



ФОРМИРОВАНИЕ УСТАНОВОК БЕЗОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ У НАЧИНАЮЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ

ХАРЧЕНКО М.А.

*Московский государственный психолого-педагогический университет (ФГБОУ ВО МГППУ), г. Москва, Российская Федерация
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3335-9701>, e-mail: maxquail@gmail.com*

ПЛОТНИКОВА М.А.

*Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (ФГБОУ ВО «МАДИ»), г. Москва, Российская Федерация
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5662-6780>, e-mail: m.plotnikova@mail.ru*

Одной из острейших проблем дорожной безопасности является нетрезвое вождение. Управление транспортным средством при наличии алкоголя в крови водителя значительно повышает риск аварии и тяжесть ее последствий. Дорожно-транспортные происшествия с участием нетрезвых водителей являются причиной до 60% смертей в ДТП, несмотря на то, что «нетрезвые» аварии составляют лишь около 10% от общего числа автоаварий. При этом данная проблема является актуальной практически для всех стран, где легализовано употребление алкогольных напитков. В настоящем исследовании экспериментально изучалось формирование социальных установок безопасного вождения, связанных с алкогольным фактором риска, у начинающих водителей. Экспериментальной группе испытуемых был предложен дополнительный учебный модуль «Вождение и алкоголь несовместимы», встроенный в традиционный курс автошколы. В результате проведения эксперимента были обнаружены статистически значимые различия в когнитивном компоненте установки у начинающих водителей и их отсутствие в аффективном и поведенческом компонентах.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, начинающий водитель, факторы риска в дорожной безопасности, нетрезвое вождение, социальная установка, формирование установок безопасного вождения.

Для цитаты: Харченко М.А., Плотникова М.А. Формирование установок безопасного вождения у начинающих водителей // Экспериментальная психология. 2020. Том 13. № 4. С. 180—191. DOI: <https://doi.org/10.17759/exppsy.2020130413>

DEVELOPING SAFE DRIVING ATTITUDES AMONG NOVICE DRIVERS

MAXIM A. KHARCHENKO

*Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3335-9701>, e-mail: maxquail@gmail.com*

MARGARITA A. PLOTNIKOVA

*Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI), Moscow, Russia
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5662-6780>, e-mail: m.plotnikova@mail.ru*

CC BY-NC



Drinking and driving is one of the most pressing issues in road safety worldwide. Alcohol impaired driving significantly increases the risk of being involved in a road crash and the severity of its consequences. Alcohol related crashes are the leading course of death and disability – they account for up to 60% of the fatalities in road crashes, while “drunk” crashes account for only about 10% of the total number of car accidents. This problem is relevant for all countries where the use of alcoholic beverages is legalized. In this study, we experimentally researched the formation of social attitudes of safe driving among novice drivers associated with drinking and driving. The experimental group of learning drivers received an additional module “Drinking and Driving are incompatible” incorporated into the traditional training course. The experiment revealed statistically significant differences in the cognitive component of the attitude of novice drivers and the absence of such in the affective and behavioral components.

Keywords: road safety, novice driver, risk factors in road safety, drinking and driving, social attitude, formation of safe driving behavioral attitudes.

For citation: Kharchenko M.A., Plotnikova M.A. Developing Safe Driving Attitudes Among Novice Drivers. *Eksperimental'naya psikhologiya = Experimental Psychology (Russia)*, 2020. Vol. 13, no. 4, pp. 180–191. DOI: <https://doi.org/10.17759/expsy.2020130413> (In Russ.).

Введение

Проблема нетрезвого вождения, по данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), является важнейшим поведенческим фактором риска в дорожной безопасности, наряду с несоблюдением скоростного режима, неиспользованием ремней безопасности, детских удерживающих устройств, мотошлемов, а также использованием мобильных устройств связи во время движения. Анализ исследований, проведенных в области психологии дорожного движения, показывает, что для большинства авторов характерно обращение к проблемам безопасности дорожного движения [6; 9; 20], рискованного поведения [5; 8; 10; 14; 17; 18; 26; 27], взаимодействия человека с дорожно-транспортной средой [22; 23; 24], половых различий водителей [7; 19], оценки отклоняющегося поведения водителей на дорогах [25], изучения человеческого фактора и его роли в возникновении ДТП [4; 13]. Исследования поведения человека на дороге в качестве субъекта дорожно-транспортной среды носят комплексный междисциплинарный характер. Во многих из них отмечается, что на поведение водителя влияют как черты его характера, так и усвоенные им социальные нормы и правила. Таким образом, поведение участников дорожно-транспортной среды определяется не только знаниями, умениями и навыками вождения, но и мотивационными и волевыми факторами.

Управление транспортным средством при наличии алкоголя в крови водителя значительно повышает риск аварии и тяжесть последствий. Даже при малых дозах алкоголя в крови водителя повышается риск попадания в ДТП, а при уровне, превышающем 0,5‰ риск возрастает в десятки раз [21]. Согласно статистике, дорожно-транспортные происшествия с участием нетрезвых водителей составляют около 10% от общего числа автоаварий, при этом они дают до 60% погибших водителей автотранспортных средств, причем около 15% таких аварий совершаются молодыми водителями [15].

