

К вопросу о перспективах развития TRAFFIC PSYCHOLOGY в России

Т.В. КОЧЕТОВА

кандидат психологических наук, доцент кафедры психологии управления Московского городского психолого-педагогического университета, участник TPI-project (Traffic Psychology International)

В статье рассматривается проблематика исследований такого направления современной психологии, как Traffic Psychology. Показано, что в связи с последними общественными преобразованиями, возрастает научный интерес к проблеме взаимодействия субъектов в социальной и «искусственно созданной» среде, примером которой может служить дорожно-транспортная среда мегаполиса. Описываются и характеризуются направления исследований прикладного характера Traffic Psychology, которым в зарубежной психологии придается особое значение, поскольку они помогают выявить роль собственно человеческого фактора в формировании и развитии дорожно-транспортной среды, ее эффективном и безаварийном использовании. Особое внимание уделено оценке конкретных проблем социально-психологического характера, обуславливающих специфику дорожно-транспортной среды московского мегаполиса.

Ключевые слова: *Traffic Psychology (психология дорожного движения), транспортная психология, дорожно-транспортная среда, субъект движения.*

Как показывает анализ работ по проблематике, такое направление прикладных психологических исследований, как Traffic Psychology, для современной психологической науки не является чем-то новым и уникальным как для зарубежных, так и для отечественных исследователей. Можно констатировать, что сегодня появляется все больше и больше работ, в той или иной степени затрагивающих различные аспекты поведения человека, связанные, например, с управлением автотранспортным средством, проблемой безопасности в условиях дорожного движения, выбором оптимальной стратегии безаварийного вождения и т.п.

Вместе с тем необходимо подчеркнуть, что в рамках отечественной психологии исследования подобного рода

принято связывать, прежде всего, с такой отраслевой принадлежностью, как *транспортная психология*. Так, прерогативой исследований данной отрасли традиционно могут считаться: психофизиологические характеристики водителей автотранспортных средств, влияющих на безопасность на дороге; особенности протекания психологических процессов при управлении автотранспортным средством (концентрация и распределение внимания, утомляемость, способность к пространственной ориентировке и др.); основы психофизиологии труда водителя и его психологическая надежность в системе «водитель-автомобиль-дорога-среда» [6].

Представляется совершенно логичным, что подробное изучение данных ас-

пектов является, безусловно, крайне важным на сегодняшний день, поскольку постоянно увеличивающаяся статистика дорожно-транспортных происшествий диктует объективную необходимость тщательного изучения факторов, которые являются причиной самых различных инцидентов на дороге. Однако необходимо также отметить, что сейчас сама по себе дорожно-транспортная среда является весьма динамичной и достаточно сложной системой, которая требует более подробного рассмотрения вопросов, например, в условиях современного мегаполиса. Именно здесь существенную роль играют факторы психологической адаптации человека к социальной среде «большого города», его чрезвычайная включенность в транспортную среду и систему отношений между всеми ее участниками.

В этом контексте является особенно ценным анализ опыта зарубежных исследований прикладного характера, объединенных общим названием «Traffic Psychology» и направленных на изучение различных поведенческих проявлений субъекта, управляющего транспортным средством в искусственно созданной, поддерживаемой дорожно-транспортной среде, прежде всего, мегаполиса, которая оказывает влияние на поведение субъекта в условиях траффика.

Таким образом, не трудно заметить, что проблематика Traffic Psychology (*психология дорожного движения в условиях траффика* представляется наиболее адекватным переводом), конечно же, не исключает исследование различных вопросов, определяющих предметную область транспортной психологии. Но отличительной особенностью является именно рассмотрение приемов и способов взаимодействия индивида с дорожно-транспорт-

ной средой в целом, ее участниками, а также поиск причинно-следственных связей, лежащих в основе этого взаимодействия в современном мегаполисе. Это еще раз свидетельствует в пользу актуальности данных исследований для крупных городов с высокой плотностью населения, сложной и разветвленной транспортной системой сообщения, где проблема безопасности дорожного движения очень остро стоит как перед городскими властями, так и перед гражданами, затрагивая вопросы организации и управления дорожно-транспортными потоками [12].

