

С.Е. Борисова

**Психологические особенности деятельности
инспекторов дорожно-патрульной службы
Государственной инспекции
безопасности дорожного движения**

Учебное (практическое) пособие

2011

УДК 159.9.072.42

ББК 88.4

Б 82

Рецензенты:

Е.А. Козловская - главный научный сотрудник федерального казенного учреждения «Научно-исследовательский центр безопасности дорожного движения МВД России», кандидат педагогических наук

Г.К. Копылова – начальник кафедры социально-философских дисциплин, экономики и психологии Калининградского юридического института МВД России, кандидат психологических наук, доцент

Борисова С.Е.

Б 82 **Психологические особенности деятельности инспекторов дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения: учебное (практическое) пособие / С.Е. Борисова. – М.: ООО «Ваш полиграфический партнер», 2011. – 127с.**

ISBN 978-5-4253-0317-2

В учебном (практическом) пособии рассматриваются психологические особенности профессиональной деятельности инспекторов дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения, раскрываются психологические качества участников дорожного движения, анализируются их взаимоотношения с инспекторами. Также характеризуются профессионально-важные качества личности инспекторов дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения, обосновывается применение метода ролевой игры в процессе профессиональной психологической подготовки инспекторов.

Учебное (практическое) пособие предназначено для использования в ходе профессиональной подготовки сотрудников Госавтоинспекции.

Учебное (практическое) пособие рассмотрено на заседании кафедры уголовного права, криминологии и психологии Орловского юридического института МВД России 12.10.2011г. Протокол № 18.

УДК 159.9.072.42

ББК 88.4

© Борисова С.Е., 2011

Введение

В настоящее время важной задачей для всего мирового сообщества является обеспечение безопасности дорожного движения. 2 марта 2010 года состоялось заседание 64-й сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, объявившей 2011-2020 годы «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения». В своем выступлении на заседании главный государственный инспектор безопасности дорожного движения Российской Федерации Виктор Николаевич Кирьянов обратил внимание на огромные человеческие потери, возникающие в результате дорожно-транспортных происшествий: почти 1,3 миллионов погибших в год и от 20 до 50 миллионов получивших ранения разной степени тяжести¹.

Реализация в нашей стране утвержденной Правительством Российской Федерации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» позволила добиться значимых позитивных результатов, однако несмотря на принимаемые государством меры ситуация на дорогах России остается тревожной.

В связи с этим важнейшей сферой деятельности органов внутренних дел Российской Федерации продолжает оставаться контроль и надзор за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения. Особая роль при этом отводится дорожно-патрульной службе Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – ДПС ГИБДД).

Выполнение основных функций дорожно-патрульной службой ГИБДД представляется невозможным без учета человеческого фактора и психологических особенностей профессиональной деятельности сотрудников.

Изучение психологии профессиональной деятельности сотрудников ДПС ГИБДД представляется весьма актуальным, так как способствует познанию и анализу психологических характеристик этой деятельности, содержащихся в задачах, предмете, объекте и субъекте труда, позволяет сформировать психологическую осведомленность о ее структуре и содержании. Подобная осведомленность важна, прежде всего, для самих сотрудников ДПС ГИБДД, так как повышает уровень их психологической готовности к выполнению служебных обязанностей, благоприятствует совершенствованию положительной мотивации к труду и других профессионально значимых качеств личности. Научное исследование психологии профессиональной деятельности и личности сотрудников ДПС ГИБДД

¹ Глобальному кризису в безопасности дорожного движения – общемировое нет // STOP-газета. – 2010. - № 4. - С. 3.

позволит обосновать систему форм и методов их профессиональной психологической подготовки.

В настоящее время вопросы психологии профессиональной деятельности и личности специалиста активно разрабатываются, прежде всего, такими научными отраслями, как психология труда, инженерная психология, эргономика; психология труда в особых условиях; психология развития, акмеология.

В свою очередь юридическая психология наряду с другими проблемами исследует социально-психологические характеристики профессиональной деятельности представителей юридических профессий, особенности их личности, психологические механизмы совершенствования взаимоотношений в правоохранительной сфере, психологические основы обучения и подготовки работников правоохранительных органов.

Изучение психологических особенностей деятельности сотрудников Госавтоинспекции, их профессиональной подготовки и личной безопасности нашло отражение в работах Ф.Г. Валеева, А.В. Вашкевича, А.В. Гайнуллиной, Е.А. Козловской, В.Ю. Логинова, О.Е. Понарына, В.Е. Приходько, И.К. Шахриманьяна, С.И. Филиппченковой и других авторов.

В то же время, как показывает анализ имеющихся публикаций, психологические аспекты специфики профессиональной деятельности сотрудников ДПС ГИБДД изучены недостаточно. В имеющихся научных исследованиях слабо учитываются информационная насыщенность, экстремальный характер деятельности и высокий уровень психической напряженности труда, многообразие и сложность профессиональных задач, необходимость участия в разрешении дорожных конфликтов.

Важной психологической особенностью, не нашедшей должного отражения в имеющихся научных исследованиях, выступает влияние психологии участников дорожного движения на уровень безопасности и процесс выполнения профессиональной деятельности сотрудниками ДПС ГИБДД.

Немногочисленными представляются исследования относительно структуры и содержания профессиограммы и психограммы сотрудников ДПС ГИБДД.

На данный момент остро ощущается потребность внедрения активных форм и методов социально-психологического обучения, позволяющих повышать психологическую компетентность сотрудников ДПС ГИБДД и эффективность их профессиональной деятельности.

В связи с этим психология профессиональной деятельности сотрудников ДПС ГИБДД представляет собой актуальную проблему и самостоятельное направление научного исследования.

В рамках представленного в работе научного изыскания не видится возможным отразить специфические особенности труда сотрудников разных подразделений Госавтоинспекции. Данное исследование посвящено изучению психологических особенностей профессиональной деятельности инспекторов ДПС ГИБДД, а также их профессионально важных качеств.

Выражаем огромную признательность и благодарность людям, оказавшим содействие и помощь в организации анкетирования сотрудников Госавтоинспекции, а именно начальнику Орловского юридического института МВД России генерал-майору полиции И.А. Калиниченко, начальнику факультета переподготовки и повышения квалификации Орловского юридического института МВД России полковнику полиции А.Н. Выходову, преподавателю-методисту факультета переподготовки и повышения квалификации Орловского юридического института МВД России старшему лейтенанту полиции Г.С. Демичевой, руководству УМВД России по Орловской области и ГИБДД УМВД России по Орловской области.

§ 1. Психологические особенности профессиональной деятельности инспекторов дорожно-патрульной службы ГИБДД

Особенности профессиональной деятельности инспекторов дорожно-патрульной службы ГИБДД отражены в большом количестве нормативных правовых документов, регламентирующих как деятельность органов внутренних дел в целом, так и конкретных подразделений Госавтоинспекции.

С 1 сентября 2009 года вступили в действие два основных документа, регламентирующие деятельность инспекторов ДПС ГИБДД:

1. Наставление¹ по организации деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (Приказ МВД РФ от 02.03.2009г. № 186дсп «О мерах по совершенствованию деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»).

2. Административный регламент МВД РФ исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения (Приказ МВД РФ от 02.03.2009г. № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения»)².

В Наставлении разъясняются функции ДПС ГИБДД, в Административном регламенте отражены важнейшие правовые, организационные и этические аспекты профессиональной деятельности сотрудников ДПС ГИБДД и их взаимоотношений с участниками дорожного движения.

Мы остановимся на рассмотрении психологических характеристик профессиональной деятельности инспекторов ДПС ГИБДД, относящейся к разряду сложных и отличающейся своей спецификой.

1. *Деятельность инспектора ДПС ГИБДД, согласно классификации Е.А. Климова, относится к типам профессий «человек - человек» и «человек - техника», то есть предметом труда выступают другой человек и технические объекты*³.

При этом направленность деятельности инспектора на другого человека выражена гораздо сильнее, чем на технические устройства. Основанием для такого утверждения являются данные анкетирования проведенного нами в 2009 году, в котором приняли участие 78 сотрудников ДПС ГИБДД, являвшихся слушателями факультета дополнительного професси-

¹ Далее «Наставление».

² Далее «Административный регламент».

³ См. об этом: Климов Е.А. Психология профессионального самоопределения: Учебное пособие. – М.: Академия, 2007.

онального образования Орловского юридического института МВД России (далее – ОрЮИ МВД России) и прибывших для повышения квалификации из разных регионов Российской Федерации. Анкетирование позволило выявить, что согласно преобладающей точке зрения, взаимоотношения инспектора ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения составляют 70-80% от всего объема его рабочего времени (таблица 1.1).

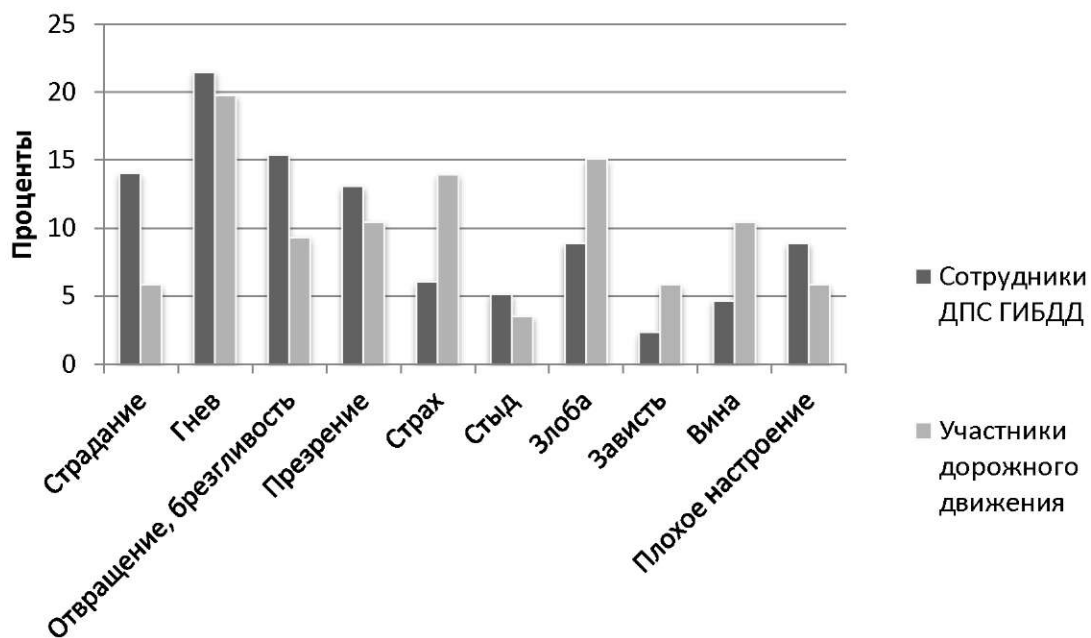
Таблица 1.1. Распределение ответов сотрудников ДПС ГИБДД на вопрос анкеты: Какую часть рабочего времени инспектора ДПС ГИБДД занимают его взаимоотношения с участниками дорожного движения?

| Варианты ответов | 100% | 90% | 80% | 70% | 60% | 50% | 40% | 30% | < 30% |
|-----------------------------|------|-------|-------|-------|------|------|-----|------|-------|
| Распределение ответов (в %) | 6,32 | 16,84 | 26,32 | 27,37 | 7,37 | 8,42 | 4,2 | 3,16 | 0 |

При этом взаимоотношения с участниками дорожного движения часто сопровождаются переживанием отрицательных эмоций сотрудниками Госавтоинспекции.

Информативными для объяснения возникающих барьеров общения представляются ответы на вопрос анкеты о том, какие из отрицательных эмоций, затрудняющих взаимоотношения с участниками дорожного движения, возникают у инспекторов ДПС ГИБДД и участников дорожного движения наиболее часто (гистограмма 1.1).

Гистограмма 1.1. Отрицательные эмоции, затрудняющие взаимоотношения инспекторов ДПС ГИБДД и участников дорожного движения (распределение ответов в %)



По мнению сотрудников ДПС ГИБДД, наиболее часто возникающими эмоциональными состояниями для них являются *гнев* (21,5%), *отвращение* (15,42%) и *страдание* (14,02%), а также *презрение* (13,08%).

Опрошенные участники дорожного движения, характеризуя свои аналогичные эмоции, назвали в числе часто возникающих *гнев* (19,77%), *страх* (13,95%), *чувство вины* и *презрение* (по 10,47%).

Отметим, что согласно теории эмоций К.Изарда¹ к эмоциям, вызывающим коммуникативные барьеры относятся страдание, гнев, отвращение, презрение, страх, брезгливость, стыд, вина и плохое настроение. Перечисленные эмоции, как подчеркивают А.Г. Караяни и В.Л. Цветков², можно сравнить с очками, в которые встроены кривые зеркала, искажающие действительность, образы людей и процесс общения. Сотруднику органов внутренних дел важно помнить, что эти эмоции могут, с одной стороны, проявиться у него самого, с другой – управлять поведением и отношением партнера по общению.

Влиянием взаимно отрицательного эмоционального настроения во многом можно объяснить возникновение коммуникативных барьеров и конфликтов в ходе взаимоотношений инспекторов ДПС ГИБДД и участников дорожного движения. Отрицательные эмоции нередко играют решающую роль в отношениях, несмотря на сходство представлений у субъектов этих отношений относительно того, как они должны поступать и какими положительными личностными особенностями обладать.

В то же время, вновь акцентируя внимание на роли «человеческого фактора», отметим, что возникновение некоторых эмоций просто неизбежно и связано с гуманными проявлениями инспектора ДПС ГИБДД, например, переживание страдания при дорожно-транспортных происшествиях. В данной ситуации проявляется не нежелательное, а наоборот профессионально-важное качество личности инспектора ДПС ГИБДД – эмпатия (сопереживание, сочувствие). Беседы с респондентами позволили нам сделать вывод о том, что в своих ответах они подразумевали именно это качество, другим словами не страдание как таковое, а сострадание к участникам дорожного движения в ситуациях дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП).

Н.Н. Обозов называет сопереживание одним из основных феноменов и механизмов регуляции межличностных отношений. Как феномен межличностного контакта эмпатия непосредственно регулирует взаимоотношения людей и определяет нравственные качества человека; это социаль-

¹ Цит. по: Караяни А.Г., Цветков В.Л. Психология общения и переговоров в экстремальных условиях: Учебное пособие. – М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2009. С. 105.

² Караяни А.Г., Цветков В.Л. Психология общения и переговоров в экстремальных условиях: Учебное пособие. – М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2009. С. 105.

но-позитивное качество личности, поддерживаемое общественными нормами¹.

В то же время, сильно выраженное эмпатическое переживание с отрицательным знаком эмоционального состояния (например, при страдании, страхе) способно помешать выполнению профессиональных функций.

Поэтому, как отмечают А.Г. Караяни и В.Л. Цветков², при обнаружении у себя барьеров отрицательных эмоций сотруднику необходимо принять меры для их преодоления, например, использовать методы психической саморегуляции.

2. Самостоятельной психологической особенностью, тесно связанной с предыдущей характеристикой профессиональной деятельности инспекторов ДПС ГИБДД, является *интенсивность и разнообразие межличностных коммуникаций*. Инспектор ДПС ГИБДД общается с разными категориями участников дорожного движения, отличающихся друг от друга по возрасту, социальному положению, профессии, образовательному и культурному уровню, водительскому стажу и другим признакам, отражающимся в закономерностях межличностного познания. Согласно этим закономерностям в отдельных случаях (например, под влиянием известного в социальной психологии фактора превосходства) восприятие других людей может искажаться, что затрудняет взаимоотношения с ними.

Так, некоторые характеристики участников дорожного движения, с точки зрения опрошенных нами сотрудников ДПС ГИБДД, способствуют возникновению психологических барьеров в общении³.

В исследовании применялась анкета, разработанная С.Е. Кораблевым и направленная на изучение психологических барьеров профессионального общения⁴.

Опрошенные утверждают, что наиболее труднопреодолимыми для них являются психологические барьеры, связанные с высоким социальным статусом участника дорожного движения (69,77%), превосходством собеседника по значимому для сотрудника признаку телосложения (41,51%),

¹ Обозов Н.Н. Психология субъекта отношений и общения: Учебное пособие. – СПб: Академия психологии, предпринимательства и менеджмента, 1998. С. 30-31.

² Караяни А.Г., Цветков В.Л. Психология общения и переговоров в экстремальных условиях: Учебное пособие. – М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2009. С. 105.

³ Нами опрошено 73 сотрудника ДПС ГИБДД, повышающих в 2010 году квалификацию на факультете дополнительного профессионального образования Орловского юридического института МВД России (далее – ФДПО ОрЮИ МВД России), прибывших из разных субъектов Российской Федерации. Категории опрошенных: 37 сотрудников - инспекторы и старшие инспекторы отдельных батальонов ДПС ГИБДД, 15 сотрудников – командиры (заместители) полков и отдельных батальонов ДПС ГИБДД и 21 сотрудник - командиры (заместители) батальонов (рот) ДПС, входящих в состав полка и отдельных рот ГИБДД.

⁴ Кораблев С.Е. Коммуникативная компетентность участкового уполномоченного милиции и ее развитие на этапе первоначальной подготовки: Дис. ... канд. психол. наук. - М., 2003. С. 209.

высокой компетентностью собеседника в правовых вопросах (38,57%) и превосходством участника дорожного движения по уровню интеллектуального развития (38,57%).

Психологические барьеры способны возникнуть и в связи с определенным эмоциональным состоянием или несовпадением смыслов высказываний общающихся. Так, в ситуации обращения человека, когда сотрудник ДПС ГИБДД обязан принять меры по оказанию непосредственной помощи, причинами трудностей во взаимоотношениях могут быть состояние шока, непонятливость и недостаточная сообразительность участника дорожного движения или незнание самим сотрудником ответа на вопрос.

В дополнение к данным анкетирования хотелось бы обратиться к результатам анализа видеоматериалов VIII Всероссийского конкурса профессионального мастерства на звание «Лучший сотрудник дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России». В качестве экспертов выступили 25 слушателей факультета переподготовки и повышения квалификации ОрЮИ МВД России - «Командиры (заместители) батальонов (рот, взводов) ДПС, входящих в состав полка и отдельных рот ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации», проходивших обучение с 3 по 17 октября 2011 года. Проведенный анализ показывает, что инспекторы ДПС ГИБДД недостаточно подготовлены с психологической точки зрения к грамотному диалогу с участником дорожного движения. В моделируемых во время тактико-психологического этапа конкурса ситуациях взаимоотношений с участником дорожного движения это проявилось в следующих поведенческих реакциях инспекторов-конкурсантов:

- нескрываемом волнении в ходе общения с водителем (дрожит голос, наблюдается тремор рук, выражена чрезмерная жестикуляция);
- нервозности и раздражительности при обращении с алкотестером, что со стороны выглядит как неумелое его использование;
- допущении нелепых оговорок при формулировке законных требований (например, вместо требования о прекращении движения звучало требование о прекращении действия; вместо требования о пересаживании ребенка в детское удерживающее устройство, звучала фраза о необходимости его пристегивания);
- не умении говорить выразительно, убедительно и лаконично, а нередко, чрезмерное увлечение дискуссией с водителем или, напротив, полное игнорирование его справедливых просьб (например, о предоставлении инспектором ДПС ГИБДД сертификата на видеорегистратор или алкотестер).