Данная проблема является актуальной практически для всех государств, в которых легализовано производство и употребление алкогольных напитков. Опыт зарубежных стран показывает, что даже наличие строгой законодательной системы наказаний не приводит к снижению дорожно-транспортной аварийности, связанной с нетрезвым вождением. Следовательно, основной акцент в решении обозначенной проблемы должен быть сделан на изменение отно-



шения к нетрезвому вождению, как водителей, так и населения в целом, с помощью просветительских и обучающих программ. Очевидно, назрела потребность в создании новых методов подготовки водителей, формирующих у них установки безопасного вождения.

К сожалению, традиционные формы обучения в автошколах многих стран, включая Россию, сфокусированы на изучении правил дорожного движения и не затрагивают вопросов формирования безопасных установок у начинающего водителя. Обучение в среднем занимает 2–3 месяца и представляет собой сочетание стандартного теоретического курса и практических занятий по вождению с супервизией мастера производственного обучения. В теоретическом курсе изучаются правила дорожного движения и затрагиваются вопросы психофизиологии водителя. Практический курс сфокусирован на подготовке к экзамену по вождению в ГИБДД и касается исключительно технических навыков управления автомобилем. В отдельных автошколах дополнительно изучаются способы распознавания опасности, проводятся тренинги внимательности и принятия решений водителем в условиях трафика, однако, в целом, профилактике рискованного поведения в дорожной среде и формированию безопасных установок при обучении вождению должного внимания не уделяется.

Обучение в автошколе следует понимать как продолжение воспитания личности, а именно той ее грани, которая имеет отношение к участию и взаимодействию в дорожном движении. В реальности же наблюдается отсутствие прямой связи между знанием и поведением у большинства водителей. Практически все участники дорожного движения знают и понимают нормы поведения, при этом большинство из них их нарушают. Очевидно, что решение проблемы следует искать в плоскости социальной психологии, связанной с формированием необходимых установок у водителей.

Методика

В настоящем исследовании изучались социальные установки (аттитюды) безопасного вождения у начинающих водителей, связанные с алкогольным фактором риска. В социальной психологии аттитюдом называется предрасположенность, склонность субъекта к совершению определенного социального поведения [2]. Социальная установка, таким образом, является важнейшим элементом характеристики личности и объясняет ее поведенческие действия в общественном процессе. При этом социальная установка имеет сложную структуру и включает в себя, согласно М. Смиту, когнитивный, аффективный и поведенческий компоненты. Когнитивный компонент социальной установки представляет собой осознание ее объекта, выражаемое в убеждении или мнении; аффективный компонент связан с эмоциональной оценкой объекта; поведенческий компонент отражает диспозицию к действию.

Целью экспериментального исследования являлось формирование установок безопасного вождения у начинающих водителей с помощью дополнительного учебного модуля «Вождение и алкоголь несовместимы». *Независимой переменной* в эксперименте являлся способ формирования компетентности водителей по фактору риска «Вождение в нетрезвом состоянии», которая имела два условия — экспериментальное и контрольное. Они, в свою очередь, были реализованы в межгрупповой схеме: в экспериментальной группе к стандартному курсу обучения водителей был добавлен дополнительный интерактивный модуль; контрольная группа испытуемых проходила обучение в формате традиционного курса.

В основу дополнительного учебного модуля «Вождение и алкоголь несовместимы», предложенного испытуемым *экспериментальной группы*, легли выводы экспериментальных исследований в области психологии дорожного движения, психофизиологии, права,



медицины и этики, относящиеся к вождению транспортных средств в нетрезвом состоянии [1]. При разработке методической части модуля учитывалась матрица целей обучения вождению (Goals for Driver Education), разработанная специалистами из стран Евросоюза в 90-х гг. XX в. и сегодня применяемая в лучших практиках обучения вождению в мире. Эта модель подразумевает процесс, который вовлекает курсантов в обучение, затрагивая их мотивы, личные интересы, эмоции, повышая осведомленность о собственных ограничениях и рисках при вождении автомобиля [16].

Модуль «Вождение и алкоголь несовместимы» содержит четыре раздела информации по изучаемому фактору риска.

Первый раздел — «Статистика» — дает представление о фактах дорожно-транспортного травматизма и смертности в мире, в России и в Москве (регион проживания участников эксперимента). Некоторые расчеты участникам предлагается произвести самостоятельно с последующим обсуждением.

Второй раздел содержит информацию о влиянии алкоголя на организм водителя и связанных с этим рисках вождения. Этот материал подкрепляется практическим упражнением с использованием очков «Фатальное зрение» или цифровым приложением «Автотрезвость» к смартфону с использованием 3D-очков. Учащиеся, оставаясь совершенно трезвыми и при этом способными адекватно оценивать происходящее, могут ощутить изменения, происходящие в организме под влиянием алкоголя.

