivers // *Accident Analysis & Prevention*. 2003. Vol. 35. № 3. P. 311—320. DOI:10.1016/S0001-4575(02)00006-4
22. Meinhard G. „Klare Sicht...!?!“: Evaluation der Wirksamkeit eines primärpräventiven Programmes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit: Diss. PhD. [Электронный ресурс]. Bonn: Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn, 2019. 141 p. URL: <https://hdl.handle.net/20.500.11811/8157> (дата обращения: 06.04.2023).
23. Meinhard G. Evaluation of the effectiveness of a primary preventive program „Clear Picture...!?!“ to increase traffic safety // *Transactions on Transport: International Scientific Journal for Transport Sciences*. 2020. Vol. 11. № 1. P. 33—40. DOI:10.5507/tots.2019.004
24. Mindfulness-Based Stress Reduction in Massachusetts Correctional Facilities / M. Samuelson, J. Carmody, J. Kabat-Zinn, M.A. Bratt // *The Prison Journal*. 2007. Vol. 87. № 2. P. 254—268. DOI:10.1177/0032885507303753

25. Novice Drivers' Risky Driving Behavior, Risk Perception, and Crash Risk: Findings From the DRIVE Study / R. Ivers, T. Senserrick, S. Boufous, M. Stevenson, H.-Y. Chen, M. Woodward, R. Norton // *American Journal of Public Health*. 2009. Vol. 99. № 9. P. 1638—1644. DOI:10.2105/AJPH.2008.150367
26. Preferred reporting items for systematic review and meta-analysis protocols (PRISMA-P) 2015: elaboration and explanation / L. Shamseer, D. Moher, M. Clarke, D. Gherzi, A. Liberati, M. Petticrew, P. Shekelle, L.A. Stewart; PRISMA-P Group // *BMJ*. 2015. Vol. 349. Article ID g7647. 25 p. DOI:10.1136/bmj.g7647
27. Psychological therapy using virtual reality for treatment of driving phobia: a systematic review / R.A. Elphinston, A. Vaezipour, J.A. Fowler, T.G. Russell, M. Sterling // *Disability and Rehabilitation*. 2022. P. 1—13. DOI:10.1080/09638288.2022.2069293
28. *Ranney T.A.* Models of driving behavior: A review of their evolution // *Accident Analysis and Prevention*. 1994. Vol. 26. № 6. P. 733—750. DOI:10.1016/0001-4575(94)90051-5
29. Sohn J.M., Meyer-Gramcko F. Evaluation of traffic therapy — interim balance sheet and outlook // *Journal of Road Safety*. 1998. Vol. 44. № 4. P. 170—173.
30. The effects of combining sanctions and rehabilitation for driving under the influence: An evaluation of the New Jersey alcohol countermeasures program / R.E. Green, J.F. French, P.W. Haberman, P.W. Holland // *Accident Analysis and Prevention*. 1991. Vol. 23. № 6. P. 543—555. DOI:10.1016/0001-4575(91)90019-2
31. The Role of Affect in Predicting Social Behaviors: The Case of Road Traffic Violations / R. Lawton, D. Parker, A. Manstead, S. Stradling // *Journal of Applied Social Psychology*. 1997. Vol. 27. № 14. P. 1258—1276. DOI:10.1111/j.1559-1816.1997.tb01805.x
32. *Verkehrsverhaltenslehre für Fahrlehrer I* / B. Kollbach, M. Franke, J. Meier, A. Destradis. Hannover: Degener, 2018. 148 p.
33. *Yahoodik S., Yamani Y.* Attentional Control in Young Drivers: Does Training Impact Hazard Anticipation in Dynamic Environments? // *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting*. 2020. Vol. 64. № 1. P. 1986—1990. DOI:10.1177/1071181320641478
34. Young novice driver subtypes: Relationship to driving violations, errors and lapses / F. Lucidi, A.M. Giannini, R. Sgalla, L. Mallia, A. Devoto, S. Reichmann // *Accident Analysis and Prevention*. 2010. Vol. 42. № 6. P. 1689—1696. DOI:10.1016/j.aap.2010.04.008