Поэтому возникает потребность в разработке конкретных методических рекомендаций (памяток), адресованных инспекторам ДПС ГИБДД и предписывающих определенный, обоснованный с правовой, тактической и психологической стороны алгоритм поведения в наиболее сложных, про-

блемных ситуациях профессионального общения с участниками дорожного движения.

Подходя более широко к рассмотрению данной проблемы, стоит сказать, что в подобных рекомендациях нуждаются не только инспекторы ДПС ГИБДД, но и инспекторы по исполнению административного законодательства, сотрудники регистрационно-экзаменационных и других подразделений Госавтоинспекции. В качестве примера можно привести рекомендации сотрудникам дежурной части строевого подразделения дорожно-патрульной службы ГИБДД (приложение 1).

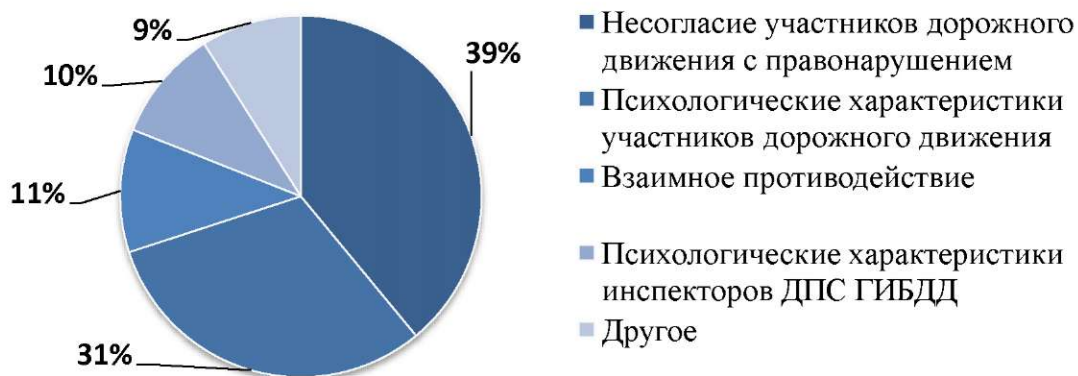
В настоящее время авторским коллективом кафедры уголовного права, криминологии и психологии Орловского ЮИ МВД России разработаны краткие рекомендации инспекторам ДПС ГИБДД. Они состоят из следующих разделов: (а) общие рекомендации для общения с участниками дорожного движения, (б) рекомендации для общения с нарушителем Правил дорожного движения, (в) рекомендации для общения с гражданами при дорожно-транспортном происшествии, (г) рекомендации для общения с различными категориями участников дорожного движения (неуравновешенными и агрессивными людьми, молодыми людьми в возрасте 18-25 лет, высокопоставленными лицами, женщинами, детьми и людьми преклонного возраста, иностранными гражданами), (д) рекомендации по профилактике и разрешению конфликтных ситуаций и конфликтов¹.

3. Другой психологической особенностью профессиональной деятельности инспекторов ДПС ГИБДД, заслуживающей внимания, является *конфликтный характер взаимоотношений с участниками дорожного движения*. Анализ результатов опроса² позволил выделить пять групп наиболее типичных причин конфликтов между инспекторами ДПС ГИБДД и участниками дорожного движения (диаграмма 1.1).

¹ См. об этом: Костина Л.Н., Кузнецова Н.М., Борисова С.Е. Психология общения в деятельности сотрудников Госавтоинспекции: Методические рекомендации для сотрудников Госавтоинспекции. – Орел: ОрЮИ МВД России, 2009.

² Нами опрошено 73 сотрудника ДПС ГИБДД, повышающих квалификацию на факультете дополнительного профессионального образования Орловского юридического института МВД России в 2010 году (далее – ФДПО ОрЮИ МВД России), прибывших из разных субъектов Российской Федерации. Категории опрошенных: 37 сотрудников - инспекторы и старшие инспекторы отдельных батальонов ДПС ГИБДД, 15 сотрудников – командиры (заместители) полков и отдельных батальонов ДПС ГИБДД и 21 сотрудник - командиры (заместители) батальонов (рот) ДПС, входящих в состав полка и отдельных рот ГИБДД.

Диаграмма 1.1. Типичные причины конфликтов между инспекторами ДПС ГИБДД и участниками дорожного движения



Наиболее распространенная, по мнению 39% опрошенных, группа причин конфликтов связана с несогласием участников дорожного движения с допущенным нарушением Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) и попыткой уйти от ответственности.

При этом участник дорожного движения может не соглашаться с совершенным правонарушением, действиями инспектора или назначенным наказанием, рассуждая нередко по принципу: «Все нарушают, а Вы меня штрафуете». Таким образом, психология граждан, во-первых, характеризуется убежденностью в допустимости правонарушений на дороге и, во-вторых, отличается уверенностью в том, что нарушает ПДД РФ значительное большинство людей. Эти психологические установки способствуют самооправданию и пренебрежительному отношению к ПДД РФ и положениям Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

На втором месте ответы 31% респондентов, указывающих на психологические качества отдельных участников дорожного движения, а именно их агрессивный настрой, неуважительное или высокомерное поведение, незнание правовых норм, низкую культуру и невоспитанность, конфликтность, отрицательное отношение и неприязнь к сотрудникам Госавтоинспекции.

В дополнение к результатам анкетирования отметим, что включенное наблюдение в процессе совместного патрулирования с экипажами опытных инспекторов ДПС ГИБДД позволило нам выделить некоторые стратегии поведения водителей транспортных средств, отражающие их попытку оказать психологическое влияние на инспектора и манипулировать его поведением. Например, стратегии, которые можно обозначить как «звонок другу», «давай договоримся», «докажи, что я нарушил» и другие¹.

¹ Включенное наблюдение осуществлялось в ходе стажировки в должности психолога отдельного батальона дорожно-патрульной службы № 1 ГИБДД УМВД России по Орловской области в июне 2011 года.

Возвращаясь к анализу результатов опроса и говоря о второй группе причин, особо необходимо сказать о такой распространенной, с точки зрения респондентов, психофизиологической характеристике водителей, провоцирующих конфликт, как состояние опьянения. Данная категория участников дорожного движения часто проявляет раздражительность, выражает сомнения в законности действий инспектора ДПС ГИБДД и стремится оспаривать его требования.

Уместно здесь привести суждения специалиста в области автотранспортной психологии А.Н. Романова, подчеркивающего значение для безопасности дорожного движения умения инспектора ДПС ГИБДД выявить в транспортном потоке водителей в нетрезвом состоянии. Речь идет об учете таких поведенческих характеристик нетрезвого водителя, как чрезмерно лихая или резкая езда, вихляющая траектория движения, внезапное торможение, частая смена полосы движения, превышение скорости, опасные обгоны, несоблюдение дистанции, проезд на запрещающие сигналы, а иногда слишком осторожная езда – «крадучись» вдоль тротуара¹.

На третьем месте в качестве причин конфликтов между инспектором ДПС ГИБДД и участником дорожного движения 11% опрошенных рассматривают обоюдное противостояние друг другу, изначальный настрой на конфликт, взаимно некорректное и неуважительное поведение и неумение общаться друг с другом.

Четвертая по степени значимости группа причин, как утверждают 10% респондентов, связана с характеристиками инспекторов ДПС ГИБДД. К их личностным качествам, способным привести к конфликту во взаимоотношениях с участниками дорожного движения, по мнению опрошенных, относятся низкая профессиональная подготовка, недостаточные грамотность и компетентность, неумение объяснить сущность правонарушения со ссылкой на статью нормативного правового акта, а также стремление оформить протокол о правонарушении для достижения определенного количественного показателя.

Далее в рейтинге иные причины, составляющие 9% ответов, среди которых, в частности, называются наличие жестких санкций за отдельные нарушения ПДД РФ и формирование негативного образа сотрудника органов внутренних дел (ранее - милиции) в средствах массовой информации.

В этой связи обратимся к результатам исследования В.Э. Утлика, показавшего, что фактором, определяющим субъективную значимость правила дорожного движения, является строгость контроля и величина наказания. Так, символическая в ряде случаев административная ответственность укладывается в логику: то, что влечет за собой мягкое наказание, не является важным².

¹ Романов А.Н. Автотранспортная психология: учеб. пособие для студентов высших учебных заведений. - М.: Издательский центр «Академия», 2002. - С. 165.

² Утлик В.Э. Социально-психологические условия предупреждения конфликтов в дорожном движении: Автореф. дис. ... канд. психол. наук. - М., 2006. - С. 20.

Поэтому строгость административной ответственности, например, за вождение в нетрезвом виде, с точки зрения правовой психологии вполне оправдана.

Отмечая роль средств массовой информации (далее - СМИ), есть смысл утверждать, что в формировании социальных установок играют огромную роль разнообразные источники получения сведений гражданами о деятельности сотрудников ДПС ГИБДД. Возможности СМИ целесообразно направлять на формирование позитивного имиджа сотрудников ДПС ГИБДД, приводить примеры их самоотверженности и сообщать населению о реальных положительных результатах работы Госавтоинспекции. Подобная информация положительно влияет на участников дорожного движения и оказывает воспитательное воздействие на сотрудников.

Рассмотренные психологические особенности взаимоотношений сотрудников ДПС ГИБДД и участников дорожного движения обуславливают необходимость принятия комплекса мер, в том числе направленных на воспитание дорожной дисциплины, правовой и коммуникативной культуры граждан и повышение качества профессиональной подготовки сотрудников ДПС ГИБДД.

Представляется обоснованным обратить внимание на следующий аспект. По мнению сотрудников Госавтоинспекции, не участвовавших в вышерассмотренном анкетировании, но обсуждавших его результаты в последующем на учебных занятиях¹, целесообразно было бы с помощью той же анкеты об изучении причин конфликтов опросить не только сотрудников Госавтоинспекции, но и участников дорожного движения. В ходе обсуждения участники беседы высказали предположение о том, что при анкетировании участников дорожного движения причины конфликтов расположились бы в ином порядке, а именно на первое место переместились бы психологические характеристики инспекторов ДПС ГИБДД.

Несомненно, опрос участников дорожного движения позволил бы более полно отразить взгляд на проблему причин конфликтов в рассматриваемых взаимоотношениях, а мнение участников дискуссии косвенно подтверждает уверенность в готовности участников дорожного движения и инспекторов ДПС ГИБДД к взаимному противостоянию и непринятию.

¹ Обсуждение осуществлялось со слушателями факультета переподготовки и повышения квалификации ОрЮИ МВД России, проходившими обучение по программам: «Начальники (заместители) отделов, отделений (групп) по контролю за регистрационно-экзаменационной деятельностью ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации» (15 сотрудников) и «Командиры (заместители) батальонов (рот, взводов) ДПС, входящих в состав полка и отдельных рот ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации» (25 сотрудников) в период с 3 по 17 октября 2011 года.

4. *Экстремальный характер деятельности, в том числе наличие ситуаций, связанных с риском и опасностью для жизни сотрудника, а также возможность причинения сотрудником вреда другим людям*¹.

Отметим, что дорожное движение само по себе является источником повышенной опасности для его участников и инспекторов ДПС ГИБДД. При этом высочайшей стрессогенностью и экстремальностью обладают ситуации возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Экстремальный характер деятельности инспекторов ДПС ГИБДД может быть связан и с дефицитом времени для решения профессиональных задач, объясняться неопределенностью и непредсказуемостью событий, вызывать эмоциональную напряженность. Сотрудники, выполняя служебные обязанности, могут погибнуть или получить ранение, а также в соответствии со статьями 18-24 Федерального закона РФ «О полиции» применить физическую силу, специальные средства и огнестрельное оружие².

Стоит подчеркнуть, что ситуации применения оружия сотрудником полиции зачастую влекут тяжелые последствия для всех действующих в этих ситуациях лиц. Известны современные примеры, когда применение оружия инспектором дорожно-патрульной службы ГИБДД в целях самообороны и защиты напарника влекло тяжелые последствия, связанные с физическим и моральным ущербом, психотравмирующим воздействием указанных ситуаций, переживанием опасений по поводу недостаточной правовой защищенности сотрудника ДПС ГИБДД³.

В связи с этим важно не только совершенствование правовой основы деятельности сотрудников полиции, но и усиление роли психологов подразделений Госавтоинспекции в морально-психологической подготовке личного состава. В частности, важно участие психолога в формировании психологической готовности инспектора ДПС ГИБДД к несению службы с оружием, совершенствовании тактико-психологической составляющей его деятельности, закреплении умений соблюдать меры личной профессиональной безопасности.

Анализ видеоматериалов тактико-психологического этапа VIII Всероссийского конкурса профессионального мастерства на звание «Лучший сотрудник дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России», показал, что даже наиболее успешные инспекторы ДПС ГИБДД, вышедшие в финал, допускают грубые ошибки при моделировании ситуаций взаимоотношений с участником

¹ См. об этом: Филиппченкова С.И. Особенности преодоления стресса в профессиональной деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы: дисс. ... к.псих.н. – Тверь: Тверской государственной университет, 2001. С. 26.

² Федеральный закон «О полиции» - Москва: Проспект, 2011. С. 37-45.

³ См. об этом: Пьяный за рулем // Первый канал. Документальный фильм. 19 мая 2009 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ltv.ru/documentary/fi=5958> (дата обращения 17.10.2011г.).

дорожного движения (водителем). Так, в отдельных случаях инспекторы-конкурсанты поворачиваются спиной к воображаемой проезжей части; поднимают документы, выпавшие из рук сидящего в транспортном средстве водителя, способного вольно или невольно нанести удар при резком открытии двери; частично проникают в салон автомобиля участника дорожного движения, заглядывая внутрь; допускают ситуации, при которых участник дорожного движения по своему усмотрению усаживается на заднее сиденье патрульного автомобиля при оформлении инспектором материала об административном правонарушении; не всегда выбирают безопасную дистанцию между собой и водителем¹.

Здесь обоснованно предположить, что данные ошибки указывают на недостаточно прочные умения и навыки обеспечения личной профессиональной безопасности инспекторами ДПС ГИБДД, что проявляется не только в моделируемой игровой ситуации, но и в реальных обстоятельствах несения службы в условиях дорожного движения.

5. Следующая характеристика профессиональной деятельности инспекторов ДПС ГИБДД - *властные полномочия и детальная правовая регламентация*.

К *властным полномочиям* относятся, в частности, возможность изъятия вещей и документов, доставление и административное задержание, обоснованное применение силы, реализация норм Кодекса об административных правонарушениях РФ и т.д.

Правовая регламентация означает необходимость руководствоваться предписанными нормами, содержащимися в правовых актах (служебных инструкциях, приказах и др.). При этом отступление от служебных обязанностей и нарушение должностных полномочий может рассматриваться как нарушение сотрудником закона, в результате чего он нередко становится участником следственных действий и судебных процессов.

Наличие властных полномочий и правовая регламентация обуславливают *повышенную социальную ответственность* инспекторов ДПС ГИБДД за результаты профессиональной деятельности, связанную с осознанием важности принимаемых решений и пониманием возможных отрицательных последствий этих решений.

Например, нередки случаи, когда инспектор после правомерного применения оружия оказывается объектом судебных разбирательств, а законность его действий ставится под сомнение.

¹ В качестве экспертов, анализировавших видеоматериалы тактико-психологического этапа конкурса, выступили 25 слушателей факультета переподготовки и повышения квалификации ОрЮИ МВД России - «Командиры (заместители) батальонов (рот, взводов) ДПС, входящих в состав полка и отдельных рот ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации», проходивших обучение с 3 по 17 октября 2011 года.

6. Указанные особенности обуславливают следующую характеристику деятельности инспекторов ДПС ГИБДД - *высокий уровень психической напряженности труда.*

В ходе изучения признаков нервно-психического напряжения в работе инспекторов ДПС ГИБДД, нами проведено анкетирование 73-х сотрудников ДПС ГИБДД, повышающих в 2010 году квалификацию на факультете дополнительного профессионального образования ОрЮИ МВД России и прибывших из разных субъектов Российской Федерации. Категории опрошенных: 37 сотрудников - инспекторы и старшие инспекторы отдельных батальонов ДПС ГИБДД, 15 сотрудников – командиры (заместители) полков и отдельных батальонов ДПС ГИБДД и 21 сотрудник - командиры (заместители) батальонов (рот) ДПС, входящих в состав полка и отдельных рот ГИБДД.

Респондентам предлагалось оценить напряженность деятельности инспекторов ДПС ГИБДД по ряду критериев, имеющихся в психологии труда¹.

Согласно полученным данным, на напряженность деятельности указывают ее интеллектуальная насыщенность (57,61%), длительность сосредоточения внимания (62,85%), высокая плотность воспринимаемых сигналов (58,98%), необходимость постоянно совершать активные действия, связанные с выполнением служебных функций (57,5%), наличие личного риска, ответственности за собственную безопасность и безопасность участников дорожного движения (72,99%)².

Другими словами, деятельность сотрудников ДПС ГИБДД проходит в условиях, насыщенных стрессогенными факторами, неизбежно влияющими на психическое состояние и поведенческие реакции.

Подчеркнем, что одной из насущных проблем юридической психологии и психологии труда выступает преодоление отрицательных последствий выполнения эмоционально и интеллектуально насыщенных, сложных видов деятельности, к которым относится работа инспекторов ДПС ГИБДД.

Как отмечается в литературе, особые, напряженные условия деятельности предъявляют повышенные требования к работающему человеку, являются причиной ошибок и срывов в работе, неблагоприятно влияют на работоспособность и состояние здоровья³.

Например, к таким условиям профессиональной деятельности инспекторов ДПС ГИБДД относятся интенсивность работы, дефицит времени, различные внешние воздействия (шумы, низкие и высокие температу-

¹ Психология труда: учеб. для студентов высших учебных заведений / Под ред. проф. А.В. Карпова. – М.: Изд-во ВЛАДОС-ПРЕСС, 2003. - С. 108.

² В скобках в процентах указано количество опрошенных, отметивших признак.

³ Сминов Б.А., Долгополова Е.В. Психология деятельности в экстремальных ситуациях. – Харьков: Изд-во Гуманитарный Центр, 2007. С. 13.

ры), физические и психические перегрузки, небезопасность работы, коммуникативная агрессия и другие.

Согласно существующим исследованиям действие шума способствует ухудшению памяти у инспекторов дорожно-патрульной службы, развитию у них повышенной утомляемости и раздражительности¹.

Температурные воздействия также имеют значительное влияние на работоспособность. В лаборатории К.Х. Кекчеева было экспериментально установлено, что холод повышает умственную и физическую работоспособность, а тепло вызывает расслабление, успокоение и поэтому снижает работоспособность².