В третьем разделе рассматриваются требования Правил дорожного движения, Административного и Уголовного кодексов с акцентом на совершенствование правоприменительной работы Госавтоинспекции.

Наконец, в четвертом разделе обсуждаются вопросы отношения к алкоголю за рулем в семье и в обществе.

Таким образом, в целом, обучение испытуемых включало тренировку умений восприятия и прогнозирования опасных ситуаций, связанных с нетрезвым состоянием водителя, а также навыков адекватной оценки ситуации и самооценки, связанных с субъективной оценкой опасности.

Обучение началось с заполнения анонимной анкеты, где слушатели выражали свое мнение в отношении некоторых аспектов вождения в состоянии алкогольного опьянения и отвечали на вопросы, связанные с фактическими данными по предлагаемым в модуле темам.

В *контрольной группе* испытуемые проходили курс обучения вождению по официальной стандартной программе автошкол, утвержденной Министерством просвещения России, в которую также включен блок об административной и уголовной ответственности за нетрезвое вождение.

База исследования. Экспериментальное исследование проводилось в Москве на базе частной профессиональной образовательной организации. Выборку составили курсанты учебного центра «Университетская автошкола», общий объем выборки — 112 человек в возрасте 18–35 лет (экспериментальная группа — 68 человек: 26 мужчин, 42 женщины; контрольная группа 44 человек: 18 мужчин, 26 женщин). Все испытуемые являлись студентами или сотрудниками Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова, проходившими обучение водителей категории «В» (легковой автомобиль). Учебные занятия проводились в группах до 20 человек.

Зависимой переменной в эксперименте являлись аттитюды начинающего водителя. В экспериментальной группе они замерялись в два этапа: непосредственно после прохожде-



ния модуля (когнитивный и аффективный компоненты установки) и спустя 6–12 месяцев после получения водительского удостоверения и приобретения стажа самостоятельного управления автомобилем (поведенческий компонент установки).

Когнитивный компонент установки изучался с помощью дидактического теста (авторская методика). Испытуемые обеих групп проходили традиционное обучение в автошколе, по окончании которого получали дидактический тест. Вопросы теста были направлены исключительно на проверку знаний Правил дорожного движения (например, о допустимой норме алкоголя в промилле и т. п.).

Далее испытуемым экспериментальной группы предстояло пройти дополнительно модульное обучение, после которого учащиеся автошколы повторно отвечали на вопросы теста. Все это позволило нам установить уровень усвоения знаний, необходимых для формирования когнитивного компонента социальной установки будущего водителя (оба замера проводились в экспериментальной группе), а также сравнить результаты испытуемых экспериментальной и контрольной групп. В этом случае результаты испытуемых контрольной группы сравнивались со вторым замером испытуемых экспериментальной группы. Первый же замер испытуемых обеих групп использовался нами для контроля эквивалентности групп испытуемых (группы уравнивались по математическим ожиданиям и дисперсиям).

«Сырые» баллы дидактического теста на всей выборке испытуемых были переведены в нормализованные показатели (z -оценки), что позволило в дальнейшем использовать параметрические критерии Стьюдента и Фишера для сравнения математических ожиданий и дисперсий.

Аффективный компонент установки. Для выяснения отношения к фактору риска алкогольного опьянения после проведения обучения использовалась авторская ситуационная методика «Отношение к алкоголю за рулем», состоящая из описания четырех ситуаций, в которых испытуемым предлагалось сделать выбор и принять решение о действиях в предложенной ситуации. Например: «Вы пригласили друзей на день рождения к себе домой. Накрыт стол, на столе — спиртные напитки. Вы бы хотели, чтобы все гости приняли участие в празднике и выпивали за сказанные в Ваш адрес тосты. При этом вы знаете, что двое друзей приехали на своих автомобилях. Что Вы предпримите?» Ответы оценивались в баллах по трехбалльной шкале: 0 — ответ неправильный, 1 — правильный, но не полный, 2 — правильный и полный ответ. Затем ответы были переведены в нормализованные показатели (z -оценки) по всей выборке испытуемых для дальнейшей возможности использования методов параметрической статистики.

Для диагностики отношения к рискованному поведению использовался Цветовой тест отношений (ЦТО) Е.Ф. Бажина—А.М. Эткинда [3], представляющий собой проективную методику, отражающую два уровня эмоциональных отношений человека (сознательный и частично неосознаваемый) к другим людям, объектам, явлениям окружающей действительности. ЦТО основан на предположении, что существенные характеристики невербальных компонентов отношений к значимым высказываниям отражаются в цветовых ассоциациях к ним. Цветовая сенсорика имеет существенную взаимосвязь с эмоциональной жизнью личности [11, с. 733; 12, с. 285]. В ЦТО используется набор цветов из восьмицветового теста М. Люшера. В данном исследовании использовался список из 9 понятий и положений, имеющих отношение к вождению в нетрезвом состоянии («нетрезвый водитель», «алкоголь для смелости», «нетрезвый пешеход» и т. п.).