Проводя теоретический обзор источников по проблематике Traffic Psychology, не трудно заметить, что некоторые авторы отмечают необходимость изучения различных аспектов поведения индивида на дороге в исторической перспективе, поскольку поведенческие паттерны в разные исторические периоды характеризуются высокой стабильностью приемов и способов, а различия состоят лишь в видах используемых транспортных средств. Так, например, причины дорожных инцидентов во время движения, рискованный стиль поведения водителя и/или пешехода носят универсальный характер, поэтому вполне логично, что они оказались в фокусе внимания различных междисциплинарных и межотраслевых исследований [7; 8; 10; 11].

Так, на сегодняшний день среди основных наиболее активно разрабатываемых проблем исследования в рамках Traffic Psychology можно выделить следующие «блоки».

1. Поведение участников дорожного движения, которое повлекло за собой возникновение аварии или аварийной ситуации (особое внимание уделяется различным возрастным группам, особенностям

аварийных ситуаций на разных видах транспорта, особенностям конструкционного решения, например, специфике магистралей, дорожного покрытия, транспортной развязки и др.), а также прогнозы развития данных поведенческих проявлений. В этой связи изучаются процесс управления транспортным средством (в частности, сформированность моторного навыка управления; восприятие дорожно-транспортной обстановки, процесс обработки поступающей информации водителем, скорость принятия решения; психофизиологическое состояние водителя; личностные особенности водителя — склонность к риску, общий эмоциональный фон, мотивы поведения за рулем); стратегии поведения в конфликтных ситуациях или ситуациях возникновения несчастного случая; социальные экспектации участников дорожно-транспортной среды по отношению друг к другу и др. [10].

2. Психологическая профилактика и предотвращение несчастных случаев и дорожно-транспортных происшествий (разработка и внедрение образовательных программ, обеспечивающих качественную подготовку водителей автотранспортных средств [9], повышение квалификации водителя на специальных курсах безаварийного вождения); обеспечение условий для безопасного движения за счет изменения правовых (система штрафов, взысканий за совершение нарушения), образовательных (подготовка водителей и инструкторов, осуществляющих подготовку водителей различных категорий) мер и конструкторских решений

(например, дизайн дороги, расположение знаков и указателей и т.п.).

3. Разработка системы мер, связанных с поддержкой общей мобильности граждан отдельных категорий (пожилых граждан и пенсионеров, лиц с ограниченными возможностями здоровья), а именно, с обеспечением выбора транспортного средства, использованием различных навигационных систем управления транспортным средством с учетом резистентности и высокой зависимости мобильности (такой категории, как инвалиды) от наличия в транспортном средстве дополнительных опций, обеспечивающих удобство его эксплуатации. К этому же «блоку» относятся разработки в области проектирования дорожной среды с ориентацией на управление «спросом перемещения», например, меры по ценообразованию льготных поездок по определенному маршруту в заданное время [11] для «разгрузки» плотности других транспортных потоков и т.п.

4. Психологическая помощь и реабилитация водителей, которые являлись участниками дорожно-транспортного происшествия. В рамках этого «блока» разрабатываются специальные процедуры оценки состояния водителя после дорожно-транспортного происшествия, ряд восстановительных мероприятий, включая как медицинские, так и собственно психологические аспекты реабилитации: индивидуальное и групповое консультирование, тренинговые программы, курсы [7; 9]¹.

Подводя итог, не трудно заметить, что сегодня Traffic Psychology включает

¹ Необходимо отдельно подчеркнуть, что сегодня особая роль отводится исследованиям, связанным с безопасностью в условиях полетов и путешествий на железных дорогах, пассажирских перевозок в метро. Однако данные «исследовательские линии» в большей степени принято связывать с авиационной психологией и психологией железнодорожного транспорта, что, собственно, соответствует целям и задачам транспортной психологии.

в себя комплексные исследования междисциплинарного характера, где индивид рассматривается в качестве «ядра интерактивного траффика», изучаются его психические состояния, эмоции и мотивы поведения, которые, с одной стороны, являются следствием, а с другой, — причиной определенной дорожно-транспортной среды в условиях современного мегаполиса. Анализируя работы авторов, работающих в направлении «Traffic Psychology», представляется весьма проблематичным ответить на вопрос о его отраслевой принадлежности и статусе как отдельной самостоятельной отрасли психологии. Скорее, сейчас это может рассматриваться в качестве предмета для последующей дискуссии. Тем не менее, одно можно сказать с существенной долей уверенности: исследования, которые проводятся в данной области, ставят своей целью поиск более эффективных решений узкоспециализированных прикладных задач с учетом специфики и влияния человеческого фактора на «искусственную среду», частным случаем которой является среда дорожно-транспортная [3].