Здесь отметим, что инспекторы ДПС ГИБДД постоянно осуществляют профессиональную деятельность в разнообразных погодных условиях. Не только в течение календарного года, но даже в течение суток они пребывают в условиях разных температурных воздействий, например, находясь зимой то на улице, то в салоне патрульного автомобиля, что предъявляет высокие требования к адаптационным возможностям организма и психики инспектора ДПС ГИБДД.

Каждый из рассмотренных факторов, а тем более их сочетания, при длительном воздействии способны привести к возникновению стрессовых состояний, признаками которых являются изменения в деятельности, отношениях с коллегами и личности работника. Как отмечает исследователь в области организационной психологии Л. Джуэл³, изменения могут проявляться в том, что с работником чаще, чем обычно, происходят несчастные случаи, у него увеличивается число ошибок по невнимательности, снижаются количественные и качественные показатели деятельности, возникают затруднения в принятии решений. Человек выглядит уставшим, неспособен расслабляться, проявляет безразличие к жизни, часто чувствует, что он нездоров или может заболеть.

С этим мнением соотносится и точка зрения Е.А. Козловской⁴, рассматривающей усталость инспектора ДПС, его неудовлетворенность режимом работы и условиями несения службы как психологические факторы, способные отрицательно сказываться на состоянии дисциплины.

Уместным здесь видится упоминание выделяемых в экстремальной психологии и наиболее типичных стрессовых факторов, которые, по

¹ Сергеев В.В. О влиянии условий несения службы на здоровье сотрудников ДПС // Проблемы совершенствования деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения: Сборник научных трудов, выпуск 5. – М.: НИЦ ГИБДД МВД России, 2004. С. 92.

² Цит. по: Гнеушева А.В. Психофизиология профессиональной деятельности. Учебно-методическое пособие. – Орел: Издательство ОРАГС, 2011. С. 64.

³ Цит. по: Сминов Б.А., Долгополова Е.В. Психология деятельности в экстремальных ситуациях. – Харьков: Изд-во Гуманитарный Центр, 2007. С. 74.

⁴ Козловская Е.А. Психолого-педагогические основы укрепления законности и соблюдения дисциплины личным составом Госавтоинспекции: Методические рекомендации. – М.: НИЦ ГАИ МВД России, 1998. С. 10-11.

нашему мнению, имеют место в деятельности инспекторов ДПС ГИБДД, а также путей их преодоления (таблица 1.2).

Таблица 1.2. Факторы, вызывающие напряженность, и пути их преодоления¹

| Факторы напряженности | Пути их преодоления |
|--|--|
| Угроза жизни | Знание оперативной обстановки и умение использования (или применения) средств защиты. Моделирование риска |
| Ответственность за выполнение задачи | Накопление опыта эмоционально-волевого поведения |
| Дефицит информации и «засорение» ею | Приобретение опыта решения задачи при неполных данных, в условиях неопределенности. Предвидение возможных изменений обстановки. Проведение учебно-тренировочного процесса в условиях, приближенных к экстремальным |
| Дефицит времени | В ходе обучения ограничение времени на принятие решения. Строгое соблюдение нормативов деятельности. Автоматизация отдельных компонентов деятельности. Овладение обобщенными способами действий. Переход от принудительного темпа к самостоятельно регулируемому |
| Социально-психологическая и сенсорная изоляция | Предоставление человеку инициативы и самостоятельности при решении задач. Моделирование в процессе подготовки условий изоляции |
| Межличностная несовместимость | Повышение совместимости коллективов |

В связи с интенсивным воздействием факторов, вызывающих высокий уровень психической напряженности труда, возрастает актуальность рекомендаций, направленных на оптимизацию состояний работоспособности инспекторов ДПС ГИБДД.

В литературе обобщены некоторые способы оптимизации состояний работоспособности. В частности, при составлении режима труда и отдыха следует учитывать, что при работе в неблагоприятных условиях с большим физическим и нервным напряжением рекомендуются 3-5-минутные паузы через каждые 30 минут работы при организованном пассивном отдыхе в специальном помещении; не менее важным представляется соблюдение режима питания и сна, особенно при сменной работе².

Однако соблюдение существующих в психологии положений не всегда в должной мере возможно в условиях профессиональной деятельности инспекторов ДПС ГИБДД. Поэтому в настоящее время требуется разработка рекомендаций по оптимизации работоспособности инспекторов ДПС

¹ Сминов Б.А., Долгополова Е.В. Психология деятельности в экстремальных ситуациях. – Харьков: Изд-во Гуманитарный Центр, 2007. С. 166.

² См. об этом: Гнеушева А.В. Психофизиология профессиональной деятельности. Учебно-методическое пособие. – Орел: Издательство ОРАГС, 2011. С. 64.

ГИБДД с учетом специфики их профессиональной деятельности, необходимо создание в подразделениях ГИБДД условий для пассивного и активного отдыха инспекторов ДПС (кабинетов психологической регуляции, спортивных и тренажерных залов). Кроме того, представляется целесообразной подготовка и принятие нормативных правовых актов (ведомственных приказов, методических рекомендаций), регламентирующих психологическое обеспечение деятельности инспекторов ДПС ГИБДД и предусматривающих проведение занятий в кабинетах психологической регуляции в рабочее время.

7. Следующая особенность – *высокая степень вероятности развития профессиональной деформации личности.*

Профессиональная деформация личности – это изменение психических и социально-психологических особенностей личности в нежелательную сторону, происходящее, в первую очередь, под влиянием специфики профессиональной деятельности и профессиональной роли.

Данное обобщенное определение конкретизируется в высказываниях 21 сотрудника Госавтоинспекции, а именно командиров (заместителей, заместителей по кадровой и воспитательной работе) полков, отдельных батальонов ДПС ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации, повышающих квалификацию в Орловском юридическом институте МВД России с 7 по 21 июля 2011 года. По их мнению, под профессиональной деформацией понимается «отклонение от выполнения служебных обязанностей, сопровождающееся всплеском негативных эмоций и действий», «совокупность обстоятельств и особенностей личности, благодаря которым сотрудник не может заставить себя выполнять предъявляемые к нему требования, зачастую осознавая, что в его деятельности не все хорошо», «перенос своих рабочих проблем в быт», «изменение восприятия окружающего мира, поведения и правил общения с участниками дорожного движения».

По мнению респондентов на первом месте по частоте встречаемости находится такое проявление профессиональной деформации личности, как «эмоциональное выгорание».

Наиболее тщательно феномен «эмоционального выгорания» изучен зарубежными психологами, разработавшими разные модели описания этого явления. В последние годы и в отечественной психологии уделяется все большее внимание научному анализу «эмоционального выгорания».

Как отмечается в литературе, необходимость совершенствования системы профессиональной подготовки специалистов придает особую актуальность работам по изучению соответствия человека требованиям профессиональной деятельности и его профессиональной стрессоустойчивости. Перемены, произошедшие в последние годы в социальной организации и жизнедеятельности общества, оказывают воздействие особенно на специалистов коммуникативных профессий. Становится более напряженным ритм жизни, возрастает конкурентность среди профессионалов, по-

вышаются требования к качеству жизни и труда, что в ряде случаев способствует сокращению профессионального долголетия и развитию психосоматических заболеваний. Несмотря на то, что в течение определенного времени эта проблема с осторожностью признавалась, понятие «выгорания» дало возможность для более открытого его обсуждения¹.

С точки зрения отечественного психолога В.В. Бойко «эмоциональное выгорание» является формой профессиональной деформации личности. «*Эмоциональное выгорание*» - механизм психологической защиты в форме полного или частичного исключения эмоций в ответ на избранные психотравмирующие воздействия².

«Эмоциональное выгорание» проявляется как приобретенный стереотип эмоционального, чаще всего профессионального поведения. С одной стороны «эмоциональное выгорание» позволяет человеку дозировать и экономно расходовать энергетические ресурсы, с другой - способно отрицательно сказываться на выполнении профессиональной деятельности и отношениях с партнерами по общению и взаимодействию.

В 2009 году нами проведено изучение симптомов «эмоционального выгорания» у сотрудников Госавтоинспекции, проходивших повышение квалификации на факультете дополнительного профессионального образования в ОрЮИ МВД России, с помощью методики диагностики уровня эмоционального выгорания В.В. Бойко. В психологическом исследовании приняли участие сотрудники Госавтоинспекции, работающие в различных подразделениях - дорожно-патрульной службе, организационно-аналитических отделах, регистрационно-экзаменационных отделах, отделах по исполнению административного законодательства и других. Всего в психодиагностическом исследовании приняли участие 110 сотрудников Госавтоинспекции³.

Среди наиболее распространенных симптомов «эмоционального выгорания» можно назвать *«неадекватное эмоциональное реагирование»* и *«редукцию профессиональных обязанностей»*.

Неадекватное эмоциональное реагирование проявляется, когда сотрудник общается по принципу: сочту нужным - уделю внимание партнеру

¹ См. об этом: Ларенцова Л.И. Феномен психологического выгорания специалиста и пути предотвращения появления феномена // Прикладная юридическая психология, 2008, № 4. С. 52-70; Ларенцова Л.И., Терехина Н.В. Феномен эмоционального выгорания: механизм формирования, симптомы и способы преодоления с точки зрения различных психологических подходов // Прикладная юридическая психология, 2009, № 2. С. 48.

² Ларенцова Л.И. Феномен психологического выгорания специалиста и пути предотвращения появления феномена // Прикладная юридическая психология, 2008, № 4. С. 52-70; Практическая психодиагностика. Методики и тесты. – Самара: БАХРАХ, 1998. С. 161.

³ См. об этом: Борисова С.Е. Эмоциональное выгорание сотрудников Госавтоинспекции как проявление профессиональной деформации личности и способы его профилактики: Учебно-методическое пособие. – Орел: ОрЮИ МВД России, 2009.

по общению, будет настроение - откликнуться на его состояние и потребности. При этом сотруднику кажется, будто он поступает допустимым образом. Однако субъект общения фиксирует иное - эмоциональную черствость, неучтивость, равнодушие.

Так, 53% сотрудников Госавтоинспекции со стажем службы от 7 до 9 и от 13 и более лет согласились с утверждением о том, что теплота взаимодействия с деловыми партнерами очень зависит от их настроения, 33% утверждают, что некоторых из своих постоянных партнеров по деятельности они не хотели бы видеть и слышать, а 45% не считают, что им всегда удастся предотвратить влияние плохого настроения на деловые контакты.

Данная тенденция выявляется у значительного большинства сотрудников Госавтоинспекции, а названный симптом находится на этапе формирования уже после первого года службы, сохраняясь в дальнейшем.

Кроме того, постепенно увеличивается количество симптомов эмоционального «выгорания», находящихся на стадии формирования, по мере возрастания стажа службы. Одно из качественных изменений в этом направлении выявляется после первых трех лет профессиональной деятельности в Госавтоинспекции, когда можно говорить о появлении симптома – *«редукция профессиональных обязанностей»*. Данный симптом не является однозначно устоявшимся и сложившимся, однако определяется как складывающийся и отражает определенные тенденции в профессиональном поведении многих сотрудников Госавтоинспекции. Формируясь после первых трех лет службы, он сохраняется в дальнейшем, а наиболее интенсивно выражен у сотрудников Госавтоинспекции со стажем службы 7-9 лет и 13 лет и более.

По данным тестирования симптом выражается, в первую очередь, в стремлении быстрее завершить выполнение функциональных обязанностей и скорее «свернуть» взаимодействие с партнерами (опрошенным пояснялось, что под словом «партнеры» подразумеваются коллеги по работе, граждане).

Далее по частоте встречаемости и степени выраженности находятся симптомы *«эмоционального дефицита»* и *«эмоциональной отстраненности»*.

Переживание *«эмоционального дефицита»* состоит в том, что к профессионалу приходит ощущение, что эмоционально ему сложно помогать объекту своей деятельности (коллеге, участнику дорожного движения), войти в его положение, сопереживать и сочувствовать, отзываться на ситуации, требующие интеллектуальных, волевых и нравственных усилий. Постепенно симптом усиливается и приобретает более осложненную форму, при которой положительные эмоции проявляются все реже, а отрицательные - резкость, грубость, раздражительность, обиды - чаще. Названный симптом, по результатам опроса, проявился у 35% сотрудников Госавтоинспекции.

«Эмоциональная отстраненность» состоит в том, что профессио-

нал, как отмечает В.В. Бойко¹, почти полностью исключает эмоции из сферы профессиональной деятельности. Его почти ничто не волнует и не вызывает эмоционального отклика - ни позитивные обстоятельства, ни отрицательные. Этот симптом выступает своеобразной эмоциональной защитой, приобретенной за годы работы с людьми и заключающейся в стремлении работать «как робот», что свидетельствует о профессиональной деформации личности и наносит ущерб партнеру по взаимодействию (коллеге, гражданину, например, участнику дорожного движения). Особенно опасна демонстративная форма эмоциональной отстраненности, когда профессионал своим видом показывает: «Наплевать на вас». Например, согласно полученным результатам 32% респондентов утверждают, что их работа притупляет эмоции, а 61% сотрудников Госавтоинспекции отмечают, что в работе с людьми они руководствуются принципом: не трать нервы, береги здоровье.

В целом важно отметить, что, несмотря на то, что осуществленное с помощью методики В.В. Бойко исследование целесообразно считать пилотажным, позволяющим получить предварительную информацию, оно позволяет установить отчетливо выявляющуюся закономерность, а именно *прямую зависимость степень выраженности эмоционального «выгорания» как проявления профессиональной деформации личности от стажа профессиональной деятельности.*

Так, наибольшее количество симптомов проявляется у двух категорий сотрудников Госавтоинспекции: (а) со стажем службы 7-9 лет и (б) со стажем службы 13 лет и более².

Развитие «эмоционального выгорания» требует разработки определенных психологических мер, направленных на снятие психологического стресса и профилактику профессиональной деформации личности сотрудников Госавтоинспекции.

Профилактика «эмоционального выгорания» может осуществляться, в частности, по следующим направлениям³.

1. Информирование об источниках эмоционального стресса в работе, факторах, проявлениях и профилактике «эмоционального выгорания» и профессиональной деформации личности.
2. Обучение навыкам эффективной профессиональной коммуникации, поддержание благоприятного социально-психологического климата.
3. Формирование умений и навыков саморегуляции и релаксации.
4. Профессиональное развитие и самосовершенствование. Одним из

¹ Бойко В.В. Энергия эмоций. – СПб: Питер, 2004. С. 149.

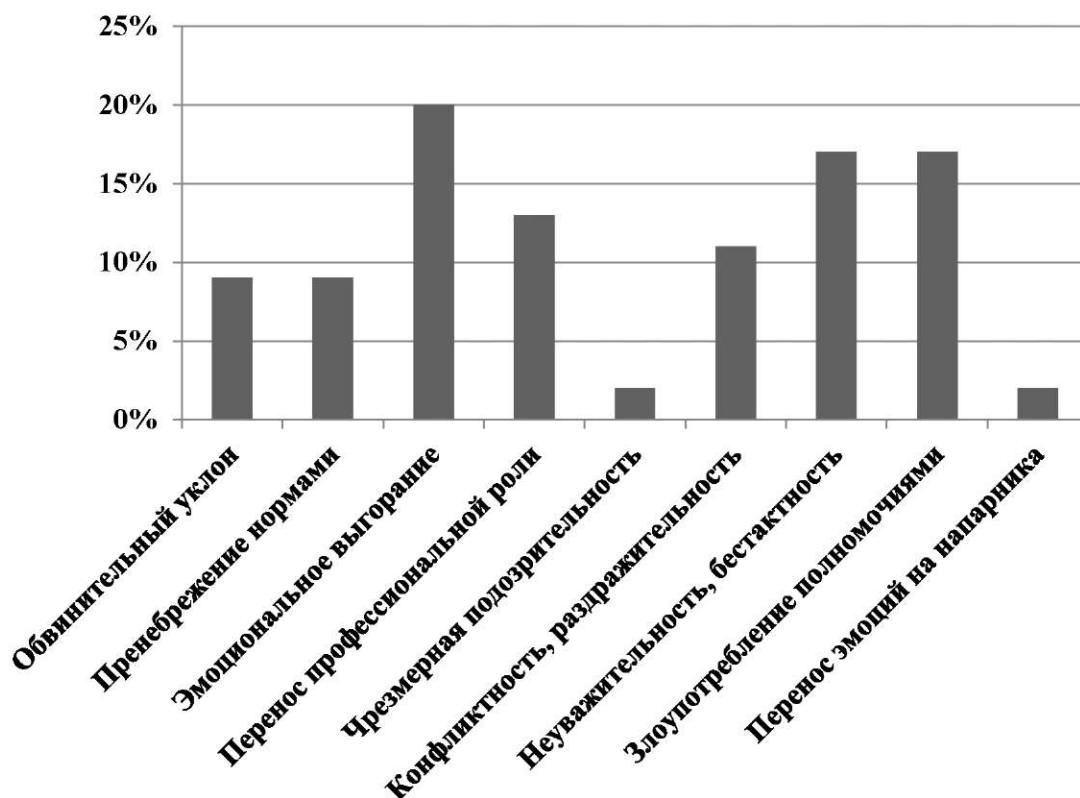
² Опрошенные с помощью методики диагностики уровня эмоционального выгорания В.В. Бойко сотрудники указывали общий стаж профессиональной деятельности в органах внутренних дел, включая работу в подразделениях Госавтоинспекции.

³ См. об этом: Караваев А.Ф. Основы психопрофилактики профессиональной деформации личности сотрудников ОВД: Учебное пособие / А.Ф. Караваев, М.И. Марьин, В.Е. Петров. – Омск: Омская академия МВД России, 2007. С. 82-84.

способов предохранения от синдрома является обмен профессиональной информацией с представителями других служб. Сотрудничество дает ощущение более широкого мира, чем тот, который сложился внутри отдельного коллектива. Для этого существуют курсы повышения квалификации, профессиональные и неформальные объединения, конференции, где встречаются люди с опытом работы в других системах.

По результатам анкетирования слушателей факультета переподготовки и повышения квалификации ОрЮИ МВД России (командиров (заместителей, заместителей по кадровой и воспитательной работе, начальников штабов) полков, отдельных батальонов ДПС ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации) наряду с «эмоциональным выгоранием» к наиболее часто встречающимся проявлениям профессиональной деформации личности инспекторов ДПС ГИБДД относятся проявление неуважительности и бестактности к участникам дорожного движения, злоупотребление властными полномочиями или их превышение (гистограмма 1.2).