Поведенческий компонент установки водителей экспериментальной группы изучался с помощью анкеты спустя год после обучения (к этому моменту испытуемые имели стаж самостоятельного вождения от 3 до 9 месяцев). Анкета состояла из 13 вопросов и касалась



поведения водителей на дороге, административных взысканий, случаев употребления алкогольных напитков и т. п. С частью водителей было проведено телефонное интервью, другой части испытуемых анкеты рассылались по почте.

Наконец, через год после обучения были запрошены официальные данные от Управления ГИБДД г. Москвы о нарушениях и дорожно-транспортных происшествиях испытуемых. Анализировались показатели официальной статистики ГИБДД относительно поведения в дорожном движении испытуемых, прошедших экспериментальное модульное обучение.

Результаты

В эксперименте изучались когнитивный, аффективный и поведенческий компоненты социальных установок начинающих водителей.

Уровни усвоения информации с помощью дидактических тестов в экспериментальной и контрольной группах представлены в табл. 1, в которой в качестве показателей описаны среднее арифметическое (оценка математического ожидания) и выборочная дисперсия (оценка генеральной дисперсии) нормализованных z -оценок. Предварительно проведенная процентильная нормализация позволила нам использовать параметрические критерии Стьюдента и Фишера для проверки гипотез о наличии различий между математическими ожиданиями и дисперсиями в изучаемых популяциях.

Таблица 1

Сравнение уровня усвоения информации учащимися экспериментальной и контрольной групп

Замер	Среднее	Дисперсия
ЭГ до	4,90	4,19
ЭГ после	8,25	2,76
КГ после	4,53	3,18

Статистические тесты Стьюдента и Фишера показали наличие значимых различий в сторону увеличения суммарного показателя после проведения модульного обучения в экспериментальной группе, а также различий между экспериментальной и контрольной группами:

1) в экспериментальной группе установлены статистически значимые различия между средними значениями усвоения информации до и после модульного обучения ($t = 10,48$; $t_{0,01} = 2,61$; $p < 0,01$) и между дисперсиями ($F = 1,52$; $F_{0,05} = 1,50$; $p < 0,05$);

2) установлены статистически значимые различия в знаниях, касающихся фактора риска «вождение в нетрезвом состоянии» в экспериментальной группе после проведения модульного обучения и в контрольной группе после получения знаний о рисках нетрезвого вождения в рамках стандартного курса обучения ($t = 11,24$; $t_{0,01} = 2,62$; $p < 0,01$) при отсутствии статистически значимых различий между дисперсиями ($F = 1,15$; $F_{0,05} = 1,56$).

Обратимся к результатам ситуационной методики «Отношение к алкоголю за рулем». Слушателям были предложены четыре ситуации, связанные с решением водителя садиться или не садиться за руль в нетрезвом состоянии.

Дисперсия результатов в экспериментальной группе оказалась больше, чем в контрольной при одинаковых средних значениях. Результаты этой методики в экспериментальной и контрольной группах различаются также качественно: если в контрольной группе под влиянием традиционного обучения слушатели дают относительно одинаковые от-



веты на разные ситуации, в экспериментальной группе ответы не однородны, что позволяет сделать вывод о том, что полученные знания дают будущим водителям возможность отходить от стандартных, общепринятых оценок и давать более развернутые ответы.

Для диагностики отношения курсантов к употреблению алкоголя во время вождения водителем и другими участниками дорожного движения была выбрана проективная методика (ЦТО) с целью некоторого ослабления сознательного контроля и сглаживания действия фактора социальной желательности. Результаты представлены в табл. 2.

Таблица 2

Результаты исследований по тесту ЦТО

Замер	Среднее	Дисперсия
ЭГ до	5,7	2,3
ЭГ после	5,4	1,9
КГ после	5,6	2,4

Сравнение средних значений и дисперсий также было осуществлено с помощью параметрических критериев Стьюдента и Фишера. Как видно из статистических тестов, испытуемые обеих выборок продемонстрировали практически одинаковые результаты: и средние значения ($t = 1,20$; $t_{0,05} = 1,98$), и дисперсии ($F = 1,21$; $F_{0,05} = 1,60$) различаются статистически незначимо.

Средние значения, лежащие около пяти, означают, что в половине случаев респонденты дают положительные ответы в отношении стимулов, которые диагностируют риск, при этом низкая дисперсия свидетельствует об однородности выборок. Иными словами, в 50% случаев установки на рискованное поведение в отношении нетрезвого вождения позитивные.

Сравнение отношения к восприятию опасности вождения в нетрезвом состоянии с помощью цветового теста в экспериментальной группе после изучения специального учебного модуля и в контрольной группе после прохождения обучения по стандартному курсу не показали значимых различий ни между средними значениями ($t = 0,71$; $t_{0,05} = 1,98$), ни между дисперсиями ($F = 1,26$; $F_{0,05} = 1,56$).