References

1. Kharchenko M.A., Plotnikova M.A. Formirovanie ustanovok bezopasnogo vozheniya u nachinayushchikh voditelei [Developing Safe Driving Attitudes Among Novice Drivers]. *Ekspieriment'naya psikhologiya = Experimental Psychology (Russia)*, 2020. Vol. 13, no. 4, pp. 180—191. DOI:10.17759/exppsy.2020130413 (In Russ.).
2. Brenner-Hartmann J., Wagner T., Musshoff F., Hoffmann-Born H., Lohr-Schwaab S., Seidl J. Assessment of personal resources for safe driving: the principles of medical psychological assessment in Germany. Bonn: Kirschbaum Verlag GmbH, 2014. 100 p.
3. Bailey S., Lennon A., Watson B. Getting mad may not mean getting even: The influence of drivers' ethical ideologies on driving anger and related behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, 2016. Vol. 36, pp. 104—116. DOI:10.1016/j.trf.2015.11.004
4. Burger M., Brönstrup A., Pietrzik K. Derivation of tolerable upper alcohol intake levels in Germany: a systematic review of risks and benefits of moderate alcohol consumption. *Preventive medicine*, 2004. Vol. 39, no. 1, pp. 111—127. DOI:10.1016/j.ypmed.2003.11.011
5. Carroll K.M., Kiluk B.D. Cognitive behavioral interventions for alcohol and drug use disorders: Through the stage model and back again. *Psychology of Addictive Behaviors*, 2017. Vol. 31, no. 8, pp. 847—861. DOI:10.1037/adb0000311
6. Christ R. Driver improvement courses for novice drivers in Austria: What determines the effect? *Recherche — Transports — Sécurité*, 2000. Vol. 67, pp. 21—37. DOI:10.1016/S0761-8980(00)90104-3
7. Dahlen E.R., White R.P. The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences*, 2006. Vol. 41, no. 5, pp. 903—915. DOI:10.1016/j.paid.2006.03.016
8. Davies G.P., Broughton J. Criminal and motoring convictions of high risk drink/drivers. In Mayhew D.R., Dussault C. (eds.), *Proceedings of the 16th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety: Montréal, Canada, August 4—9 2002*. Utrecht: International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, 2002, pp. 153—158.
9. Deery H.A., Fildes B.N. Young Novice Driver Subtypes: Relationship to High Risk Behavior, Traffic Accident Record, and Simulator Driving Performance. *Human Factors*, 1999. Vol. 41, no. 4, pp. 628—643. DOI:10.1518/001872099779656671
10. Dahlen E.R., Martin R.C., Ragan K., Kuhlman M.M. Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention*, 2005. Vol. 37, no. 2, pp. 341—348. DOI:10.1016/j.aap.2004.10.006
11. Brion M., Meunier J.-C., Tsapi A., Vissers J., Sucha M., Dromlova M., Kluppels L. Educational and therapeutic approaches as responses to traffic offences: Review of literature and applicability to the Belgian context. Brussels: Vias Institute-Knowledge Centre, 2018. 88 p.