Гистограмма 1.2. Проявления профессиональной деформации личности инспектора ДПС ГИБДД (распределение ответов в процентах)

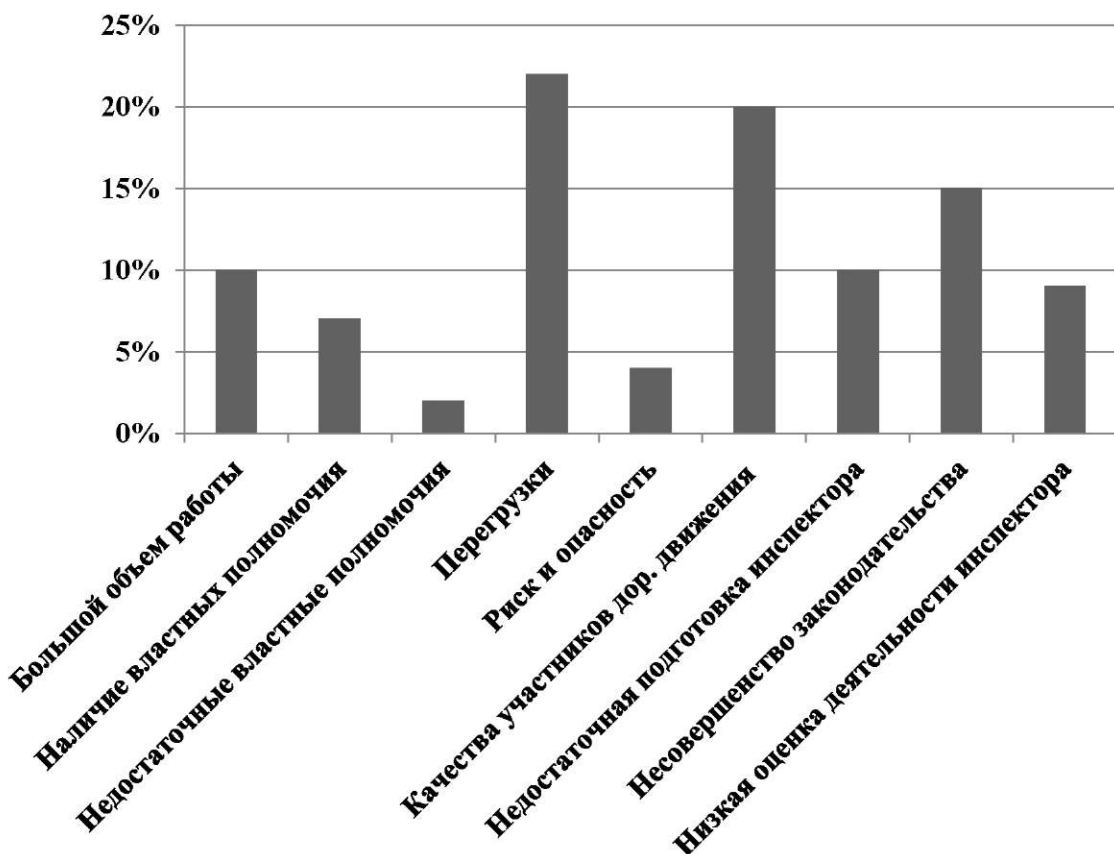


Интересным при этом, представляется мнение опрошенных, согласно которому развитие профессиональной деформации личности инспектора ДПС ГИБДД наиболее вероятно в течение первых 5-10 лет службы, оказы-

вающих, по-видимому, решающее влияние на ход становления специалиста.

Среди наиболее существенных факторов, вызывающих профессиональную деформацию личности инспектора ДПС ГИБДД, опрошенные называют, прежде всего, психические и физические перегрузки, влияние отрицательных психологических качеств участников дорожного движения (например, хамства, грубости), а также несовершенство законодательства (в частности, Кодекса РФ об административных правонарушениях) (гистограмма 1.3).

Гистограмма 1.3. Факторы, вызывающие профессиональную деформацию личности инспектора ДПС ГИБДД (распределение ответов в процентах)



Анализируя соотношение профессиональной деформации с другими психологическими явлениями, 85% опрошенных указывают на взаимосвязь рассматриваемого феномена с профессиональным стрессом. При этом сотрудники подчеркивают, что «стресс сильно подрывает состояние здоровья, поэтому с ним необходимо бороться», «стресс отрицательно влияет на отношения с участниками дорожного движения», «от умения преодолевать стрессовые ситуации зависит развитие профессиональной деформации», «чем выше уровень профессионального стресса, тем быстрее происходит деформация», «постоянный стресс способствует развитию профессиональной деформации».

Подавляющее большинство респондентов (90%) считает, что существует прямая зависимость между развитием профессиональной деформации личности и профессиональной некомпетентностью инспектора ДПС ГИБДД, проявляющейся, в частности, в правовой безграмотности, не знании нормативно-правовых актов, регламентирующих служебную деятельность, низком образовательном уровне и психологической неподготовленности инспектора, утрате им объективности в оценке обстоятельств.

Одновременно с этим существенная часть опрошенных (65%) указывает на обратную зависимость между вероятностью возникновения профессиональной деформации и профессиональным мастерством, благодаря которому инспектор готов работать над собой.

Среди наиболее эффективных мер профилактики профессиональной деформации личности инспектора ДПС ГИБДД участвующие в анкетировании сотрудники назвали, в первую очередь, воспитательную работу со стороны руководителя, наставничество молодых инспекторов, осуществляемое более опытными сотрудниками, профессиональное обучение и повышение квалификации, самовоспитание. Должное значение респонденты придают и консультациям психолога, подчеркивая при этом необходимость в наличии у него достаточного жизненного и профессионального опыта, а также психологическим тренингам, направленным на снятие эмоционального напряжения и релаксацию.

8. Самостоятельного внимания заслуживает такая особенность деятельности сотрудников ДПС ГИБДД, как *многообразие и сложность профессиональных задач*. В начале параграфа мы отметили, что сотрудник ДПС ГИБДД принадлежит к профессиям типа «человек - человек» и «человек - техника», что предполагает наличие у него соответствующей подготовленности, а именно специальных технических знаний, умений и навыков и психологической компетентности. Однако указанных качеств недостаточно для эффективного выполнения служебных обязанностей, так как наряду с этим одним из условий профессиональной успешности выступает правовая образованность.

По результатам исследования, проведенного Ф.Г. Валеевым, лишь 5,8% инспекторов ДПС ГИБДД, участвовавших в опросе, получили базовое высшее юридическое образование, а две трети сотрудников отделов ГИБДД не имели специальной юридической подготовки и не проходили какие-либо формы повышения квалификации¹.

Поэтому целесообразно говорить о необходимости повышения образовательного уровня инспекторов ДПС ГИБДД, совершенствования их правовой подготовки и культуры.

В целом многообразие и сложность профессиональных задач предполагает наличие у инспектора ДПС ГИБДД комплексной компетентности.

¹ Валеев Ф.Г. Повышение профессионального мастерства инспекторов ДПС ГИБДД: дисс. на соиск. ... к. пед.н. – СПб, 2004. С. 59.

Она заключается, в частности, в правовой осведомленности, знаниях в области функционирования технических устройств и транспортных средств, навыках применения физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия, способности соблюдать личную профессиональную безопасность, умениях оказывать первую медицинскую помощь, понимании психологических закономерностей собственной профессиональной деятельности и учете психологии участников дорожного движения.

9. Открытый и публичный характер профессиональной деятельности инспекторов ДПС ГИБДД/ЦД.

Рассматривая содержание труда инспектора ДПС ГИБДД и специфику его взаимоотношений с участниками дорожного движения, можно утверждать, что инспектор ДПС ГИБДД – это человек, наглядно и ежедневно формирующий своим поведением общественное мнение о профессиональном сообществе сотрудников Госавтоинспекции в целом.

Профессию инспектора ДПС ГИБДД в настоящее время можно смело называть публичной (наряду с профессиями известных артистов, политиков и представителей других сфер, чья деятельность находится постоянно на виду, в поле зрения микро и макро социума). Процесс выполнения функциональных обязанностей инспекторами ДПС ГИБДД во многом носит открытый характер, доступен визуальному наблюдению со стороны участников дорожного движения, привлекает их пристальное внимание, а иногда и нездоровый интерес и стремление выставить инспектора в неприглядном свете.

Анализ видеосюжетов, просмотр которых доступен пользователям Интернета с помощью сервиса YouTube, и комментариев к ним, показывает, что многие участники дорожного движения предпочитают использовать видеосъемку (в частности, на камеру мобильного телефона) в момент остановки их транспортного средства и последующего общения с инспектором ДПС ГИБДД. При этом водители включают видеокамеру, неоднократно уточняют фамилию инспектора, требуют показать им в развернутом виде служебное удостоверение, отказываются выходить из транспортного средства, озвучивают действия инспектора для фиксации своих слов на видеозаписи. Отметим, что ничего противозаконного в этих действиях водителя не содержится, но с психологической точки зрения они могут косвенно свидетельствовать о недоверии водителя к инспектору ДПС ГИБДД, готовности таким образом защититься от его требований или даже противостоять им.

Исследованиями А. Мехрабяна и Р. Бердвистелла установлено, что полное сообщение усваивается человеком через мимику и жесты на 55%, через интонацию – на 38% и через слова – лишь на 7%¹.

¹ Цит. по: Самыгин С.И. Деловое общение: учебное пособие / С.И. Самыгин, А.М. Руденко. – М.: КНОРУС, 2010. С. 20.

То есть, большую долю информации о собеседнике, а именно, о его психологическом настрое, эмоциональном состоянии, намерениях, мы получаем благодаря невербальному поведению. Другими словами, важно не только то, о чем просит или спрашивает участник дорожного движения, но и то, как он это делает.

В видеосюжетах, выложенных самими водителями, заметен их отрицательный настрой, ироничная и насмешливая интонация, стремление спровоцировать конфликт и эмоциональные реакции инспектора ДПС ГИБДД, желание представить его как глупого, беспомощного и некомпетентного. Не меньший отрицательный заряд несут в себе и комментарии пользователей услуг видеохостинга сервиса YouTube к данным сюжетам, содержащие зачастую грубые, нецензурные и оскорбительные выражения в адрес инспекторов ДПС ГИБДД.

Было бы несправедливым не сказать о том, что в ряде случаев поведение самих инспекторов способствует формированию подобного негативного отношения к ним и обуславливает их правовую и психологическую уязвимость. Так, в тех же сюжетах, просматриваемых пользователями Интернета благодаря услугам сервиса YouTube, явно видно, что многие участники дорожного движения прекрасно ориентируются в ПДД, положениях Кодекса РФ об административных правонарушениях и Административного регламента. В ситуации взаимоотношений с инспекторами ДПС ГИБДД это сочетается со слабой правовой подготовкой отдельных инспекторов, отсутствием у них прочных навыков четкой формулировки причин остановки транспортного средства, не умением выдерживать нейтральный тон диалога и не способностью в пределах своих полномочий одержать верх в интеллектуальном состязании и психологическом противоборстве с водителем.

Кроме того, многие инспекторы ДПС ГИБДД теряются и испытывают психологический дискомфорт в ситуациях взаимоотношений с участниками дорожного движения, когда те начинают использовать видеосъемку. С одной стороны, это объяснимо естественной защитной реакцией психики любого человека, с другой стороны, поскольку участникам дорожного движения не запрещается осуществлять видеозапись, а видеосъемка при этом нередко сопровождается провоцирующим конфликт поведением, целесообразно говорить о необходимости психологической подготовки инспекторов ДПС ГИБДД к подобным ситуациям.

Здесь вновь обратимся к обсуждению видеоматериалов VIII Всероссийского конкурса профессионального мастерства на звание «Лучший сотрудник дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России». Слушатели, выступившие в роли экспертов, отметили в качестве одной из наиболее типичных, распространенных и психологически напряженных ситуаций, моделирование ко-

торой предусматривало видеосъемку водителем хода общения с инспектором ДПС ГИБДД¹ (приложение 2, задание 5; фото 1.1).

Фото 1.1. Моделирование задания 5 тактико-психологического этапа VIII Всероссийского конкурса профессионального мастерства на звание «Лучший сотрудник дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России»



Эксперты также подчеркнули прямую зависимость между волнением инспекторов-конкурсантов и наличием видеосъемки оператора. Стрессогенное воздействие, по-видимому, имел и факт работы судейской группы, оценивающей действия инспектора ДПС ГИБДД – участника тактико-психологического этапа конкурса.

В связи с этим целесообразно говорить об актуальности профессиональной психологической, в том числе коммуникативной компетентности инспекторов ДПС ГИБДД, их психологической готовности к психотравмирующим, конфликтным и стрессовым ситуациям.

Уместно привести слова заместителя начальника ГУОБДД МВД России генерал-майора полиции Павла Ивановича Бугаева, подчеркнувшего значение конкурсов профессионального мастерства среди сотрудников ДПС ГИБДД, которые среди других полицейских служб чаще всех общаются с гражданами, а значит, от их профессионализма и умения оказать людям необходимую помощь напрямую зависит имидж всего МВД².

¹ В качестве экспертов выступили 25 слушателей факультета переподготовки и повышения квалификации ОрЮИ МВД России - «Командиры (заместители) батальонов (рот, взводов) ДПС, входящих в состав полка и отдельных рот ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации», проходивших обучение с 3 по 17 октября 2011 года.

² Официальный сайт ГИБДД МВД России: Лучшего инспектора ДПС выберут в Орловской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/news/846> (дата обращения 21.10.2011г.).

В целом представляется целесообразным дальнейшее совершенствование профессионализма инспекторов ДПС ГИБДД как достойных представителей федеральной государственной службы в органах внутренних дел, а также обучение их приемам самопрезентации и формирования позитивного имиджа.

10. Недостаточная социальная оценка деятельности инспекторов ДПС ГИБДД отрицательно сказывается на эффективности выполняемых служебных функций, психологическом состоянии сотрудника и его семьи.

Так, качественному выполнению функциональных обязанностей может препятствовать недостаточное финансовое и техническое обеспечение, что затрудняет полноценное выполнение сотрудниками Госавтоинспекции оперативно-служебных задач. Учитывая специфику труда инспекторов ДПС ГИБДД, можно утверждать, что слабая в некоторых регионах РФ оснащенность их профессиональной деятельности техническими средствами нередко препятствует фиксации фактов правонарушений и обстоятельств происшествий на дороге. В свою очередь, это ставит под сомнение законность требований инспектора ДПС ГИБДД (в то время как законность – это один из основных принципов деятельности полиции), а в ряде случаев затрудняет предъявление соответствующих доказательств во время судебных разбирательств.

И наоборот, усиление материальной базы и технического обеспечения деятельности инспекторов ДПС ГИБДД, более широкое использование достижений современных технологий и информационных систем создаст большие возможности для объективной фиксации поведения участника дорожного движения и документирования обстоятельств преступлений и административных правонарушений. Кроме того, это позволит избежать излишних, никому не нужных и бессмысленных споров на дороге, будет способствовать повышению социального статуса инспекторов ДПС ГИБДД в глазах людей.

Недостаточная социальная оценка деятельности инспекторов ДПС ГИБДД проявляется и в малом размере их заработной платы и недостаточном объеме социальных льгот, что не позволяет компенсировать сложные и экстремальные аспекты профессиональной деятельности, в определенном смысле ограничивает возможности восстановления сил и здоровья.

Кроме того, финансовые проблемы, которые испытывают инспекторы ДПС ГИБДД, унижают их профессиональное достоинство и вызывают неудовлетворенность трудом. А связанные с этим неуверенность в завтрашнем дне и беспокойство по поводу материального благополучия своей семьи способствуют развитию профессиональной деформации личности.

Включенное наблюдение в процессе совместного патрулирования с экипажами инспекторов ДПС ГИБДД показало, что в ситуациях ведения ими диалога с водителями в присутствии и при участии сотрудника органов внутренних дел, имеющего специальное звание старшего начальствующего состава, поведенческие реакции водителей, совершивших админи-

стративное правонарушение, становились более уважительными, корректными и тактичными¹.

Этот факт наблюдения позволяет сделать предположение о целесообразности повышения пределов присвоения специальных званий, предусмотренных по штатным должностям инспекторов (старших инспекторов) ДПС ГИБДД, что также будет способствовать повышению их социального и профессионального статуса.

Согласно закономерностям социальной психологии выделяют следующие факторы, определяющие состояние социально-психологического климата в коллективе:

- служебно-функциональные (организация труда, обеспеченность техникой и другие),
- экономические (система оплаты труда, льготы и другие),
- профессионально-квалификационные (укомплектованность личного состава, соответствие квалификации выполняемой деятельности и другие),
- правовые (соответствие нормативных правовых актов современным требованиям деятельности, удобство в применении нормативных правовых актов и так далее),
- управленческие (адекватность стиля и методов руководства, соблюдение этики делового общения, наличие традиций и так далее),
- психологические (степень социально-психологической совместимости, уровень конфликтности и другие)².

Другими словами, комплекс мер, способствующих повышению социальной оценки деятельности инспекторов ДПС ГИБДД, обусловит оптимизацию взаимоотношений в служебных коллективах и большую эффективность их профессиональной деятельности.

Подчеркнем, что меры, направленные на повышение значимости профессиональной деятельности инспекторов ДПС ГИБДД, должны носить государственный и ведомственный масштаб, а, кроме того, сочетаться с повышением требований к образовательному уровню, качеству профессиональной подготовки и личностным характеристикам самих инспекторов.

Не менее важной особенностью профессиональной деятельности инспекторов ДПС ГИБДД является *влияние на уровень безопасности дорожного движения субъективных факторов, а именно психологии участников дорожного движения*. Однако данная особенность заслуживает самостоятельного и более подробного рассмотрения.

¹ Включенное наблюдение осуществлялось в ходе стажировки в должности психолога отдельного батальона дорожно-патрульной службы № 1 ГИБДД УМВД России по Орловской области в июне 2011 года.

² Социально-психологический климат в служебных коллективах: Методическое пособие \ Под общей ред. М.И. Марьина, Е.А. Мешалкина. – М.: ЦОКП МВД России, 2001.

В целом, осуществленный анализ позволяет характеризовать профессиональную деятельность инспекторов ДПС ГИБДД как весьма сложную, эмоционально насыщенную и отличающуюся стрессогенными воздействиями. Данная деятельность, несомненно, предъявляет высокие требования к личности инспектора ДПС ГИБДД, его профессионально значимым качествам, уровню образованности и правовой культуры. Изучение особенностей деятельности сотрудников ДПС ГИБДД показывает целесообразность более глубокого рассмотрения ее психологических составляющих, подтверждает необходимость разработки научно обоснованной профессиограммы этой деятельности и совершенствования профессиональной подготовки сотрудников.

§ 2. Психология участников дорожного движения как объекта профессиональной деятельности инспекторов дорожно-патрульной службы ГИБДД

Важной особенностью профессиональной деятельности инспекторов ДПС ГИБДД, заслуживающей особого и тщательного рассмотрения, является *влияние на уровень безопасности дорожного движения субъективных факторов, а именно психологии участников дорожного движения.*

При этом под *безопасностью дорожного движения* понимается степень защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий¹.