Спустя 10 месяцев после проведения эксперимента в автошколе в экспериментальной (68 человек) и контрольной (44 человека) группах выяснилось, что лишь 26 человек (38%) из числа участников экспериментальной группы получили водительские удостоверения и начали самостоятельно водить автомобиль. Задачей исследования было выяснить, насколько безопасно водили автомобиль люди, прошедшие обучение по модулю «Вождение и алкоголь несовместимы», попадали ли они в ДТП, становились ли виновниками ДТП, связанных с нетрезвым вождением, получали ли административное наказание за управление автомобилем в нетрезвом состоянии.

По данным, полученным от ГИБДД, только у одного участника экспериментальной группы зафиксировано нарушение ПДД (превышение скорости) — это 3,8% от общего числа испытуемых экспериментальной группы. Результаты опросов и самоотчетов показали наличие небольших ДТП у трех водителей из 26 участников экспериментальной группы, что составляет 11,5%. Один участник был дважды оштрафован за превышение скорости. Все респонденты ответили, что они никогда не сажались за руль в нетрезвом состоянии и не имеют за это административных взысканий.

По данным ГИБДД, в 2005–2015 гг. в Москве аварии, связанные с нетрезвым вождением, составляли 4,3% от всех зарегистрированных ДТП. В 2018 г. в 202 ДТП, связанных с вождением



ем в нетрезвом состоянии, погибли 38 человек, что составляет 8,2% от общего числа погибших (465) на дорогах Москвы за год. 277 человек были серьезно ранены в «пьяных» авариях.

Обсуждение результатов

Обратимся к табл. 1, в которой представлены уровни усвоения информации с помощью дидактических тестов в экспериментальной и контрольной группах. Результаты статистических тестов показывают наличие статистически значимых различий в экспериментальной группе между средними значениями усвоения информации до и после модульного обучения и между дисперсиями. Таким образом, обучение, предлагаемое слушателям в экспериментальной группе, приводит к расширению знаний и свидетельствует о наличии изменений когнитивных установок у будущих водителей. Результаты тестирования показали качественное улучшение знаний у обучаемых по всем темам, затрагиваемым в ходе обучения: практически весь материал усваивается большинством группы и повышает знания по рискам управления транспортом в нетрезвом состоянии до 40%; число ошибочных ответов после прохождения обучения снижается более чем в 2 раза, а у некоторых курсантов — в 10 раз.

Главный результат предлагаемого обучения — увеличение почти в 2 раза (с 41% до 93%) числа людей, признающих невозможность доверять личным ощущениям о способности управлять транспортом после употребления алкоголя. Уменьшение дисперсии усвоения знаний у испытуемых экспериментальной группы после прохождения обучения (результаты учащихся становятся более однородными) свидетельствует о наличии целенаправленного воздействия и косвенно подтверждает изменение когнитивного компонента установок у будущих водителей.

52% курсантов начинают понимать уже на стадии обучения, что в состоянии даже незначительного алкогольного опьянения снижается возможность адекватной оценки своих способностей. С разрешения читателя позволим себе экстраполировать эти 52% на 61190 выпускников автошкол, получивших водительские удостоверения в 2018 году, и получим внушительную цифру — 30 тыс. человек в России.

В ходе тестирования выявилась группа курсантов (2–3%), совсем не воспринимающая учебный материал. При этом, согласно статистике ГИБДД, около 70% дорожно-транспортных происшествий совершают 2–3% водителей. Мы выдвинули гипотезу, заключающуюся в том, что потенциальные нарушители могут быть бывшими курсантами, не способными качественно усваивать знания; она, разумеется, требует дальнейшей проверки.

Сравнение уровня усвоения информации с помощью дидактических тестов в экспериментальной группе после проведения модульного обучения и в контрольной группе после получения знаний о рисках нетрезвого вождения в рамках стандартного курса обучения показали статистически значимые различия в знаниях, касающихся фактора риска «вождение в нетрезвом состоянии», при отсутствии статистически значимых различий между дисперсиями. Это свидетельствует о том, что у испытуемых контрольной группы, прошедших традиционное обучение в автошколе, наблюдается недостаток информации и знаний по вопросам вождения транспортного средства в состоянии алкогольного опьянения.

Результаты изучения аффективного компонента социальной установки у начинающих водителей с помощью методик «Отношение к алкоголю за рулем» и ЦГО показывают отсутствие изменений на более глубоком уровне. К сожалению, необходимо признать, что аффективный компонент установки поведения у будущего водителя после прохождения модульного курса не изменился.



Как известно из многочисленных исследований, аварийность молодых водителей начинает расти во втором полугодии их самостоятельного вождения. Можно предположить, что первое полугодие поведение водителя в большей степени детерминировано когнитивным уровнем установки: стараюсь водить так, как научили, как знаю и как помню. И как только контроль поведения водителя начинает больше зависеть от аффективной составляющей установки, он начинает вести себя более рискованно.

Результаты проективных методик свидетельствуют о том, что установка на рискованное поведение в отношении вождения в нетрезвом состоянии в данной возрастной группе довольно высока. А полученные в автошколе знания, хотя и меняют когнитивный уровень установки (курсанты знают больше фактов в отношении вождения в нетрезвом состоянии и знают их лучше, судя по результатам дидактического теста), но, к сожалению, не изменяют их отношение к рискованному поведению.