12. DuBois D.L., Holloway B.E., Valentine J.C., Cooper H. Effectiveness of Mentoring Programs for Youth: A Meta-Analytic Review. *American Journal of Community Psychology*, 2002. Vol. 30, no. 2, pp. 157—197. DOI:10.1023/A:1014628810714
13. Fuller R., McHugh C., Pender S. Task difficulty and risk in the determination of driver behavior. *European Review of Applied Psychology*, 2008. Vol. 58, no. 1, pp. 13—21. DOI:10.1016/j.erap.2005.07.004
14. Glassman J.E., Politowicz M.S., Yamani Y. Transfer and Retention: A Systematic Exploration of the Effect of a Driver Attention Training Program. *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting*, 2022. Vol. 66, no. 1, pp. 973—976. DOI:10.1177/1071181322661499
15. 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: Helsinki, 19th-20th August 2013*. Helsinki, 2013, pp. 28—28.
16. Janicak C. Predicting Accidents at Work with Measures of Locus of Control and Job Hazards. *Psychological Reports*, 1996. Vol. 78, no. 1, pp. 115—121. DOI:10.2466/pr0.1996.78.1.115
17. Kluppels L., Delannoy S., Silverans P. Mesures éducatives courtes pour les contrevenants routiers: aperçu, évaluation et application des mesures éducatives courtes [Elektronnyi resurs]. Brussel: Institut Vias, 2021. 57 p. URL: https://www.researchgate.net/publication/356790972_Mesures_educatives_courtes_pour_les_contrevenants_routiers (Accessed 07.11.2022).
18. Kochetova T.V. The Patterns of Drivers' Traffic Behavior: Evidence from Three Countries. *Frontiers in Psychology*, 2022. Vol. 13, article ID 869029, 4 p. DOI:10.3389/fpsyg.2022.869029
19. Landenberger N., Lipsey M. The positive effects of cognitive-behavioral programs for offenders: A meta-analysis of factors associated with effective treatment. *Journal of Experimental Criminology*, 2005. Vol. 1, no. 4, pp. 451—476.
20. Mayhew D., Simpson H. The safety value of driver education and training. *Injury Prevention*, 2002. Vol 8, no. 2, pp. 3—8. DOI:10.1136/ip.8.suppl_2.ii3
21. McCart A.T., Shabanova V.I., Leaf W.A. Driving experience, crashes and traffic citations of teenage beginning drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 2003. Vol. 35, no. 3, pp. 311—320. DOI:10.1016/S0001-4575(02)00006-4
22. Meinhard G. “Klare Sicht...!?”: Evaluation der Wirksamkeit eines primärpräventiven Programmes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit: Diss. PhD. [Elektronnyi resurs]. Bonn: Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn, 2019. 141 p. URL: <https://hdl.handle.net/20.500.11811/8157> (Accessed 06.04.2023).
23. Meinhard G. Evaluation of the effectiveness of a primary preventive program “Clear Picture...!?” to increase traffic safety. *Transactions on Transport: International Scientific Journal for Transport Sciences*, 2020. Vol. 11, no. 1, pp. 33—40. DOI:10.5507/tots.2019.004
24. Samuelson M., Carmody J., Kabat-Zinn J., Bratt M.A. Mindfulness-Based Stress Reduction in Massachusetts Correctional Facilities. *The Prison Journal*, 2007. Vol. 87, no. 2, pp. 254—268. DOI:10.1177/0032885507303753
25. Ivers R., Senserrick T., Boufous S., Stevenson M., Chen H.-Y., Woodward M., Norton R. Novice Drivers' Risky Driving Behavior, Risk Perception, and Crash Risk: Findings From the DRIVE Study. *American Journal of Public Health*, 2009. Vol. 99, no. 9, pp. 1638—1644. DOI:10.2105/AJPH.2008.150367
26. Shamseer L., Moher D., Clarke M., Ghersi D., Liberati A., Petticrew M., Shekelle P., Stewart L.A., PRISMA-P Group Preferred reporting items for systematic review and meta-analysis protocols (PRISMA-P) 2015: elaboration and explanation. *BMJ*, 2015. Vol. 349, article ID g7647, 25 p. DOI:10.1136/bmj.g7647
27. Elphinston R.A., Vaezipour A., Fowler J.A., Russell T.G., Sterling M. Psychological therapy using virtual reality for treatment of driving phobia: a systematic review. *Disability and Rehabilitation*, 2022, pp. 1—13. DOI:10.1080/09638288.2022.2069293
28. Ranney T.A. Models of driving behavior: A review of their evolution. *Accident Analysis and Prevention*, 1994. Vol. 26, no. 6, pp. 733—750. DOI:10.1016/0001-4575(94)90051-5
29. Sohn J.M., Meyer-Gramcko F. Evaluation of traffic therapy — interim balance sheet and outlook. *Journal of Road Safety*, 1998. Vol. 44, no. 4, pp. 170—173.
30. Green R.E., French J.F., Haberman P.W., Holland P.W. The effects of combining sanctions and rehabilitation for driving under the influence: An evaluation of the New Jersey alcohol countermeasures program. *Accident Analysis and Prevention*, 1991. Vol. 23, no. 6, pp. 543—555. DOI:10.1016/0001-4575(91)90019-2
31. Lawton R., Parker D., Manstead A., Stradling S. The Role of Affect in Predicting Social Behaviors: The Case of Road Traffic Violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 1997. Vol. 27, no. 14, pp. 1258—1276. DOI:10.1111/j.1559-1816.1997.tb01805.x
32. Kollbach B., Franke M., Meier J., Destradis A. Verkehrsverhaltenslehre für Fahrer I /. Hannover: Degener, 2018. 148p.
33. Yahoodik S., Yamani Y. Attentional Control in Young Drivers: Does Training Impact Hazard Anticipation in Dynamic Environments? *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting*, 2020. Vol. 64, no. 1, pp. 1986—1990. DOI:10.1177/1071181320641478
34. Lucidi F., Giannini A.M., Sgalla R., Mallia L., Devoto A., Reichmann S. Young novice driver subtypes: Relationship to driving violations, errors and lapses. *Accident Analysis and Prevention*, 2010. Vol. 42, no. 6, pp. 1689—1696. DOI:10.1016/j.aap.2010.04.008

Информация об авторах

Бедина Инесса Александровна, кандидат медицинских наук, ученый секретарь, Московский научно-практический центр наркологии Департамента здравоохранения города Москвы (ГБУЗ «МНПЦ наркологии ДЗМ»), г. Москва, Российская Федерация, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9040-2913>, e-mail: ibedina@mail.ru

Кочетова Татьяна Викторовна, кандидат психологических наук, доцент кафедры психологии управления, Московский государственный психолого-педагогический университет (ФГБОУ ВО МГППУ), г. Москва, Российская Федерация, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0746-680X>, e-mail: kochetovatv@gmail.com

Information about the authors

Inessa A. Bedina, PhD in Medicine, scientific Secretary, Moscow Research and Practical Centre of the Department of Public Health, Moscow, Russia, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9040-2913>, e-mail: ibedina@mail.ru

Tatiana V. Kochetova, PhD in Psychology, Associate Professor at the Chair of Management Psychology, Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0746-680X>, e-mail: kochetovatv@gmail.com

Получена 15.01.2023

Принята в печать 16.03.2023

Received 15.01.2023

Accepted 16.03.2023