По данным, отраженным в федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», каждое восьмое дорожно-транспортное происшествие совершил *водитель, находящийся в состоянии опьянения.*

Как показывают исследования, люди довольно объективно оценивают угрозу своего опьянения, а вот влияние уровня опьянения на их функциональные возможности они оценивают гораздо хуже, поскольку угасание ощущения опьянения и восстановление норм функциональных возможностей организма идет при этом неравномерно. М.А. Котик обращает внимание на то, что большинство дорожных происшествий оказывается связанным с легким опьянением водителей, что свидетельствует о психическом воздействии алкоголя на человека. Объясняется это тем, что при легком алкогольном опьянении реальный функциональный потенциал водителя несколько снижается, но он этого не ощущает, а, наоборот, за счет тонизирующего воздействия небольшой дозы алкоголя у него возникает дополнительная активизация нервной системы, он начинает верить в свои возросшие возможности, его оценка своих возможностей существенно возрастает. При среднем опьянении реальные возможности субъекта существенно падают, он это чувствует и осознает. В этом состоянии водитель за руль, как правило, не садится, а если и садится, то старается перемещаться медленно и осторожно, что, тем не менее, не уменьшает опасности его положения. Получается, что при легком опьянении алкоголь совершает, по образному выражению М.А. Котика, двойное зло – он несколько понижает возможности человека и при этом его еще и коварно обманывает².

Другими словами, употребление алкоголя даже в небольших количествах заметно снижает работоспособность и одновременно приводит к

¹ Кашкина Е.В. Профилактика безопасности дорожного движения в рамках Федеральной целевой программы «Обеспечение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.»: Лекция. - Домодедово: ВИПК МВД России, 2008. С. 5.

² Цит. по: Карась Ю.В., Орехов В.В., Тихонов А.Н. Автотранспортная психология в организации движения. Часть 1. Природа ошибок водителей автомобилей: Учебное пособие. – Казань: КГАСА, 2000. С. 45-48.

уверенности в том, что те или иные действия человек сможет совершить, хотя в действительности он их выполнить не в состоянии.

Оригинальным можно считать опыт западных специалистов, рассматривающих в качестве одного из средств снижения алкоголизма как социального явления автомобилизацию, «привязывающую» человека к рулю, а также перекалывание ответственности с того, кто выпил лишнее, на того, кто способствовал этому (в гостях, в ресторане)¹.

Несомненно, представляются целесообразными учет как отечественного, так и зарубежного опыта снижения алкоголизации граждан, и выработка на этой основе современных мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения в российской действительности.

Беседа с сотрудниками Госавтоинспекции², показывает, что по опыту их общения с участниками дорожного движения, существенную опасность представляет состояние так называемого *похмелья*, при котором у водителей наблюдаются рассеянное внимание, головная боль, тремор рук, раздражительность и другие нежелательные симптомы. При этом сотрудники акцентируют внимание на проблеме официальной и законной фиксации данного состояния у водителя как противопоказания к управлению им транспортным средством. Они указывают на необходимость предусмотреть в нормативных правовых актах прохождение водителем освидетельствования не только на состояние опьянения, но и на состояние похмельного синдрома с целью отстранения его от управления транспортным средством в случае соответствующего результата.

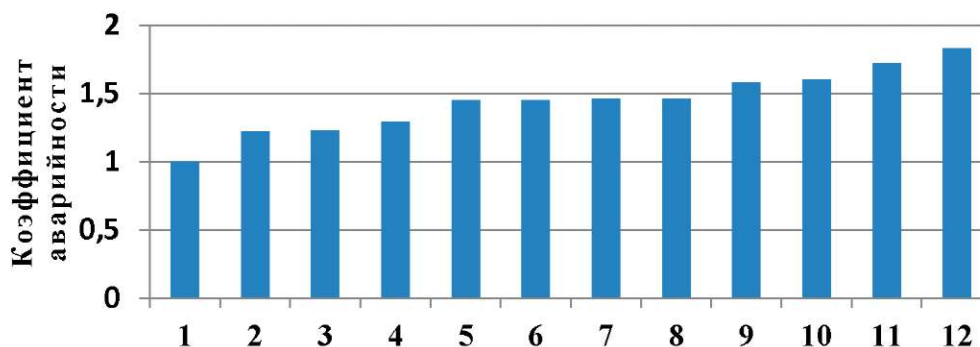
Кроме того, по сведениям О.В. Майбороды плохое самочувствие водителя, заболевание приводят к снижению его работоспособности и соответствующему повышению вероятности дорожно-транспортного происшествия (далее - ДТП). На гистограмме 2.1 показано изменение коэффициента аварийности в зависимости от характера жалоб на ухудшение самочувствия³.

¹ См. об этом: Морозов А.В. Психология аномальных социальных проявлений в современном обществе как дефект правосознания // Юридическая психология, 2006, № 1. С. 10-13.

² Метод беседы использовался на учебных занятиях со слушателями факультета переподготовки и повышения квалификации ОрЮИ МВД России, проходившими обучение по программам: «Начальники (заместители) отделов, отделений (групп) по контролю за регистрационно-экзаменационной деятельностью ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации» (15 сотрудников) и «Командиры (заместители) батальонов (рот, взводов) ДПС, входящих в состав полка и отдельных рот ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации» (25 сотрудников) в период с 3 по 17 октября 2011 года.

³ Майборода О.В. Основы управления автомобилем и безопасность движения: Учебник водителя автотранспортных средств категорий «С», «D», «E» / Олег Владимирович Майборода. – М.: Издательский центр «Академия», 2004. С. 35-36.

Гистограмма 2.1. Изменение коэффициента аварийности при наличии жалоб на самочувствие



1 – отсутствие жалоб (величина коэффициента аварийности при отсутствии жалоб в течение трех лет, принятая за единицу); 2 – слабость; 3 – затруднено засыпание, раннее просыпание; 4 – головокружение; 5 – тревожные сновидения; 6 – «песок» в глазах; 7 – сухость во рту; 8 – головная боль; 9 – сонливость; 10 – снижение внимания; 11 – раздражительность; 12 – рассеянность.

По имеющимся данным, приведенным тем же автором, плохое самочувствие, слабое здоровье являются факторами, серьезно снижающими надежность водителя. Чтобы быть здоровым, необходимо вести здоровый образ жизни. Одной из причин ухудшения здоровья является курение. Подсчитано, что в результате авиационных катастроф погибает один человек из миллиона раз в 50 лет. От алкоголя – один из миллиона умирает каждые 4-5 суток, в ДТП – каждые 2-3 суток, от курения – каждые 2-3 часа. Наибольший коэффициент аварийности соответствует хроническим заболеваниям, связанным с бронхами, а это напрямую связано с курением. По данным японских экспертов на долю ДТП, связанных с курением, приходится 1-2%, а по данным французских специалистов этот показатель достигает 5%. В целом надежность курящих водителей после 2 часов работы резко ухудшается, что в свете изложенного можно объяснить более низким уровнем здоровья¹.

В целом обозначенная проблема, на наш взгляд, требует принятия комплекса социальных, правовых, медицинских, психологических, педагогических и других мер, направленных на снижение уровня потребления веществ, вызывающих состояние опьянения, и формирование стремления населения России к здоровому образу жизни.

Отметим, что не только психофизиологическое состояние опьянения, похмелья и плохое самочувствие способны привести к ошибкам при управлении транспортным средством. В частности, сочетание психофизиологического состояния опьянения с некоторыми личностными каче-

¹ Майборода О.В. Основы управления автомобилем и безопасность движения: Учебник водителя автотранспортных средств категорий «С», «D», «E» / Олег Владимирович Майборода. – М.: Издательский центр «Академия», 2004. С. 35-36.

ствами водителя повышает вероятность отрицательных последствий. Таким личностным качеством, например, является *высокий уровень тревожности*.

Исследования, проведенные Всероссийским научно-исследовательским институтом Министерства внутренних дел России (далее – ВНИИ МВД России), показывают, что для лиц, легко поддающихся страху в экстремальных ситуациях, стрессовыми являются непредсказуемый исход и быстрая смена событий (действующих факторов с неупорядоченными параметрами)¹.

Эти люди склонны к волнениям и к эмоциональной, а не рациональной реакции на ситуацию, содержащую угрозу. В результате снижается эффективность выполняемых действий и увеличивается количество ошибок. Они обнаруживают пониженную помехоустойчивость, склонность к шаблонным действиям, неспособность объективно проанализировать обстановку. Все это приводит к нарушению ориентировки в экстремальных обстоятельствах, трудностям в прогнозе ситуации и принятии решения.

Каждая экстремальная ситуация требует следующих шагов:

1) оценки ситуации в целом, выделения главных и второстепенных факторов;

2) мгновенного прогноза возможного ее развития;

3) выбора оптимального (нестереотипного) решения для данной сложившейся ситуации.

Причем эти требования к успешному разрешению экстремальной ситуации должны осуществляться в считанные секунды (или даже доли секунд), и поэтому времени на ее обдумывание нет.

Соблюдение этих требований лицами с вышеназванными (выявленными коллективом ВНИИ МВД России) особенностями крайне затруднено, а сочетание перечисленных качеств с алкогольным опьянением способствует повышению аварийности в условиях дорожного движения.

Другими словами, наличие такой черты, как высокий уровень тревожности способствует принятию неверных решений в экстремальной ситуации, а опьянение, конфликтные ситуации, переутомление, психические травмы могут усугублять дезориентацию личности водителя в условиях дорожного движения, способствовать совершению неосторожных преступлений на дороге.

Еще одним личностным качеством, выступающим внутренним условием, неблагоприятно влияющим на процесс управления транспортным средством и безопасность дорожного движения, выступает склонность к необоснованному риску.

Риск – ситуативная характеристика деятельности, состоящая в неопределенности ее исхода и возможных неблагоприятных последствиях в

¹ Криминальная психология: Учебное пособие / Авт.-сост. А.И. Ушатиков, О.Г. Ковалев. – М.: Издательство Московского психолого-социального института; Воронеж: Издательство НПО «МОДЭК», 2007. С. 182-186.

случае неуспеха. Риск предполагает совершение действия, которое в некотором отношении грозит личности травмой, ущербом¹.

Как отмечается в литературе, рискованное поведение зависит от ситуации деятельности и личностных качеств человека. Риск характеризуется возможностью выбора между менее или более опасными вариантами поведения; при этом учитывается степень обоснованности (оправданности) или необоснованности (неоправданности) принятия решения личностью о рискованном поведении. *Обоснованный риск* предполагает адекватную оценку ситуации, соотношения между ожидаемым успехом и ожидаемой неудачей. Определенным препятствием к адекватному поведению в опасной ситуации является склонность личности к *необоснованному риску*, при котором результат не оправдывает затраченные силы, а совершенные действия кажутся в некоторых случаях вообще бессмысленными. Лица, стремящиеся к доминированию над другими, к самоутверждению, обладающие повышенной агрессивностью, часто предпочитают альтернативы поведения, содержащие риск².

«Приемлемый» для водителя уровень риска, связанный с мерой его ответственности и дисциплины и проявляемый в навыках поведения в дорожном движении, может оказаться неадекватным (несоответствующим) его техническому мастерству и дорожно-транспортной ситуации. Водители, обладающие такой негативной чертой поведения, как повышенная склонность к риску, часто проявляют эту особенность неоправданными обгонами, резкими маневрами и перестроениями. Для них характерна повышенная скорость при управлении транспортным средством, недостаточная дистанция и интервал движения³.

На наш взгляд, склонность отдельных водителей к необоснованному риску в условиях дорожного движения лежит в основе их *виктимного поведения*, заключающегося в сознательном нарушении правовых норм.

В соответствии с классификацией жертв как участников криминального конфликта Д.В. Ривман выделяет так называемых жертв *агрессивного типа*, действующих противозаконным образом и тем самым вынуждающих преступника предпринять ответные шаги. Агрессивный тип подразделяется на агрессивного насильника и агрессивного провокатора⁴.

Об отдельных водителях, склонных к необоснованному риску, по видимому, целесообразно говорить как об агрессивных провокаторах.

¹ Словарь практического психолога / Сост. С.Ю. Головин. – Минск: Харвест, 1997. С. 574.

² Прикладная юридическая психология: Учебное пособие / Под ред. проф. А.М. Столяренко. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001. С. 545-546.

³ Профессиональное мастерство водителя транспортного средства // Безопасность дорожного движения: Учебное пособие по проведению ежегодных занятий с водителями [Электронный ресурс]. URL: <http://t.compcentr.ru/08/distantbd/mp12.html> (дата обращения 20.10.2011г.).

⁴ Цит. по: Гулевич О.А. Психологические аспекты юриспруденции: Учебное пособие. – М.: Московский психолого-социальный институт, 2006. С. 202.

Анализ виктимного поведения жертв дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями частных легковых автомобилей, осуществленный М.П. Чичериной, показывает связь их поведения с мотивацией. Исследования показали, что в основе виктимного поведения лежали: стремление продемонстрировать «лихую смелость» (74%), пренебрежительное отношение ко всякого рода запретам, в том числе правилам, обеспечивающим безопасность дорожного движения (53%), пренебрежение интересами других участников дорожного движения (41%), стремление как можно быстрее доехать до пункта назначения (37%). Более чем 60% водителей частных легковых автомобилей характеризует агрессивное виктимное поведение, сопровождающееся водительской самоуверенностью. Для них характерны злостное и дерзкое превышение установленной скорости (63%), несоответствие скорости конкретным условиям движения (54%), выезд на полосу встречного движения (19,7%), нарушение правил обгона (16%), движение через железнодорожный переезд при закрытом шлагбауме или запрещающем сигнале светофора (9%). Такие водители отличаются индивидуализмом, конфликтностью, циничным пренебрежением интересами других участников движения и злобностью¹.

Оценивать поведение водителей, оказавшихся в условиях дорожного движения и виновниками и жертвами ДТП одновременно, возможно не только с точки зрения психологии, криминологии и виктимологии. С позиций уголовного права следует констатировать проявление *одной из форм преступной неосторожности – легкомыслия*, при которой личность осознавала общественную опасность своих действий (бездействий), предвидела возможность наступления общественно опасных последствий, но самонадеянно рассчитывала на их предотвращение.

Рассматривая психологию участников дорожного движения, стоит сказать и об их *индивидуальных психологических различиях*. Одним из направлений дифференциально-психологических исследований является изучение психологических особенностей людей с разной половой принадлежностью.

Как отмечается в литературе, анатомические различия между мужчинами и женщинами очевидны уже при рождении и увеличиваются от детства к взрослости; параллельно с анатомическим развитием формируется «Я-образ», специфический для каждого пола. В любом обществе существует разделение труда в зависимости от пола, есть «мужские» и «женские» профессии и стереотипы поведения. Результаты многочисленных исследований позволяют с уверенностью говорить о существовании достоверных различий между полами по некоторым психологическим свойствам. Например, мужчины более эмоционально стабильны, чем женщины и меньше подвержены страхам, менее тревожны; женщины с раннего воз-

¹ Чичерина М.П. Виктимологический анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями частных легковых автомобилей: автореферат дис. ... к.ю.н. – М.: Юридический институт МВД России, 2001. С. 15-16.

раста демонстрируют более высокий уровень вербальных способностей – они больше общаются, их речь правильная, а обороты более сложные¹.

Специалисты в области автотранспортной психологии, сравнивая способности к безошибочной работе мужчин и женщин, отмечают, что под влиянием природных психологических причин, социально-культурных факторов и сложившихся традиций воспитания происходит так, что женщины в своей деятельности оказываются более робкими, эмоционально ранимыми, более чувствительными к нарушениям привычных условий жизни и труда. Установлено, в частности, что мужчинам присуще более импульсивное и рискованное поведение, а женщины более пунктуально и точно выполняют правила, меньше рискуют и работают более осмотрительно, они лучше прогнозируют опасности, чем это делают мужчины².

Те же авторы утверждают, что женщины больше верят в законы, правила, мужчины – в себя и технику. Поэтому несчастные случаи у мужчин чаще возникают из-за переоценки своих возможностей и чрезмерной самоуверенности. Женщины чаще допускают ошибки при управлении техникой из-за недостаточной уверенности в себе, нерешительности, чрезмерной осторожности. Так, где требуется активно противодействовать опасности, они порой отступают перед ней (тормозят там, где надо ускорить движение)³.

Установлено, что женщины работают более надежно и безопасно, чем мужчины только до тех пор, пока они действуют в нормальных условиях. В случае же их усложнения, появления непредвиденных обстоятельств их надежность и безопасность резко падает по сравнению с мужчинами. Эти качества у них понижаются сильнее и под влиянием утомления. Получается, что «сила» женщин заключается в том, что они реже создают опасные ситуации, а «сила» мужчин – в том, что они лучше из опасных ситуаций выходят, избегая негативных последствий⁴.

Стоит также обратить внимание на отношение мужчин и женщин к ошибкам, которые они допустили. Как экспериментально показал американский психолог Д. Мейстер, если женщина допустила ошибку, то для того, чтобы она признала ее, требуется привести значительно больше свидетельствующей об этом информации, чем в случае, если бы ту же ошибку совершил мужчина⁵.

¹ Психология: Учебник / Под ред. В.Н. Дружинина. – СПб: Питер, 2009. С. 326-327.

² Карась Ю.В., Орехов В.В., Тихонов А.Н. Автотранспортная психология в организации движения. Часть 1. Природа ошибок водителей автомобилей: Учебное пособие. – Казань: КГАСА, 2000. С. 38.

³ Там же. С. 38.

⁴ Там же. С. 39.

⁵ Цит. по: Карась Ю.В., Орехов В.В., Тихонов А.Н. Автотранспортная психология в организации движения. Часть 1. Природа ошибок водителей автомобилей: Учебное пособие. – Казань: КГАСА, 2000. С. 39.

Несомненно, существует и ряд других психологических различий, проявляющихся и требующих учета как на этапе обучения вождению, так и в ходе управления транспортным средством, в условиях дорожного движения¹.

Прежде чем перейти к обсуждению следующей психологической особенности водителя хотелось бы привести высказывание итальянского актера и кинорежиссера Витторио Де Сика (1901-1974): «Аварии случаются потому, что нынешние водители ездят по вчерашним дорогам на завтрашних машинах с послезавтрашной скоростью»².

Другими словами, продолжая рассматривать проблему влияния на безопасность дорожного движения психологии участников дорожного движения, необходимо отметить, что одной из наиболее частых причин дорожно-транспортных происшествий является *превышение скорости*.

Как отмечает А.Н. Романов, это связано с тем, что в условиях плотного транспортного потока на скорости более 60 километров в час психофизиологические возможности человека ограничиваются, ухудшается внимание, затрудняется восприятие объектов, в результате возникает нервное напряжение и управлять автомобилем безошибочно становится невозможно³.

Поэтому для предупреждения ДТП, возникающих в результате превышения скорости, важны контроль и применение методов административного и психологического воздействия на таких водителей.

В литературе также отмечается, что около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения, каждый седьмой водитель, совершивший дорожно-транспортное происшествие, не имеет права на управление транспортным средством. А крайне низкая дорожно-транспортная дисциплина участников дорожного движения является одним из наиболее существенных факторов, влияющих на состояние аварийности в России. При этом причины автотранспортных правонарушений во многом связаны с характерной для их участников личностной позицией, отличающейся эгоизмом, безответственностью, пренебрежительным отношением к социальным нормам и недооценкой степени опасности допускаемых нарушений. Причиной, объясняющей ДТП, выступает и недостаток воспитательной работы с водителями автотранспортных средств⁴.