Чтобы добиться желаемых изменений на аффективном уровне, вероятно, следует продлить модульное обучение во времени или разбить его на несколько частей и проводить с небольшими перерывами, погружая слушателей в тему повторно и повторяя материал в течение всего времени обучения в автошколе. Возможно, стоит прислушаться к результатам исследований, проведенных в ряде экономически развитых стран, где обучение и лицензирование делится на два этапа, и с факторами риска обучаемые знакомятся более глубоко на втором этапе, когда у человека уже приобретает годовой опыт самостоятельного вождения, и отработаны базовые навыки управления автомобилем.

Проанализируем результаты изучения поведенческого компонента установки водителей. Мы прекрасно принимаем, что автоаварии — слишком многофакторное явление, чтобы в одном исследовании выявить влияние обучения в автошколе на поведение водителей в ДТП. Поэтому первым шагом оценки сформированности установки безопасного вождения считаем степень понимания влияния даже небольшого количества алкоголя на реакции водителя.

Вождение в нетрезвом состоянии — не только опасный фактор риска, но и сложный для выявления, так как нарушение закона здесь не всегда очевидно, и необходимо использовать различные механизмы влияния. Мы считаем важным достижением предлагаемого модуля, что больше половины испытуемых экспериментальной группы меняют свое мнение в ответе на вопрос, могут ли они адекватно оценить свое состояние после принятия алкоголя и адекватно реагировать на все нюансы дорожной ситуации. И это позволяет нам предположить, что после принятия алкоголя они не сядут за руль не только из-за страха быть пойманным и наказанным, но и благодаря сформированной установке о неспособности качественно оценивать дорожную ситуацию и управлять автомобилем в потоке.

Проведенное исследование позволило изучить возможности влияния на когнитивные аспекты установок будущих водителей, что является важным шагом к совершенствованию путей обучения безопасному вождению и дальнейшему поиску путей влияния на аффективные и поведенческие установки через обучение. Разработанные методики оценки позволяют продолжить это исследование на новом уровне.

Выводы

По результатам экспериментального исследования можно сделать следующие выводы.

1. Обнаружены статистически значимые различия в знаниях, касающихся фактора риска «вождение в нетрезвом состоянии» между испытуемыми экспериментальной и кон-



трольной групп, а также между средними значениями усвоения информации до и после модульного обучения в экспериментальной группе.

Таким образом, у испытуемых контрольной группы, прошедших традиционное обучение в автошколе, наблюдается недостаток информации и знаний по вопросам вождения транспортного средства в состоянии алкогольного опьянения.

2. Результаты изучения аффективного и поведенческого компонентов социальной установки у начинающих водителей показали отсутствие изменений на более глубоком уровне. Полученные в автошколе знания, даже если и изменяют представления обучаемых о вождении в нетрезвом состоянии, но, к сожалению пока, не изменяют ни их отношение к рискованному поведению, ни само поведение в дорожной ситуации.

Литература

1. Автотрезвость: вождение и алкоголь несовместимы / В.П. Мартынов, А.А. Бурцев, М.А. Плотникова, Е.В. Шантор, А.Б. Чубуков, В.В. Сильянов. М.: Техполиграфцентр, 2017. 103 с.
2. Большой психологический словарь / Сост. Б. Мещеряков, В. Зинченко. СПб.: Прайм-Еврознак, 2008. 672 с.
3. Головей Л.А., Рыбалко Е.Ф. Практикум по возрастной психологии. СПб.: Речь, 2001. 694 с.
4. Калинин Д.С., Васильченко А.С., Шнорм С.В. Патофизиологические предикторы противопоказаний к управлению автотранспортом у лиц с психическими расстройствами // Психология и право. 2017. Том 7. № 4. С. 20–31.
5. Корнилова Т.В. Диагностика мотивации и готовности к риску. М.: Ин-т психологии РАН, 1997. 232 с.
6. Котик М.А. Психология и безопасность. Таллин: Валгус, 1981. 408 с.
7. Литвинова Е.Ю., Макеева С.А., Харченко М.А. Отношение к неопределенности и мотивация достижения у водителей разного пола // Социальная психология и общество. 2018. Том 9. № 4. С. 47–60.
8. Нуазашвили А.Г. Индивидуальные различия склонности к риску в разных социальных ситуациях развития личности : автореф. дисс. ... канд. психол. наук. М., 2007. 26 с.
9. Петров В.Е. Психологический анализ проблемы опасного стиля управления транспортным средством [Электронный ресурс] // Современные научные исследования и инновации. 2016. № 8. URL: <http://web.snauka.ru/issues/2016/08/70377> (дата обращения: 02.02.2020).
10. Петровский В.А. Неадаптивный риск и опыт интерпретации // Управление риском. 1997. № 3. С. 29–34.
11. Справочник по психологии и психиатрии детского и подросткового возраста / Под ред. С.Ю. Циркина. СПб.: Питер, 2004. 896 с.
12. Шнейдер Л.Б. Семейная проблематика в эмпирических исследованиях. М.: Юрайт, 2019. 317 с.
13. Evans L. Young driver involvement in severe car crashes // Alcohol, Drugs, and Driving. 1987. Vol. 3. P. 63–78.
14. Breakwell G.M. The psychology of risk. Cambridge: Cambridge University Press, 2009. 350 p.
15. Global status report on road safety 2018: Summary. Geneva: World Health Organization, 2018. P. 49–53.
16. Hatakka M., Keskinen E., Gregersen N., Glad A., Hernethkoski K. From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education // Transportation Research. Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 2002. Vol. 5. P. 201–215.
17. Jonah B.A. Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature // Accident Analysis and Prevention. 1997. Vol. 29 (5). P. 651–655.
18. Kogan N., Wallach M. A. Risky-shift phenomenon in small decision-making groups: A test of the information-exchange hypothesis // J. of Experimental Social Psychology. 1967. Vol. 3. P. 75–84.
19. Kostyniuk L.P., Molnar L.J., Eby D.W. Are Women Taking More Risks While Driving? A Look at Michigan Drivers // Women's Travel Issues. Proceedings from the Second National Conference (October 1996). Baltimore: Drachman Institute of the University of Arizona; Morgan State University, 1998. P. 503–516.