Хочется также отметить особую актуальность и своевременность психологических исследований в рамках Traffic Psychology для такого крупнейшего мегаполиса, как Москва, поскольку здесь исследования, направленные на решения узкоспециализированных задач, смогли бы способствовать более эффективному управлению дорожно-транспортной средой, оптимизации транспортных потоков с целью снятия столь остро стоящих в прикладном плане транспортных проблем.

Так, например, ситуация транспортного коллапса сегодня стала рассматри-

ваться как неотъемлемый «признак» города не только в зимнее время (в связи с трудными природными условиями), но и как проблема, постоянно возникающая ежедневно в определенные часы, связанные с транспортными пассажиропотоками. Психологически транспортный коллапс связан с формированием «узлов» социальной напряженности, которые являются прямым следствием проявлений системного кризиса в организации функционирования дорожно-транспортной среды московского мегаполиса. В этой связи весьма показательным выглядит сформированная установка: «Пробки на дорогах — это огромная проблема!». При этом недооценивается то обстоятельство, что пробки есть не столько сама проблема, сколько следствие других проблем и, прежде всего, проблем социального характера.

В свою очередь, эти проблемы являются прямым следствием реализации на протяжении ряда предшествующих лет видения городскими властями перспектив развития мегаполиса, в рамках которых Москва фактически рассматривалась не как среда жизнедеятельности сложноструктурированной человеческой общности, а как пространство для вложения инвестиций. При этом стало закономерным, что в рамках данной логики при принятии концептуальных организационно-предметных решений совокупность переменных, связанных непосредственно с человеческим фактором, чаще всего попросту игнорировалась [2; 3].

Сегодня, в формирующихся условиях реального перехода от парадигмы «город для инвестиций» к парадигме «город для жизни» на тактическом, а в конечном счете, и на стратегическом уровнях, полномасштабный анализ и учет человеческого

фактора представляется необходимым условием как повышения качества принимаемых решений, так и обеспечения способов их реализации. Последнее связано, прежде всего, с адекватным восприятием и действенной социальной поддержкой данных решений населением [2].

Существенную роль в поиске эффективных решений для изменений этой ситуации может сыграть анализ результатов современных психологических исследований в данной области. Такой анализ и использование накопленного опыта в разрешении проблем дорожно-транспортной среды «большого города», адекватная оценка реального положения дел в конкретном мегаполисе — городе Москве — послужат основой для необходимых первоочередных и перспективных социально-психологических исследований, которые, в свою очередь, обеспечат формирование установок — «город для жизни» и «город для граждан».

К первоочередным задачам, которые требуют решения, относятся:

- взаимодействие субъектов — участников трафика (восприятие друг друга водителями разных профессиональных и социальных категорий; соотношение ролевых установок в схеме «я-водитель — я-пешеход»; этнокультурные особенности водителей, которые сегодня в Москве осуществляют значительную долю перевозок пассажиров общественного транспорта; влияние технической подготовки и практического опыта; и т. д.);

- проблема формирования «дорожных карт» — выбор маршрута и средств перемещения в городе (состояние общественного транспорта, условий, связанных с его безопасной эксплуатацией, а также его субъективное восприятие различными социальными категориями

граждан, проживающих в мегаполисе; расположение, организация, информационно-маркетинговое обеспечение паркингов различного назначения; характерные особенности установочных приоритетов представителей различных социальных, профессиональных, возрастных, этнических категорий жителей города в данном контексте, в том числе, использование гибкой ценовой политики для граждан особых категорий, например, пожилых людей, лиц с ограниченными возможностями здоровья и т. д.);

- внешние стимулы и их воздействие на водителя (расположение, дизайн дорожных знаков, светофоров, режим работы последних; размещение, дизайн, технические и цветовые характеристики рекламных объектов, располагающихся вдоль магистралей; размещение и состояние дорожной разметки; технические и эксплуатационные характеристики дорожных развязок, перекрестков и схема организации движения на них, и т. д.);

- повышение эффективности управления городским трафиком, взаимосвязь различных видов транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров, предотвращение внештатных и экстремальных ситуаций, возникающих на дороге, оперативное реагирование на них;

- повышение качества профессиональной подготовки водителей, разработка качественно новых образовательных программ, позволяющих не просто осваивать правила дорожного движения, но и обеспечивать психологическую готовность и устойчивость к ситуации риска в дорожно-транспортной среде (реальная оценка и учет индивидуально-психологических характеристик кандидатов как при приеме и обучении в автошколах, так и при приеме на работу, особенно в организациях, зани-