¹ См. об этом: Женщина водитель // Водители автомобилей [Электронный ресурс]. URL: <http://voditeliauto.ru/voditeli-avtomobilej/zhenshhina-voditel.html> (дата обращения 20.10.2011г.).

² Большая книга афоризмов / Сост. К.В. Душенко. – М.: ЗАО Изд-во ЭКСМО-Пресс, 2000. С. 13.

³ Романов А.Н. Автотранспортная психология: Учебное пособие. – М.: Издательский центр «Академия», 2002. С. 140.

⁴ Бородулин В.В., Севостьянов С.В. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий подразделениями ДПС ГИБДД: Учеб. пособие. - Домодедово: ВИПК МВД России, 2008. С. 6, 13.

Подчеркнем, что в последние годы ученые и практики активно обсуждают вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, предлагают системный и поэтапный подход к их решению, однако анализ материалов конференций и международных форумов показывает, что психолого-педагогические вопросы не находят должного отражения в этих обсуждениях и в конкретной реальности¹.

Один из таких вопросов связан с насущностью подготовки водителей, отличающихся достаточно высоким уровнем активности на дороге и выступающих в момент управления транспортным средством элементом системы «человек - техника - среда». Поэтому важной задачей является исследование психологии водителей и ее влияния на обеспечение безопасности дорожного движения и характер взаимоотношений с другими участниками дорожного движения.

Автором одного из современных фундаментальных исследований взаимоотношений участников дорожного движения друг с другом, а именно социально-психологических условий предупреждения конфликтов в дорожном движении, является В.Э. Утлик. Он подчеркивает, что в условиях интенсивной автомобилизации и увеличения количества транспорта активизируется проблема *конкурирующего поведения водителей, конфликтов между участниками дорожного движения*, неверного толкования намерений и поведения водителей и пешеходов, искаженного восприятия конкретных дорожных ситуаций. При этом в движении больше предпосылок к психологическим и физическим столкновениям. В качестве дорожных конфликтогенов выступают: некорректное поведение, ложное толкование права на приоритетный проезд, нонконформизм, нерешительность и неумелость, неверное предвидение действий друг друга, недисциплиниро-

¹ См., например: Государственное управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние и проблемы совершенствования): международная научно-практическая конференция (2009, Орел). Материалы международной научно-практической конференции «Государственное управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние и проблемы совершенствования)» 28 апреля 2009г. В 2-х частях / Орловский юридический институт МВД России. – Орел: ОрЮИ МВД России, 2009; Проблемные вопросы профессиональной подготовки и переподготовки водительских кадров: материалы информационно-тематической конференции (17 апреля 2009г., г. Москва). – М.: Дирекция по управлению Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», 2009; Современные методы и средства управления дорожным движением в условиях высокой транспортной загрузки улично-дорожной сети: Сборник материалов информационно-тематической конференции (г. Москва, 25 апреля 2008г.). – М.: Дирекция по управлению Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», 2008; Стремление к нулю: высокие задачи и системный подход к безопасности дорожного движения: Международный транспортный форум. – Организация экономического сотрудничества и развития, 2009.

ванность, любовь к риску и острым ощущениям, в общем, все то, что подавляет мотивацию водителя ездить эффективно и безопасно¹.

Повышенной конфликтностью дорожного движения пользуются *антисоциальные элементы*, провоцируя столкновения и принуждая водителей расплачиваться за мнимый ущерб, нанесенный изошренно подставленному автомобилю или пешеходу.

Как отмечается в литературе, криминальный автобизнес стал в последнее десятилетие неотъемлемой частью организованной преступности в России. При этом речь идет о корыстно-насильственной преступности, характеризующейся возрастающей активностью организованных групп, вооруженных, технически оснащенных, с четким распределением ролей, налаженными способами легализации и сбыта похищенных автомашин в различные регионы Российской Федерации и за ее пределы, системой противодействия правоохранительным органам. Насильственное завладение автотранспортным средством осуществляется, как правило, с помощью грабежа или разбойного нападения, которые относятся к тяжким видам преступления (ст. 161, 162 Уголовного кодекса РФ). Совершая грабежи и разбои, преступники действуют дерзко, изошренно и с особой жестокостью в отношении владельцев автотранспорта, чем и обусловлен повышенный общественный резонанс преступлений данной категории, что требует от органов внутренних дел совершенствования работы по предупреждению и раскрытию грабежей и разбойных нападений на автомагистралях².

Согласно результатам диссертационного исследования В.Э. Утлика наиболее же часто упоминаемый конфликтоген – это *базовая личностная предрасположенность к конфликтному поведению*, включающая агрессивность, склонность к конкуренции, а также низкий уровень коммуникативной компетентности и дисциплины. Одновременно к числу конфликтогенов относятся также *физические дорожно-ситуативные факторы*: перегруженность дорог транспортными средствами и пешеходами, низкое качество дорог, их аварийное состояние³.

Как утверждает тот же автор, рост интенсивности дорожного движения ведет к повышению тесноты взаимодействия его участников. Естественным следствием тесноты служит конфликтность: кроме физических столкновений, имеют место напряженные коммуникации между участниками дорожного движения, состоящие в обостренном эмоционально-

¹ Утлик В.Э. Социально-психологические условия предупреждения конфликтов в дорожном движении: Автореферат ... к.псих.н. – М., 2006. С. 5.

² Матюшенков Д.А. Актуальные проблемы раскрытия хищений автотранспортных средств, совершенных организованными группами // Вестник Владимирского юридического института МВД России, 2008, № 3 (8). С. 172-178.

³ Утлик В.Э. Социально-психологические условия предупреждения конфликтов в дорожном движении: Автореферат ... к.псих.н. – М., 2006. С. 3.

информационном обмене с последствиями, *тяжесть которых иногда превышает столкновение машин*¹.

В целом отметим, что характеристика классификаций и социально-психологических особенностей участников дорожного движения содержится в отдельных работах юристов (преимущественно криминологов) и психологов². Однако имеющиеся данные нуждаются в систематизации, а вопросы психологии обеспечения безопасности дорожного движения в профессиональной деятельности сотрудников Госавтоинспекции требуют самостоятельного целенаправленного научного познания с позиций современных методологических подходов.

Ниже нами представлены результаты анкетирования сотрудников органов внутренних дел (далее – ОВД), по роду своей профессиональной деятельности постоянно управляющих транспортными средствами и имеющих достаточный стаж вождения. Всего нами опрошено 88 сотрудников ОВД, проходивших в течение 2010-2011 учебного года повышение квалификации по направлению «Подготовка к управлению транспортными средствами категории «В», оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов» в ОрЮОИ МВД России со средним стажем управления транспортных средств, составляющим 14 лет, и водительскими правами категорий А, В, С, D, Е.

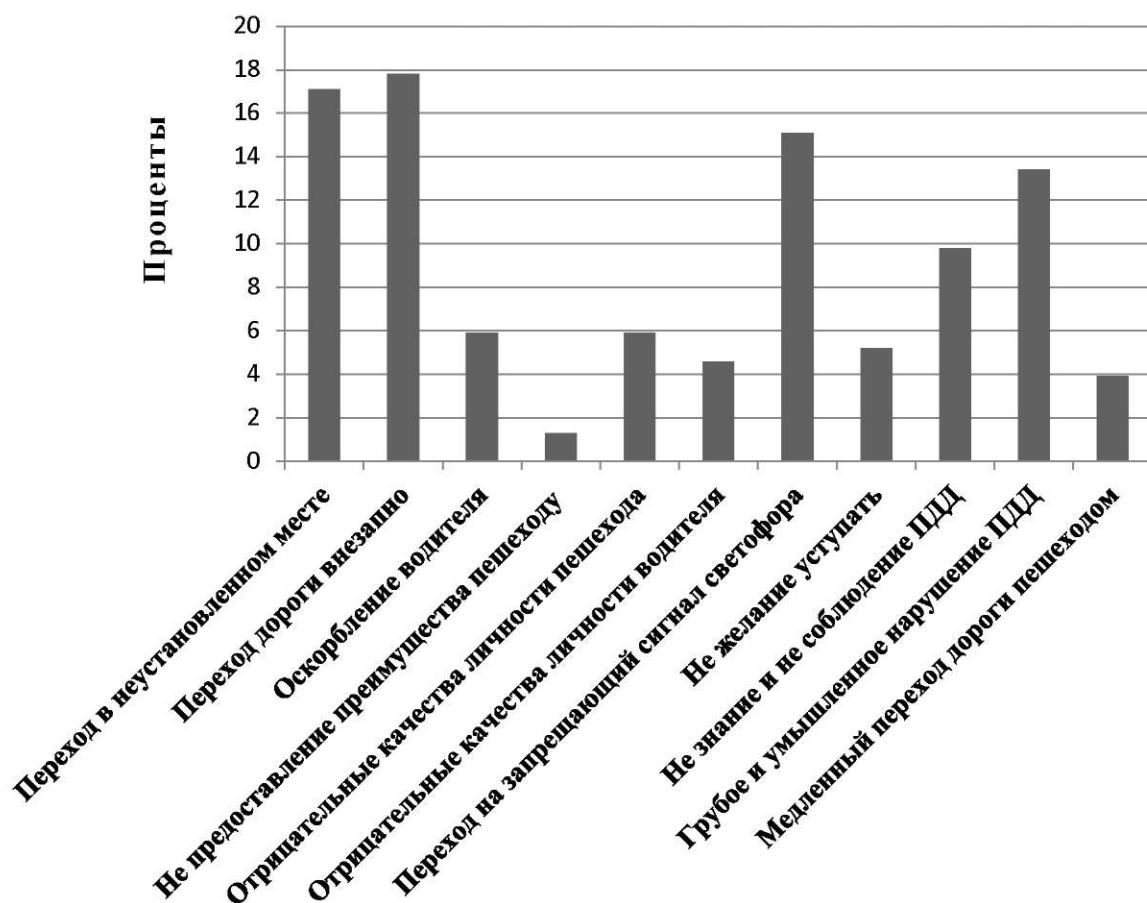
Анкетирование направлено на изучение отдельных социально-психологических особенностей деятельности и подготовки водителей. При этом с психологической точки зрения водитель в данном контексте рассматривается и как субъект своей профессиональной деятельности и как объект профессиональной деятельности сотрудников Госавтоинспекции.

Интересным представляется мнение опрошенных относительно основных причин конфликтов, возникающих в условиях дорожного движения (гистограммы 2.2, 2.3).

¹ Утлик В.Э. Социально-психологические условия предупреждения конфликтов в дорожном движении: Автореферат ... к.псих.н. – М., 2006. С. 3.

² См., в частности: Майоров А.В., Царакова А.П. Виктимологические аспекты дорожно-транспортных происшествий: монография / А.В. Майоров, А.П. Царакова. - Челябинск: Челябинский юридический институт МВД России, 2009; Чичерина М.П. Виктимологический анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями частных легковых автомобилей: Автореф. дис. ... канд.ю.наук. – М., 2001; Утлик В.Э. Социально-психологические условия предупреждения конфликтов в дорожном движении: Автореф. дис. ... канд. психол. наук. - М., 2006.

Гистограмма 2.2. Распределение ответов на вопрос «Перечислите основные причины конфликтов, возникающих в условиях дорожного движения в разных ситуациях между водителем и пешеходом»



Так, доминирующими причинами конфликтов между водителем и пешеходом выступают внезапный переход дороги пешеходом (17,8%), переход проезжей части в неустановленном месте (17,1%), переход дороги на запрещающий сигнал светофора (15,1%), а также грубое и умышленное нарушение пешеходом Правил дорожного движения РФ (далее – ПДД РФ) (13,4%).

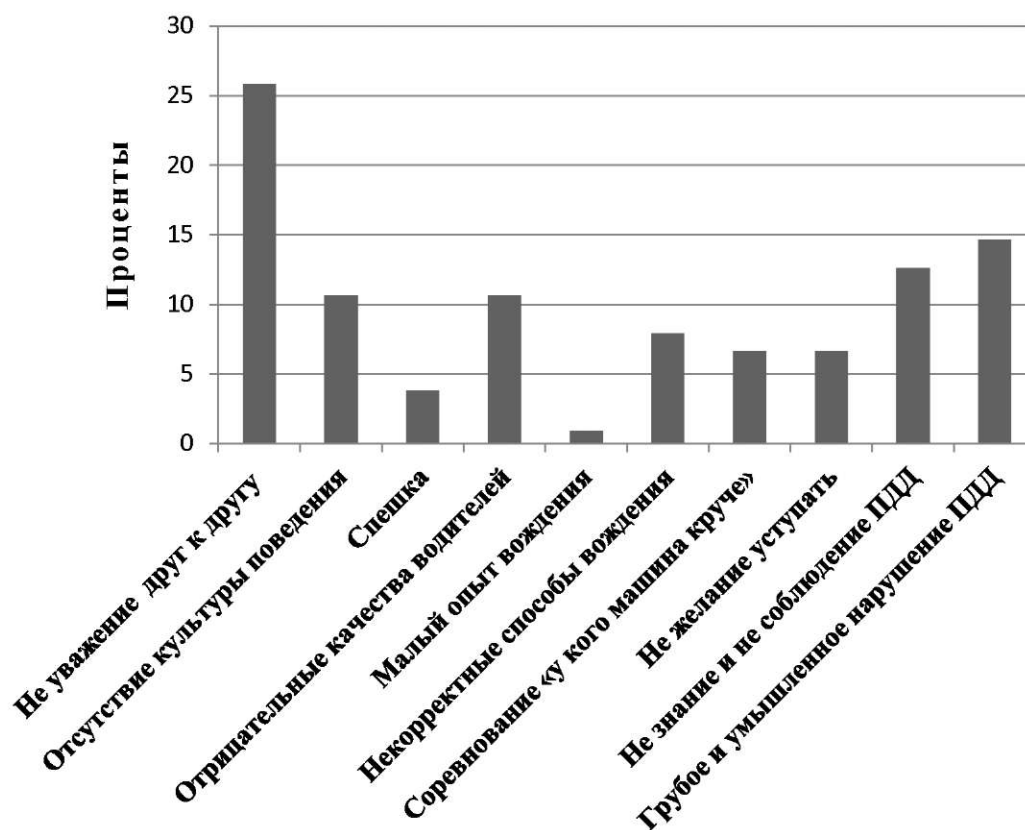
Заметим, что респонденты, являясь водителями, чья трудовая деятельность непосредственно связана с управлением транспортными средствами, усматривают, как показывают ответы, основные причины конфликтов между водителями и пешеходами в поведении пешеходов. Возможно в результате аналогичного опроса пешеходов, который, к сожалению, нами не проводился, мы получили бы иной перечень встречающихся причин конфликтов между участниками дорожного движения. В связи с этим вспоминается афоризм, авторство которого принадлежит советскому писателю и журналисту Илье Арнольдовичу Ильфу (1897-1937): «Еще ни

один пешеход не задавил автомобилиста, тем не менее, недовольны почему-то автомобилисты»¹.

Одновременно, по нашему мнению, не стоит отрицать недостаточную правовую грамотность, непредусмотрительность, пренебрежение ПДД, чрезмерную медлительность или, напротив, импульсивное, непредсказуемое поведение и не понимание трудностей, возникающих у водителей при управлении транспортным средством, проявляющихся в психологии пешеходов (по-видимому, прежде всего, той их части, которая не имеет опыта управления какими-либо транспортными средствами).

Вернемся к анализу результатов анкетирования. Основной причиной конфликтов между водителями в ситуации дорожного движения является неуважение друг к другу (25,8%). Наряду с этим существенное значение имеют и другие детерминанты – не знание, не соблюдение или умышленное нарушение ПДД РФ, низкий уровень культуры поведения на дороге и отрицательные качества водителей (наглость, хамство, эгоизм).

Гистограмма 2.3. Распределение ответов на вопрос «Перечислите основные причины конфликтов, возникающих в условиях дорожного движения в разных ситуациях между водителями»



¹ Большая книга афоризмов / Сост. К.В. Душенко. – М.: ЗАО Изд-во ЭКСМО-Пресс, 2000. С. 14.

С учетом высказанных мнений логичным представляется понимание опрошенными смысла словосочетания «этика водителя». Анализ ответов свидетельствует о том, что, прежде всего, под ней следует понимать взаимное уважение, а также вежливость и строгое соблюдение ПДД РФ.

С результатами анкетирования согласуется, в частности, мнение В.Н. Разгуляева, подчеркивающего отрицательное влияние на безопасность дорожного движения низкой культуры поведения и «озлобленности» на дорогах среди участников дорожного движения, что является следствием правового нигилизма со стороны водителей и пешеходов. Переломить ситуацию с негативным поведением участников дорожного движения, по утверждению того же автора, можно благодаря постоянной и целенаправленной воспитательной работе с гражданами¹.

Кроме того, специалисты особо подчеркивают значение правовой подготовки водителей, формирования у них на достаточном уровне знаний ПДД РФ и требований законодательства, регулирующих взаимоотношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, умения применять эти знания в условиях дорожного движения².

В этой связи самостоятельного внимания заслуживает рассмотрение мнений респондентов на вопрос: «Что бы Вы изменили в современной системе подготовки водителей с целью улучшения ее качества?». Полученные ответы условно распределены в шесть групп, отражающих взгляд опрошенных на систему подготовки водителей и конкретные предложения по ее совершенствованию (диаграмма 2.1).

Диаграмма 2.1. Распределение ответов на вопрос «Что бы Вы изменили в современной системе подготовки водителей с целью улучшения ее качества?»



¹ Разгуляев В.Н. Проблемы предупреждения административных правонарушений в сфере дорожного движения // Власть и управление на Востоке России, 2007, № 4 (41). С. 160-168.

² Савин Б.М., Сторожев А.М., Романов А.В. Совершенствование законодательства по допуску водителей автотранспортных средств к участию в дорожном движении // Журнал Автомобильных инженеров, 2009, № 1 (54). С. 46-51.

Так, наибольшее значение придается улучшению организации и методики проведения практических занятий в автошколах (62%), а именно подчеркивается необходимость увеличения количества часов, выделенных на проведение практических занятий и практического вождения, улучшения качества этих занятий, более активного использования специализированных тренажеров и возможностей автодромов.

Следует сказать, что, на наш взгляд, увеличение продолжительности обучения практическому вождению в автошколах обосновано с психолого-педагогической точки зрения, так как формирование умений и навыков взрослого человека требует большего времени и применения методики обучения, учитывающей закономерности его психического развития.

Особенно опрошенными отмечается целесообразность обучения навыкам вождения в разных дорожных условиях, в том числе экстремальных, что позволит принимать более быстрые, грамотные и соответствующие обстановке решения.

Данные высказывания подтверждаются суждениями, представленными в научной литературе. Так, Б.А. Шевкиев указывает на значимость экстремальной составляющей в профессии «водитель», в связи с чем возрастает роль физической и психологической подготовки водителей к предстоящей деятельности, обучения их эффективным способам поведения в профессионально-значимых ситуациях¹.

На втором и третьем месте по значимости находятся предложения опрошенных об увеличении продолжительности обучения в целом и повышении качества теоретической подготовки водителей. При этом акцентируется внимание не только на необходимости более тщательного изучения ПДД РФ, но и на целесообразности обучения анализу и правильной оценке дорожной ситуации водителями.