20. Mayhew D., Simpson H. The safety value of driver education and training // *Injury Prevention*. 2002. Vol. 8 (Suppl II). P. ii3–ii8.
21. Schlze H. Recommendations of EU-project DRUID (Driving under Influence of Drugs, Alcohol and Medicines): Proceedings of the 6th European Public Health Conference (November, 15) // *The European J. of Public Health*. 2013. Vol. 23, Is. suppl. 1. P. 65–66.
22. Streff F.M. Portrait of a Young Driver. Ann Arbor: The University of Michigan Transportation Research Institute, 1994. 25 p.
23. Taubman O., Yehiel B.-A.D. Driving styles and their associations with personality and motivation // *Accident Analysis & Prevention*. 2012. Vol. 45. P. 416–422.
24. Theeuwes J., van der Horst R., Kuiken M. Designing safe road systems: A human factors perspective. Farnham: Ashgate Publishing, 2012. 192 p.
25. Tornowsky A., Luczak A. Fitted personality – beyond the traits // *Fit to Drive: The 8th International Traffic Experts Congress. Proceedings*. Berlin: Verband der T V, 2014. P. 16–18.
26. Wilde G.J.S. Risk homeostasis theory applied to a fictitious instance of an individual driver's decision making // *Road user behaviour: theory and research* / ed. by T. Rothengatter, R. de Bruin. Wolfeboro, NH: Van Gorcum, 1988. P. 66–76.
27. Zuckerman M. Sensation seeking and risky behavior. Washington, DC: American Psychological Association, 2007. 309 p.

References

1. Avtotrezvost': vozhdenie i alkohol' nesovmestimy [Automotive sobriety: driving and alcohol are incompatible] / V.P. Martynov, A.A. Burcev, M.A. Plotnikova, E.V. Shantor, A.B. Chubukov", V.V. Sil'yanov. M.: Tekhpologifacenter, 2017. 103 p. (In Russ.).
2. Bol'shoj psihologicheskij slovar' [Big psychological dictionary], ed. by B. Meshcheryakov, V. Zinchenko. SPb.: Prajm-Evroznak, 2008. 672 p. (In Russ.).
3. Golovej L.A., Rybalko E.F. Praktikum po vozrastnoj psihologii [Developmental Psychology Workshop]. SPb.: Rech', 2001. 694 p. (In Russ.).
4. Kalinkin D.S., Vasil'chenko A.S., Shport S.V. Patopsihologicheskie prediktory protivopokazaniy k upravleniyu avtotransportom u lic s psihicheskimi rasstrojstvami [Pathopsychological predictors of contraindications for driving in persons with mental disorders]. *Psihologiya i pravo = Psychology and Law*, 2017. Vol. 7, no. 4, pp. 20–31. (In Russ.).
5. Kornilova T.V. Diagnostika motivacii i gotovnosti k risku [Diagnostics of motivation and risk readiness]. M.: In-t psihologii RAN, 1997. 232 p. (In Russ.).
6. Kotik M.A. Psihologiya i bezopasnost' [Psychology and safety]. Tallin: Valgus, 1981. 408 p. (In Russ.).
7. Litvinova E.YU., Makeeva S.A., Kharchenko M.A. Otnoshenie k neopredelennosti i motivaciya dostizheniya u voditelej raznogo pola [Attitude towards uncertainty and motivation for achievement among drivers of different genders]. *Social'naya psihologiya i obshchestvo = Social psychology and society*, 2018. Vol. 9, no. 4, pp. 47–60. (In Russ.).
8. Niazashvili A.G. Individual'nye razlichiya sklonnosti k risku v raznyh social'nyh situacijah razvitiya lichnosti [Individual differences in risk appetite in different social situations of personality development]. Avtoref. diss. ... kand. psihol. nauk. M., 2007. 26 p. (In Russ.).
9. Petrov V.E. Psihologicheskij analiz problemy opasnogo stilya upravleniya transportnym sredstvom [Psychological analysis of the problem of a dangerous driving style]. Electronic resource. *Sovremennye nauchnye issledovaniya i innovacii = Modern scientific research and innovation*, 2016, no. 8. Available at: <http://web.snauka.ru/issues/2016/08/70377> (Accessed 02.02.2020). (In Russ.).
10. Petrovskij V.A. Neadaptivnyj risk i opyt interpretacii [Non-adaptive risk and interpretation experience]. *Upravlenie riskom = Risk management*, 1997, no. 3, pp. 29–34. (In Russ.).
11. Spravochnik po psihologii i psichiatrii detskogo i podrostkovogo vozrasta [Handbook of Child and Adolescent Psychology and Psychiatry], ed. by S.Yu. Cirkin. SPb.: Piter, 2004. 896 p. (In Russ.).
12. Shnejder L.B. Semejnaya problematika v empiricheskikh issledovaniyah [Family issues in empirical research]. M.: Yurajt, 2019. 317 p. (In Russ.).
13. Evans L. Young driver involvement in severe car crashes. *Alcohol, Drugs, and Driving*, 1987. Vol. 3, pp. 63–78.