мающихся пассажирскими перевозками)². Отдельно следует выделить задачу подготовки автолюбителей, которые могут выезжать за рубеж и пользоваться услугами аренды автотранспорта в других странах, где приходится сталкиваться с принципиально иной культурой вождения и управления транспортным средством;

- обеспечение постоянно действующей системы мониторинга, включая комплексную психологическую оценку степени профессионального соответствия инструкторов по вождению, осуществляющих подготовку водителей в автошколах, соответствующую мировым нормам и стандартам подготовки инструкторов, постоянное повышение их квалификации; содержательное обеспечение роли профессиональных ассоциаций, осуществляющих координационную деятельность в сфере подготовки водителей различных категорий (таких как, например, Межрегиональная ассоциация автомобильных школ, Гильдия автошкол и др.)³.

К *перспективным задачам* относятся:

- развитие «культуры поведения» на дорогах в условиях транспортных потоков, характеризующихся высокой степенью плотности через организацию серии профилактико-образовательных мероприятий, направленных на формирование компетенций в области взаимодействия, психологии общения, конфликтологии;

- формирование на индивидуальном уровне установки на восприятие конвенциональных норм как приоритетных ориентиров социальной активности граждан, смена ментальных представлений, бази-

рующихся на повышенной комфортности с точки зрения принятия общественных норм и правил с тотальной установкой их фактического игнорирования, на принятие и поддержание норм и правил конструктивного взаимодействия со всеми участниками дорожного движения;

- последовательное формирование чувства социального доверия и социальной солидарности (в настоящий момент в условиях московского мегаполиса речь идет — и поведение людей в трафике более чем показательны в этом плане — не просто о противостоянии групп и группировок в логике «мы» и «они», но, по сути дела, о психологической войне «всех против всех» в логике «я» и «они» и «все против меня»);

- оценка и постоянный мониторинг неизбежных социальных рисков и социальных бонусов при принятии и реализации тех или иных решений городскими властями (в реальных условиях московского мегаполиса практически любое решение неизбежно идет вразрез со значимыми интересами тех или иных социальных групп и наталкивается на реальное противодействие: весьма показательным примером здесь может служить ситуация с введением пропускных турникетов на входе в общественный транспорт, когда автобус задерживается в связи с большой очередью на посадку, а автомобилисты не могут проехать из-за образовавшихся на дороге заторов, что приводит к росту психологического сопротивления данному «нововведению», повышению уровня агрессивности, усилению негативного эмо-

² См.: Программа дополнительного профессионального образования «Психология дорожного движения в системе подготовки преподавателей автошкол и водителей автотранспортных средств», разработанная на факультете социальной психологии МГППУ [5].

³ Подробно ознакомиться с деятельностью данных профессиональных объединений можно на сайтах: Межрегиональная ассоциация автомобильных школ [4], Гильдия автошкол [1].

ционального состояния при управлении транспортным средством).

В заключение следует отметить, что широта охвата конкретных прикладных исследований, как в области транспортной психологии, так и в области психологии дорожного движения, позволяет получать ответы на самые сложные вопросы причин и прогнозов поведения субъекта — участника взаимодействия на дороге. Анализируя исследования авторов, работающих в направлении «Traffic Psychology», несмотря на существенные различия в характере исследовательских задач