Мнение опрошенных нами сотрудников органов внутренних дел согласуется с точкой зрения, высказываемой в психологической литературе. Так, специалистами в области юридической психологии подчеркивается, что одной из основных психологических особенностей *опытного водителя* является *умение ориентироваться в дорожной обстановке*, оценивать степень ее опасности, предвидеть маневры других водителей и принимать на этой основе превентивные меры².

Также респонденты указывают на актуальность повышения требований к водителям, воспитание у них на этапе обучения готовности уважать других участников дорожного движения.

¹ Шевкиев Б.А. Безопасность профессиональной деятельности водителя как обобщенный итог его личного и профессионального опыта // Известия Таганрогского государственного радиотехнического университета, 2005. Т. 49. № 5. С. 241-246.

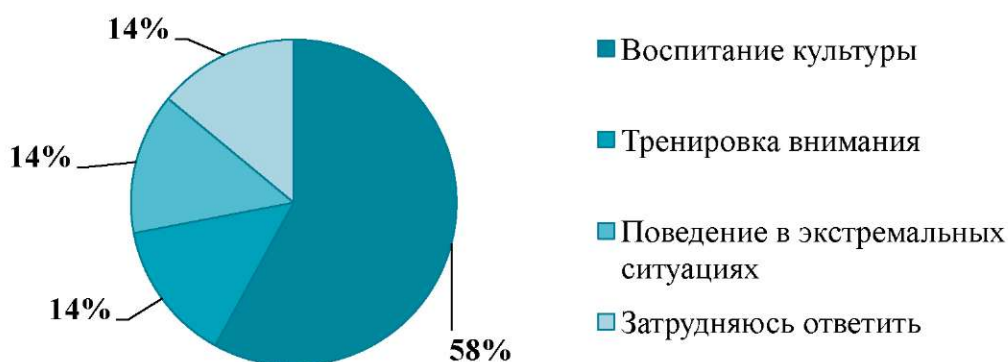
² Прикладная юридическая психология: Учеб. пособие для вузов / Под ред. А.М. Столяренко. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001. С. 499.

Настораживающим является тот факт, что 7% анкетированных высказали мнение, согласно которому ничего не стоит изменять в современной системе подготовки водителей в России.

Здесь отметим, что, как показал опрос, часть респондентов, вероятно, искренне не осознает сущность и серьезность проблем, касающихся подготовки водителей, следовательно, психологически не готова их анализировать и высказывать суждения по этому поводу.

Также анкета предусматривала изучение мнения о содержании вопросов психологического характера, которые следовало бы включить в программу подготовки водителей. Условное распределение ответов сотрудников ОВД отражено в диаграмме 2.2.

Диаграмма 2.2. Распределение ответов на вопрос «Какие вопросы (темы) психологического характера Вы бы включили в программу подготовки водителей?»



Значительное большинство ответов (58%) отражают значимость воспитания у водителей культуры вождения и определенных социально-психологических качеств, среди которых опрошенные указали уважение к другим участникам дорожного движения, вежливость, выдержку, спокойствие, уравновешенность, понимание, порядочность, дисциплинированность, честность, а также отрицательное и нетерпимое отношение к нарушению ПДД РФ как явлению.

Уместно вновь обратиться к исследованиям В.Э. Утлика, согласно которым необходимо формирование *коммуникативной компетентности водителя*, включающей следующие составляющие¹:

- знание типологии поведения водителей и пешеходов,
- умение идентифицировать представителей отдельных типов и распознавать машины, требующие повышенного внимания,
- уважительное отношение ко всем участникам дорожного движения, воплощенное в манере вождения,

¹ Утлик В.Э. Социально-психологические условия предупреждения конфликтов в дорожном движении: Автореферат ... к.псих.н. – М., 2006. С. 4.

- гибкость поведения, сочетающую уступчивость и решительность в использовании предоставляемых прав.

Наряду с потребностью в воспитании культуры поведения у водителей, респонденты отметили и необходимость тренировки внимания, выработки умений борьбы со стрессом и утомляемостью (14%).

Обратимся к сведениям, содержащимся в литературе, согласно которым при утомлении у водителя снижается слуховая, зрительная и тактильная чувствительность, наблюдается увеличение скрытых периодов двигательных реакций на различные раздражители – время реакции увеличивается. Утомление является причиной ошибок водителей при продолжительном управлении автомобилем, снижает их надежность и может быть непосредственной причиной ДТП или неблагоприятным условием, затрудняющим действие водителей в аварийных ситуациях. Причем утомление быстрее развивается у молодых, неопытных водителей, что связано с их большим нервно-психическим напряжением при управлении автомобилем. У опытных водителей, обладающих хорошо автоматизированными навыками вождения, эмоциональное напряжение менее выражено и утомление у них возникает позднее. Исследования показали, что выраженные признаки утомления у водителей в возрасте 18-24 лет появляются после 5,5 часов непрерывного вождения, в возрасте - 24-40 лет через 6,5 часов, старше 40 лет - через 7 часов¹.

Типичные для состояния утомления симптомы (рассеивание внимания, затруднения мышления, чувство пустоты, сонливость и другие) возникают и при переживании монотонии – состояния, вызванного однообразием восприятия, действий. Во время управления транспортным средством монотония водителя или так называемый «дорожный гипноз» появляется при длительной езде по прямой дороге в условиях однообразной местности. Под влиянием монотонии существенно увеличивается время реакции водителя (при езде по монотонной дороге оно возрастает на 30%). Наблюдения показали, что 78% дорожных происшествий приходится на последнюю треть монотонных участков пути. В связи с этим специалисты в области автотранспортной психологии разрабатывают рекомендации, в том числе психологического характера, направленные на снижение воздействия монотонии².

Подтверждая значение внимания, сошлемся на мнение специалистов в области автотранспортной психологии, согласно которому в водительской деятельности, где приходится все время держать под контролем большое число параметров автомобиля, окружающей среды и при этом

¹ Филимонов С.В. Основы управления транспортными средствами и безопасность движения: Учебное пособие / С.В. Филимонов, С.Г. Тальшев, Ю. В. Илясов. – Пенза: Изд-во Пенз. гос. ун-та, 2007. С. 31-32.

² Карась Ю.В., Орехов В.В., Тихонов А.Н. Автотранспортная психология в организации движения. Часть 1. Природа ошибок водителей автомобилей: Учебное пособие. – Казань: КГАСА, 2000. С. 49.

решать задачи управления, первостепенное значение приобретает распределение внимания. Способность к распределению внимания авторы рассматривают как устойчивое качество субъекта, вытекающее из особенностей его нервной системы и, в частности, ее подвижности и лабильности, и предлагают выделять произвольное (волевое) внимание как самостоятельный параметр профессионального отбора водителей¹.

Также, на наш взгляд, важна достаточная степень осведомленности участников дорожного движения, в том числе водителей, о психологических закономерностях, проявляющихся в условиях дорожного движения, в частности, о закономерностях функционирования психических познавательных процессов.

Например, полезно знать, что для снижения вероятных отрицательных последствий ослепления водителей при встречном разъезде ночью рекомендуется волевым усилием не переносить взгляд на источник света².

Известно достаточно примеров, показывающих *ошибки* (иллюзии) *восприятия*, возникающие при управлении транспортным средством. Так, автомобили светлого цвета и более крупных размеров обычно воспринимаются как бы ближе, а их скорость кажется выше. Ширина дороги на закруглении поворота кажется уже, чем на прямом участке дороги³.

В условиях тумана происходит эффект зрительного обмана, который заключается в том, что фактическое расстояние зрительно увеличивается в 2 раза. Так, если до препятствия фактически 25 метров, то водителю кажется, что до него 40-50 метров. Часто именно этот обман и приводит к авариям в условиях тумана. Кроме того, при средней плотности тумана с метеорологическим расстоянием видимости менее 200 метров у водителя наступает эмоциональная перегрузка, которая вызвана не только малым расстоянием видимости, но и отсутствием информации о дорожной обстановке и условиях движения⁴.

Оформленные представления об этих закономерностях и умение учесть их в дорожных ситуациях являются, по нашему мнению, субъективным условием повышения безопасности дорожного движения (наряду с необходимыми качествами психики и личности - внимательностью, устойчивостью к стрессовым воздействиям, уважительностью и т.д.).

Обратимся вновь к результатам анкетирования. Не менее важной те-мой психологического характера, по мнению опрошенных нами респон-

¹ Карась Ю.В., Орехов В.В., Тихонов А.Н. Автотранспортная психология в организации движения. Часть 1. Природа ошибок водителей автомобилей: Учебное пособие. – Казань: КГАСА, 2000. С. 37.

² Автотранспортная психология / Под ред. А.Ф. Шикуну. – М.: Приор-издат, 2004. С. 88.

³ Там же. С. 86.

⁴ Пегин П.А. Новый способ зрительного ориентирования водителя в условиях тумана // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета, 2008, № 1. С. 146-152.

дентов, выступает обучение поведению в экстремальных ситуациях, в том числе в ситуации дорожно-транспортного происшествия (14%).

При этом высказывались предложения относительно методики психологической подготовки водителя, предусматривающей посещение мест дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, просмотр видеосюжетов, наглядно демонстрирующих процесс и результат (последствия) дорожно-транспортного происшествия.

Вместе с тем некоторые опрошенные затруднились четко сформулировать круг тем, подлежащих рассмотрению в ходе психологической подготовки водителей (14%). Это, по-видимому, указывает на недостаток психологической грамотности респондентов и отсутствие у них оформленных представлений о психологической составляющей деятельности водителя.

Рассматриваемые вопросы о подготовке водителей находятся в стадии обсуждения и пристального внимания со стороны ученых и практиков. Так, остро стоит потребность в разработке трудограмм профессиональных водителей, их типологий и классификаций, в более глубоком изучении нуждаются закономерности формирования индивидуальных стилей управления транспортным средством, научного обоснования и внедрения требуют современные методики и технологии обучения вождению, повышения квалификации опытных водителей. Решение обозначенных проблем возможно при реализации комплексного и межотраслевого подхода, призвано создать условия для повышения безопасности дорожного движения.

Здесь же следует сказать, что большую роль в повышении правовой грамотности участников дорожного движения играет *социальная (дорожная) реклама*. По мнению специалистов, она сдерживает агрессивность и конкурентность водителей, способствует дисциплине и формированию правовой культуры, стереотипов правомерного поведения у водителей и пешеходов, исходя при этом из общественных ценностей¹.

Анализ современной социальной рекламы в области безопасности дорожного движения показывает, что в своем большинстве ее тексты построены по шаблону запугивания и возбуждения негативных эмоций. Например: «управляя автомобилем в нетрезвом уме, Вы рискуете остаться в твердой памяти», «этим лошадиным силам нужна хотя бы одна голова» и так далее. Однако, дорожная реклама, основанная только на запугивании, не может быть эффективной, напротив, она отвергается человеком под воздействием механизмов психологической защиты. Более эффективно создание шаблонов положительной рекламы, направленной на установку «кооперативного поведения» у водителей, не призывы, а косвенная и деликатная демонстрация целесообразности соблюдения Правил дорожного

¹ См., в частности: Утлик В.Э. Социально-психологические условия предупреждения конфликтов в дорожном движении: Автореферат ... к.псих.н. – М., 2006; Безруков Д.А., Войтенков Е.А. Психологические аспекты применения социальной рекламы в сфере повышения безопасности дорожного движения // Юридическая психология, 2011, № 2. С. 39-40.

движения с указанием, например, на незначительность выигрыша во времени при нарушении скоростного режима¹.

Проведенный В.Э. Утликот психологический анализ 180 реализованных и представленных рекламных проектов позволил сделать вывод о том, что *социально-психологическими условиями эффективности социальной рекламы дорожной культуры* служат: а) мягкое напоминание о существовании того или иного правила, привязанное к определенному участку дороги или месту пребывания; б) рекламная переформулировка правил дорожного движения с учетом законов внимания, восприятия, возбуждения интереса и побуждения к действию; в) связь рекламного положения с пользой, которую получит участник дорожного движения, принимающий его содержание; г) ориентация на повышение самоуважения и социального статуса водителей и пешеходов, и, соответственно, уважительное отношение к ним; д) создание привлекательного образа «идеального» водителя; е) повышение уровня субъективного контроля водителя за все то, что происходит на дороге².

Общим условием усиления рекламного воздействия на культуру дорожного движения, по мнению того же автора, является многократное увеличение продукции социальной (дорожной) рекламы и расширение ее сферы действия.

Немаловажным аспектом является и место размещения социальной рекламы, посвященной безопасности дорожного движения, а именно размещение ее не только на придорожной территории, но и на остановках общественного транспорта, в крупных торговых центрах и в сети Интернет³.

Особую значимость, позитивное психологическое и воспитательное воздействие имеют обращения к участникам дорожного движения, осуществляемые Министром внутренних дел РФ и Главным государственным инспектором безопасности дорожного движения РФ⁴.

Подчеркивая роль СМИ и ресурсов Интернет в повышении уровня развития правосознания, просвещении и обучении безопасному поведе-

¹ Безруков Д.А., Войтенков Е.А. Психологические аспекты применения социальной рекламы в сфере повышения безопасности дорожного движения // Юридическая психология, 2011, № 2. С. 39-40.

² Утлик В.Э. Социально-психологические условия предупреждения конфликтов в дорожном движении: Автореферат ... к.псих.н. – М., 2006.

³ Безруков Д.А., Войтенков Е.А. Психологические аспекты применения социальной рекламы в сфере повышения безопасности дорожного движения // Юридическая психология, 2011, № 2. С. 39-40.

⁴ См., в частности: Обращение Министра внутренних дел РФ генерала армии Р.Г. Нургалиева к участникам дорожного движения // STOP-газета, 2009, № 8; Обращение главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/news/839> (дата обращения 23.10.2011г.); Обращение Главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: http://www.stopgazeta.ru/news/social_action/contacting_the_chief_state_inspector_of_road_safety_of_the_russian_federation/ (дата обращения 23.10.2011г.).

нию, хотелось бы обратить внимание на информационные порталы для участников дорожного движения и периодические издания. Так, основной задачей издания «STOP-газета» является воспитание законопослушного участника дорожного движения, и помимо аналитических материалов по ситуации с безопасностью дорожного движения на дорогах России и мира, она содержит полезную информацию о правилах безопасного поведения на дороге и рекомендации начинающим водителям. «Добрая Дорога Детства» - единственная в стране газета, поставившая перед собой задачу воспитания маленького человека законопослушным гражданином своей страны, настоящим человеком с нравственной и духовной системой ценностей, обучения его безопасному поведению в жизни, на дороге, культуре взаимодействия со всеми участниками дорожного движения¹.

Информацию, представленную в этих газетах и информационных порталах, целесообразно применять сотрудникам Госавтоинспекции, например, в работе по пропаганде безопасности дорожного движения, а сами периодические издания шире рекламировать на государственном уровне и использовать в автошколах, образовательных и других учреждениях, делать их доступными массовому читателю.

Как подчеркивают В.В. Бородулин и С.В. Севостьянов, для предупреждения опасного поведения участников дорожного движения важно не только повысить уровень их правового сознания, совершенствовать подготовку водителей и осуществлять воспитательное воздействие на участников дорожного движения. Деятельность по данному направлению предусматривает также внедрение технических систем контроля за соблюдением Правил дорожного движения РФ, совершенствование профилактической работы, повышение уровня безопасности транспортных средств².

Основными, согласно мнению тех же авторов, являются следующие мероприятия³:

- создание системы информационного воздействия на население в целях формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;
- проведение пропагандистских кампаний, направленных на формирование у участников дорожного движения стереотипов законопослушного поведения;
- развитие системы подготовки водителей транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении, повышение профессиональ-

¹ См. об этом: Новости - STOP-газета – Информационный портал Для водителей и пешеходов [Электронный ресурс]. URL: <http://www.stopgazeta.ru/> (дата обращения 23.10.2011г.); Добрая Дорога Детства - Информационный портал [Электронный ресурс]. URL: <http://www.dddgazeta.ru/> (дата обращения 23.10.2011г.).

² Бородулин В.В., Севостьянов С.В. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий подразделениями ДПС ГИБДД: Учеб. пособие. - Домодедово: ВИПК МВД России, 2008. С. 14.

³ Там же. С. 14.

ного мастерства водителей, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов;

- профилактика детского дорожно-транспортного травматизма;
- техническое перевооружение службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации на основе внедрения современных технологий, позволяющих сократить непосредственные контакты ее должностных лиц с участниками дорожного движения;
- совершенствование контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения установленных нормативов и правил.

Подводя итог содержанию второго параграфа, хотелось бы сказать, что специфика профессиональной деятельности сотрудников Госавтоинспекции во многом обусловлена сложностью объекта труда, многообразием психологических типов участников дорожного движения. Кроме того, особую сложность представляют собой водители, отличающиеся достаточно высоким уровнем активности на дороге и сами выступающие в момент управления транспортным средством элементом системы «человек – техника - среда». Поэтому важной задачей является исследование психологии участников дорожного движения, ее влияния на обеспечение безопасности дорожного движения сотрудниками Госавтоинспекции и на характер взаимоотношений с ними.

§ 3. Психологический анализ взаимоотношений сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД с участниками дорожного движения

Рассматривая психологические особенности взаимоотношений сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД с участниками дорожного движения, прежде всего, следует определиться, что понимается под термином «взаимоотношения». В толковом словаре С.И. Ожегова дается весьма лаконичное определение этому понятию. *Взаимоотношение* – взаимные отношения между кем-нибудь¹.

В.В. Никандров отмечает, что в обиходе и даже в науке понятия «общение», «взаимодействие» и «взаимоотношения» часто употребляются как синонимы. Это оправдано лишь в тех случаях, когда из контекста их смысл одинаково понимается всеми участниками речевого общения, хотя значения этих понятий расходятся².

Отметим, что *общение* – одна из основных психологических категорий. Под общением понимается сложный, многоплановый процесс установления и развития контактов между людьми, порождаемый потребностями в совместной деятельности; общение включает в себя обмен информацией, выработку единой стратегии взаимодействия, восприятие и понимание партнера³.

Судя по данному определению, *взаимодействие* рассматривается как одна из сторон общения и является более узким по смыслу понятием, чем общение. В то же время не следует игнорировать и других толкований слова «взаимодействие», например, согласно трактовке, содержащейся в словаре С.И. Ожегова, «взаимодействие» может употребляться в двух значениях: 1) взаимная связь двух явлений и 2) взаимная поддержка⁴.

Под *отношением* в психологии в самом общем виде понимается взаиморасположение объектов и их свойств. Общественные отношения составляют особый тип отношений, включающий взаимосвязи между социальными общностями и их свойствами, возникающими в ходе совместной деятельности⁵.

Общественные отношения можно классифицировать соответственно

¹ Ожегов С.И. Словарь русского языка: Ок. 57000 слов / Под ред. Н.Ю. Шведовой. – М.: Рус.яз., 1985. С. 68.