14. Breakwell G.M. The psychology of risk. Cambridge: Cambridge University Press, 2009. 350 p.
15. Global status report on road safety 2018: Summary. Geneva: World Health Organization, 2018, pp. 49–53.
16. Hatakka M., Keskinen E., Gregersen N., Glad A., Hernetkoski K. From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research. Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2002. Vol. 5, pp. 201–215.
17. Jonah B.A. Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention*, 1997. Vol. 29 (5), pp. 651–655.
18. Kogan N., Wallach M. A. Risky-shift phenomenon in small decision-making groups: A test of the information-exchange hypothesis. *J. of Experimental Social Psychology*, 1967. Vol. 3, pp. 75–84.
19. Kostyniuk L.P., Molnar L.J., Eby D.W. Are Women Taking More Risks While Driving? A Look at Michigan Drivers. *Women's Travel Issues*. Proceedings from the Second National Conference (October 1996). Baltimore: Drachman Institute of the University of Arizona; Morgan State University, 1998, pp. 503–516.
20. Mayhew D., Simpson H. The safety value of driver education and training. *Injury Prevention*, 2002. Vol. 8 (Suppl II), pp. ii3–ii8.
21. Schlze H. Recommendations of EU-project DRUID (Driving under Influence of Drugs, Alcohol and Medicines): Proceedings of the 6th European Public Health Conference (November, 15). *The European J. of Public Health*, 2013. Vol. 23, Is. suppl. 1, pp. 65–66.
22. Streff F.M. Portrait of a Young Driver. Ann Arbor: The University of Michigan Transportation Research Institute, 1994. 25 p.
23. Taubman O., Yehiel B.-A.D. Driving styles and their associations with personality and motivation. *Accident Analysis & Prevention*, 2012. Vol. 45, pp. 416–422.
24. Theeuwes J., van der Horst R., Kuiken M. Designing safe road systems: A human factors perspective. Farnham: Ashgate Publishing, 2012. 192 p.
25. Tornowsky A., Luczak A. Fitted personality – beyond the traits. *Fit to Drive: The 8th International Traffic Experts Congress*. Proceedings. Berlin: Verband der TÜV, 2014, pp. 16–18.
26. Wilde G.J.S. Risk homeostasis theory applied to a fictitious instance of an individual driver's decision making. *Road user behaviour: theory and research*, ed. by T. Rothengatter, R. de Bruin. Wolfeboro, NH: Van Gorcum, 1988, pp. 66–76.
27. Zuckerman M. Sensation seeking and risky behavior. Washington, DC: American Psychological Association, 2007. 309 p.

Информация об авторах

Харченко Максим Андреевич, кандидат физико-математических наук, доцент кафедры психологии управления, Московский государственный психолого-педагогический университет (ФГБОУ ВО МГППУ), г. Москва, Российская Федерация, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3335-9701>, e-mail: maxquail@gmail.com

Плотникова Маргарита Алексеевна, магистр психологии, научный сотрудник, Проблемная лаборатория организации и безопасности движения имени Л. Афанасьева, Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (ФГБОУ ВО «МАДИ»), г. Москва, Российская Федерация, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5662-6780>, e-mail: m.plotnikova@mail.ru

Information about the authors

Maxim A. Kharchenko, PhD in Physics and Mathematics, Associate Professor, Chair of Psychology of Management, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3335-9701>, e-mail: maxquail@gmail.com

Margarita A. Plotnikova, MS in Psychology, Researcher, Research Laboratory of Traffic Organization and Safety named after L. Afanasyev, Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI), Moscow, Russia, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5662-6780>, e-mail: m.plotnikova@mail.ru

Получена 29.11.2019

Принята в печать 08.12.2020

Received 29.11.2019

Accepted 08.12.2020