и методологических оснований, можно прийти к выводу о том, что эти работы в целом отражают важную тенденцию — обращение должного внимания на комплексное решение проблем дорожно-транспортной среды. Хочется надеяться, что мировой опыт, а также опыт отечественных психологических исследований в данной сфере, будут способствовать дальнейшему росту интереса к проблематике Traffic Psychology и поиску эффективных решений в области проектирования и развития оптимальной дорожно-транспортной среды.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гильдия автошкол [Электронный ресурс] URL: <http://www.autogild.ru>
2. Кондратьев М.Ю., Кочетова Т.В. «Traffic psychology»: от прикладных исследований к методологии комплексного изучения современной дорожно-транспортной среды // Сборник материалов международной научно-практической конференции, 28—30 июня 2012 г. — 2-е изд. испр. и доп. СПб., 2012.
3. Кочетова Т.В. «Traffic Psychology»: от фрагментарных исследований к комплексным решениям прикладных задач транспортных проблем // Социальная психология и общество. 2011. № 2.
4. Межрегиональная ассоциация автомобильных школ [Электронный ресурс]. URL: <http://maash.ru>
5. Психология дорожного движения в системе подготовке преподавателей автошкол и водителей автотранспортных средств: Программа дополнительного профессионального образования / Сост. Т.В. Кочетова. Москва, 2014.
6. Романов А.Н. Автотранспортная психология: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений. М., 2002.
7. A Dictionary of Transport Analysis // K. Button, H. Vega, P. Nijkamp [Электронный ресурс]. <http://www.worldcat.org/title/dictionary-of-transport-analysis/oclc/798521016/editions?referer=di&editionsView=true>
8. Empirische Verkehrspsychologie [Empirical Traffic Psychology] / B. Schlag. (ed.). Lengerich; Berlin, 1999.
9. Molina J.G., Garcia-Ros R., Keskinen E. Implementation of the driver training curriculum in Spain: An analysis based on the Goals for Driver Education (GDE) framework // Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour. 2014. Vol. 26.
10. Rothengatter T. Psychological aspects of road user behaviour // Applied Psychology: An International Review. 1997. Vol. 46. No 3.
11. Schade J., & Schlag B. Acceptability of urban transport pricing strategies // Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour. 2003. Vol. 6.
12. Traffic Psychology International [Электронный ресурс]. URL: <http://traffic-psychology-international.eu>

On the Perspectives of Traffic Psychology Development in Russia

T.V. KOCHETOVA

*PhD in Psychology, associate professor at the Chair of Management Psychology,
Moscow State University of Psychology and Education,
Traffic Psychology International member*

The paper addresses the issues of traffic psychology, one of the branches in modern psychological research. Recent years have seen an increase in the scientific interest in the problems of interaction of individuals in the social and 'artificially designed' environments, of which traffic environment in a big city is a fine example. The paper describes the patterns of applied research in traffic psychology which plays an important role in Western psychology because of its contribution to the understanding of purely human factors in the development of road and traffic environment and in the improvements of traffic mobility and road safety. Special attention is drawn to particular problems of a social psychological origin that shape the specifics of traffic environment in the Moscow region.

Keywords: *traffic psychology, transportation psychology, road and traffic environment, road user.*

REFERENCES

1. Gil'diya avtoshkol [Elektronnyi resurs] URL: <http://www.autogild.ru> [R.K.1]
2. Kondrat'ev M.Yu., Kochetova T.V. "Traffic psychology": ot prikladnykh issledovaniy k metodologii kompleksnogo izucheniya sovremennoi dorozhno-transportnoi sredy // Sbornik materialov mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferencii, 28–30 iyunya 2012 g. – 2-e izd. ispr. i dop. SPb., 2012.
3. Kochetova T.V. "Traffic Psychology": ot fragmentarnykh issledovaniy k kompleksnym resheniyam prikladnykh zadach transportnykh problem // Social'naya psihologiya i obshchestvo. 2011. № 2.
4. Mezhregional'naya asociaciya avtomobil'nykh shkol [Elektronnyi resurs]. URL: <http://maash.ru>
5. Psihologiya dorozhnogo dvizheniya v sisteme podgotovke prepodavatelei avtoshkol i voditelei avtotransportnykh sredstv: Programma dopolnitel'nogo professional'nogo obrazovaniya / Sost. T.V. Kochetova. Moskva, 2014.
6. Romanov A.N. Avtotransportnaya psihologiya: ucheb. posobie dlya stud. vyssh. ucheb. zavedenii. M., 2002.
7. A Dictionary of Transport Analysis //K. Button, H. Vega, P. Nijkamp [Elektronnyi resurs]. <http://www.worldcat.org/title/dictionary-of-transport-analysis/oclc/798521016/editions?referer=di&editionsView=true>

8. Empirische Verkehrspsychologie [Empirical Traffic Psychology] / B. Schlag. (ed.). Lengerich; Berlin, 1999.
9. *Molina J.G., Garcia-Ros R., Keskinen E.* Implementation of the driver training curriculum in Spain: An analysis based on the Goals for Driver Education (GDE) framework // Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour. 2014. Vol. 26.
10. *Rothengatter T.* Psychological aspects of road user behaviour // Applied Psychology: An International Review. 1997. Vol. 46. No 3.
11. *Schade J., & Schlag B.* Acceptability of urban transport pricing strategies // Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour. 2003. Vol. 6.
12. Traffic Psychology International [Elektronnyiresurs]. URL: <http://traffic-psychology-international.eu>