² Психология: Электронный учебник / Никандров В.В. электрон.дан. – М.: КНОРУС, 2009. – 1 электрон. опт. диск: зв., цв.

³ Словарь практического психолога / Сост. С.Ю. Головин. – Минск: Харвест, 1997. С. 355.

⁴ Ожегов С.И. Словарь русского языка: Ок. 57000 слов / Под ред. Н.Ю. Шведовой. – М.: Рус.яз., 1985. С. 68.

⁵ См. об этом: Основы социально-психологической теории: Учебное пособие / Под общ. ред. А.А. Бодалева и А.Н. Сухова. – М.: Международная педагогическая академия, 1995. С. 98; Словарь практического психолога / Сост. С.Ю. Головин. – Минск: Харвест, 1997. С. 377.

сфере рассмотрения.

По этому признаку различаются общественные отношения, существующие на следующих уровнях:

- 1) на уровне социальных общностей – отношения классовые, национальные, групповые и семейные;
- 2) на уровне занятых той или иной деятельностью групп – отношения производственные, учебные, театральные;
- 3) на уровне взаимосвязей между людьми в группах – отношения межличностные;
- 4) отношения внутриличностные, например, эмоционально-волевые установки субъекта по отношению к себе.

На наш взгляд взаимоотношения между сотрудниками ДПС ГИБДД и участниками дорожного движения достаточно близки по своему характеру к двум типам общественных отношений:

- 1) групповым (так как имеет место взаимосвязь между двумя социальными группами людей, то есть в обобщенном виде – между сотрудниками и участниками дорожного движения),
- 2) межличностным (происходящим на уровне непосредственного контакта между конкретными людьми - сотрудником ДПС ГИБДД и участником дорожного движения).

В то же время понимание взаимоотношений между сотрудниками ДПС ГИБДД и участниками дорожного движения не подходит полностью не под одно из ниже перечисленных определений.

Так, В.В. Никандров определяет *межличностные взаимоотношения* как субъективные связи между людьми в группах, представленные системой взаимных психологических установок, ориентаций, ожиданий, обусловленных содержанием их совместной деятельности¹.

Межличностные отношения понимаются как субъективно переживаемые взаимосвязи между людьми, объективно проявляющиеся в характере и способах взаимных влияний людей в ходе совместной деятельности и общения².

Е.П.Ильин говорит, что *межличностные отношения* – это отношения, складывающиеся между отдельными людьми, сопровождающиеся переживанием эмоций и выражающие внутренний мир человека. Этот автор приводит следующие виды межличностных отношений: официальные и неофициальные; деловые и личные; рациональные и эмоциональные; субординационные и паритетные³.

В одном из современных учебников по социальной психологии *меж-*

¹ Психология: Электронный учебник / Никандров В.В. электрон.дан. – М.: КНОРУС, 2009. – 1 электрон. опт. диск: зв., цв.

² Словарь практического психолога / Сост. С.Ю. Головин. – Минск: Харвест, 1997. С. 378.

³ Ильин Е.П. Психология общения и межличностных отношений. – СПб: Питер, 2009. С. 194.

личностные отношения разъясняются как важный компонент психологии групп, характеризующий их и оказывающий многогранное влияние на их деятельность и на входящих в них людей¹.

Приведенные определения межличностных отношений не могут быть в полной мере применены к взаимоотношениям сотрудников ДПС ГИБДД и участников дорожного движения. На наш взгляд они больше подходят к характеристике отношений внутри той или иной социальной группы, то есть, например, к рассмотрению отношений сотрудников ДПС ГИБДД² между собой, а не с участниками дорожного движения.

Межгрупповые отношения – совокупность социально-психологических явлений, характеризующих субъективное отражение, восприятие многообразных связей, возникающих между социальными группами, а также обусловленный ими способ взаимодействия групп³.

В то же время, как отмечает И.Р. Сушков, межгрупповые отношения всегда реализуются конкретными личностями и в этом смысле включают в себя элементы межличностных отношений⁴.

Таким образом, обобщая приведенные определения, можно сказать, что взаимоотношения сотрудников ДПС ГИБДД и участников дорожного движения относятся к межгрупповым отношениям. Причем проявляются как минимум на двух уровнях: *социально-психологическом* как отношения двух социальных групп (сотрудников ДПС ГИБДД и участников дорожного движения) и *межличностном* как взаимные контакты между отдельными представителями указанных социальных групп.

Конкретизация содержания понятия «взаимоотношения между сотрудниками и участниками дорожного движения» вызывает сложности и потому, что в него вкладывается несколько иной смысл разными категориями людей (сотрудниками и участниками дорожного движения).

Так, в ходе анкетирования мы просили респондентов ответить на вопрос: какие из ниже перечисленных слов наиболее полно выражают смысл и сущность взаимоотношений сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения. Необходимо было выбрать из 15 предложенных вариантов ответа только три. Набравшие наибольшее количество голосов варианты ответа в каждой группе респондентов указаны в таблице 3.1⁵.

¹ Социальная психология: Учебник / Под ред. А.М. Столяренко. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2009. С. 132.

² Далее по тексту словосочетание «сотрудник ДПС ГИБДД» и слово «сотрудник» будут употребляться как синонимичные понятия.

³ Словарь практического психолога / Сост. С.Ю. Головин. – Минск: Харвест, 1997. С. 377.

⁴ Сушков И.Р. Психология взаимоотношений: Монография. – М.: Академический Проект, ИП РАН, Екатеринбург: Деловая книга, 1999. С. 151.

⁵ В опросе участвовали сотрудники дорожно-патрульной службы ГИБДД и участники дорожного движения, не являющиеся сотрудниками ОВД. Приведенные в процентах данные отражают не количество респондентов, ответивших тем или иным способом, а характер распределения ответов опрошенных между предложенными вариантами ответов.

Таблица 3.1. Смысл и сущность взаимоотношений сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения

| Сотрудники ДПС ГИБДД | Участники дорожного движения |
|--------------------------|--------------------------------------|
| Диалог – 17,33 % | Диалог – 20 % |
| Взаимодействие – 12,44 % | Предупреждение – 11,58 % |
| Взаимопонимание – 10,22% | Конфликтное взаимодействие – 10,52 % |

Сходство мнений проявляется в том, что все респонденты под взаимоотношениями сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения понимают, прежде всего, диалог.

Согласно существующему определению, диалог – это попеременный обмен репликами двух и более людей. В широком смысле репликой считается также ответ в виде действия, жеста, молчания¹.

Исходя из данных таблицы, можно предположить, что для сотрудников ДПС ГИБДД взаимоотношения представляют собой, прежде всего, *диалогическую форму общения*, включающую взаимодействие и взаимопонимание. Тогда как для участников дорожного движения взаимоотношения с сотрудниками ДПС ГИБДД – это в первую очередь *диалог и конфликтное взаимодействие*, составной частью которого выступают предупредительные меры.

Частью опрошенных сотрудников взаимоотношения с участниками дорожного движения обозначаются как *общение*. Так считают 9,33 % сотрудников ДПС ГИБДД. Одновременно только 6,31% участников дорожного движения используют слово «общение» для выражения смысла и сущности взаимоотношений с сотрудниками ДПС ГИБДД, а 9,47% участников дорожного движения предпочитают словосочетание «*взаимный контакт*» (график 3.1). Проанализируем эти данные.

В целом под общением понимается процесс возникновения и развития контактов между людьми², то есть, как нам представляется, совокупность разворачивающихся в пространстве и времени межличностных контактов выступает составляющей общения. Стало быть, взаимный контакт – это нечто более кратковременное и поверхностное в отношениях между людьми, чем общение.

Из этого следует, что взаимоотношения с участниками дорожного движения отождествляются частью сотрудников ДПС ГИБДД с общением, так как являются неотъемлемой составляющей их профессиональной деятельности, тогда как для участников дорожного движения взаимоотношения с сотрудниками – это некий формальный взаимный контакт, причем часто нежеланный.

¹ Словарь практического психолога / Сост. С.Ю. Головин. – Минск: Харвест, 1997. С. 143.

² Там же. С. 355.

График 3.1. Смысл и сущность взаимоотношений сотрудника ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения (указано распределение ответов в %)



Здесь же следует обозначить и соотношение рассматриваемых понятий, среди которых, на наш взгляд, наиболее широким является понятие взаимоотношений, способное включать в себя и взаимный контакт, и общение, в том числе такие его составляющие, как взаимодействие, взаимопонимание, конфликты, сотрудничество и т.д.

Проведенное нами эмпирическое исследование, представленное в данном параграфе, направлено на изучение психологических особенностей взаимоотношений инспекторов ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения. В то же время субъектами таких взаимоотношений нередко становятся руководители, личный состав подразделений ДПС ГИБДД, что, в частности, характерно для ситуаций усиленного варианта несения службы. Поэтому в контексте данного параграфа используется словосочетание «сотрудники ДПС ГИБДД», оно же применялось и в анкетах нашего исследования.

Уточним, что масштабы учебного пособия не позволяют в полной мере изучить и отразить абсолютно все стороны взаимоотношений сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения.

Так, согласно Закону РФ от 10.12.1995г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и Правилам дорожного движения¹ участниками дорожного движения являются лица, принимающие непосредственное участие в процессе движения в качестве *водителя, пешехода, пассажира транспортного средства*.

В осуществленном нами научном исследовании акцент сделан на изучении специфики взаимоотношений сотрудников ДПС ГИБДД с теми участниками дорожного движения, с которыми взаимный межличностный контакт происходит наиболее часто и непосредственно, то есть с пешеходами и водителями транспортных средств.

Также в Административном регламенте² особое внимание уделяется порядку исполнения государственной функции в отношении иностранных граждан, пользующихся иммунитетом от административной юрисдикции РФ, а также должностных лиц, выполняющих определенные государственные функции, в отношении которых действуют особые условия применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении и привлечения к административной ответственности. В проведенном нами эмпирическом исследовании речь идет о взаимоотношениях сотрудников с участниками дорожного движения в обобщенном виде.

Кроме того, в период проведения научного исследования (январь-июнь 2009 года) все еще действовало Наставление по работе дорожно-патрульной службы государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ (утверждено приказом МВД России от 20 апреля 1999 года № 297).

Несмотря на это вопросы применяемых нами анкет, сформулированные на основе данного нормативного правового акта, не потеряли своей актуальности и сохранили свое отражение в действующем Административном регламенте. Поэтому анализ и использование данных анкетирования, проведенного в 2009 году, представляется обоснованным

В ходе осуществленной научной работы применялись *метод анкетирования и метод диагностики межличностных отношений* (ДМО),

¹ Закон РФ от 10.12.1995г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Нормативно-правовые документы по обеспечению безопасности дорожного движения: Водитель, автомобиль, дорога: Сборник: В 3-х томах: Том 3. Дорога / С.Л. Веселов, В.Н. Куртин, В.А. Шифрин. – М.: Автополис-плюс, 2007. С. 5-11; Правила дорожного движения Российской Федерации. Иллюстрированное издание. – М.: ООО «Мир Автокниг», 2011. С. 6.

² Утвержден приказом МВД РФ от 02.03.2009г. № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения».

представляющий собой адаптированный вариант интерперсональной диагностики Тимоти Лири¹.

Также при составлении анкеты, направленной на изучение особенностей взаимоотношений сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения, в нее после определенной модификации с учетом цели исследования и контингента опрошенных были включены некоторые пункты анкет, разработанных С.Е. Кораблевым².

Результаты опроса респондентов с помощью ДМО и анкеты, направленной на изучение профессионально-важных личностных качеств сотрудников ДПС ГИБДД, учтены при подготовке четвертого параграфа учебного пособия. При подготовке анкеты также использовались материалы текстов анкет, разработанные С.Е. Кораблевым³. В то же время анкета изучения профессионально важных личностных качеств сотрудников ДПС ГИБДД была модифицирована нами применительно к цели научного исследования и представлена в двух вариантах – для сотрудников Госавтоинспекции и для участников дорожного движения.

В целом в 2009 году с помощью специально подобранного и модифицированного нами в соответствии с целью научного исследования инструментария было опрошено 135 респондентов, распределенных в разные категории – сотрудников ДПС ГИБДД (78 человек), руководителей регистрационно-экзаменационных подразделений (далее - РЭП) ГИБДД (25 человек) и участников дорожного движения (32 человека). При этом опрошенные начальники (заместители начальников) регистрационно-экзаменационных подразделений ГИБДД выступили как группа независимых экспертов, оценивающих особенности профессиональной деятельности и профессионально-значимые качества личности сотрудников ДПС ГИБДД.

Опрошенные сотрудники Госавтоинспекции являлись слушателями факультета дополнительного профессионального образования Орловского ЮИ МВД России, прибывшими в 2009 году для повышения своей квалификации из разных регионов России, и инспекторами (старшими инспекторами) отдельных батальонов ДПС ГИБДД УВД по Орловской области.

Стаж работы опрошенных сотрудников ДПС ГИБДД в ОВД в среднем составил 8 лет, а в дорожно-патрульной службе – 6 лет; стаж работы руководителей (заместителей руководителей) регистрационно-экзаменационных подразделений ГИБДД в ОВД составил в среднем 13 лет, а в РЭП ГИБДД – 6 лет.

¹ Собчик Л.Н. Диагностика межличностных отношений. Модифицированный вариант интерперсональной диагностики Т.Лири: Методическое руководство. – М.: ВНИИТЭМР, 1990.

² Кораблев С.Е. Коммуникативная компетентность участкового уполномоченного милиции и ее развитие на этапе первоначальной подготовки: Дисс. ... к.псих.н. – М.: Академия управления МВД России, 2003. С. 200-211.

³ Там же. С. 200-211.

Возраст лиц, участвовавших в исследовании, составил у сотрудников ДПС ГИБДД в среднем 30 лет, у сотрудников РЭП ГИБДД в среднем 38 лет, а участников дорожного движения в среднем 26,5 лет.

Среди участников дорожного движения 38% опрошенных имеют водительский стаж, составляющий в среднем 6,7 лет, по признаку профессиональной принадлежности участники дорожного движения представляют собой весьма разнородную выборку, включающую юристов (гражданских лиц), сотрудников частных охранных предприятий, медицинских работников, предпринимателей, библиотекаря, представителей администрации, менеджеров, пожарного, банковского работника, а также безработных.

63% сотрудников ДПС ГИБДД, отвечавших на вопросы анкет, имеют высшее профессиональное образование, остальные 37% - среднее профессиональное образование. 92% сотрудников РЭП ГИБДД имеют высшее профессиональное образование и 8% - среднее профессиональное.

41% лиц, опрошенных как участников дорожного движения, имеют неполное высшее профессиональное образование, 53% - среднее профессиональное образование (и те, и другие являются студентами заочного обучения внебюджетного факультета Орловского ЮИ МВД России), 6% имеют высшее профессиональное неюридическое образование.

Анализ полученных результатов позволил сформулировать следующие суждения и выводы.

К категориям участников дорожного движения, с которыми сотрудники ДПС ГИБДД испытывают наибольшие трудности во взаимоотношениях, относятся (1) водители, специально провоцирующие конфликт, (2) водители, находящиеся в состоянии опьянения и (3) пешеходы, перешедшие улицу в неполюженном месте (таблица 3.2).

Таблица 3.2. Категории участников дорожного движения, с которыми сотрудники ДПС ГИБДД испытывают наибольшие трудности во взаимоотношениях

| Категории участников дорожного движения | Категория респондентов | Распределение ответов в (%) |
|---|------------------------|-----------------------------|
| Пострадавшие в дорожно-транспортных происшествиях | Сотрудники ДПС ГИБДД | 3,42 |
| | Сотрудники РЭП ГИБДД | 8,64 |
| Пешеходы, перешедшие улицу в неполюженном месте | Сотрудники ДПС ГИБДД | 21,79 |
| | Сотрудники РЭП ГИБДД | 16,05 |
| Водители, нарушившие правила дорожного движения в результате их не знания и не понимания сути нарушения (искренне заблуждающиеся) | Сотрудники ДПС ГИБДД | 12,39 |
| | Сотрудники РЭП ГИБДД | 7,41 |
| Водители, частично знающие закон, или | Сотрудники ДПС | 11,54 |

| | | | |
|---|-----------------------------|------------|--------------|
| понимающие и трактующие его по-своему | ГИБДД | | |
| | <i>Сотрудники ГИБДД</i> | <i>РЭП</i> | <i>13,58</i> |
| Водители, умышленно пренебрегающие ПДД | Сотрудники ГИБДД | ДПС | 11,54 |
| | <i>Сотрудники ГИБДД</i> | <i>РЭП</i> | <i>7,41</i> |
| Водители, находящиеся в состоянии опьянения | Сотрудники ГИБДД | ДПС | 18,38 |
| | <i>Сотрудники ГИБДД</i> | <i>РЭП</i> | <i>19,75</i> |
| Водители, специально провоцирующие конфликт с инспектором ДПС ГИБДД | Сотрудники ГИБДД | ДПС | 20,94 |
| | <i>Сотрудники ГИБДД</i> | <i>РЭП</i> | <i>27,16</i> |

На вопрос о том, к каким категориям участников дорожного движения сотрудник ДПС ГИБДД наиболее часто применяет меры административного воздействия, опрошенные ответили, что это пешеходы и водители в возрасте от 18 до 25 лет и от 25 до 35 лет (таблица 3.3).

Таблица 3.3. К каким категориям участников дорожного движения сотрудник ДПС ГИБДД наиболее часто применяет меры административного воздействия?

| Участники дорожного движения | Возраст участников дорожного движения | Распределение ответов в (%) |
|-------------------------------------|--|------------------------------------|
| <i>Водители</i> | 18-25 лет | 42,59 |
| | 25-35 лет | 33,33 |
| <i>Пешеходы</i> | 18-25 лет | 32,2 |
| | 25-35 лет | 18,64 |

Данный факт может объясняться разными обстоятельствами, в частности, недостаточным опытом вождения правонарушителей, а также отсутствием необходимого жизненного опыта, побуждающего участника дорожного движения быть более осмотрительными и осторожными.

Дифференцируя участников дорожного движения по критерию «профессия, трудовая деятельность» наиболее часто меры административного воздействия, со слов сотрудников ДПС ГИБДД, применяются к предпринимателям (28,75 %), безработным (25 %) и рабочим (15 %). К сожалению, возможности анкеты не позволяют уточнить эти ответы, например, какие именно предприниматели имеются в виду. Однако можно сделать предположение о том, что, прежде всего, подразумевались предприниматели, осуществляющие свою повседневную трудовую деятельность в условиях дорожного движения, например, водители маршрутных такси или предприниматели с большими материальными возможностями, демонстрирующие свое превосходство над сотрудниками ДПС ГИБДД и другие.

Интересными представляются данные, согласно которым водительский стаж лиц, чаще других привлекаемых к административному воздействию, по мнению опрошенных сотрудников Госавтоинспекции, составляет от 1 года до 3 лет (34,29 %) и от 3 до 5 лет (38 %) (таблица 3.4). По-видимому, это объясняется тем, что участники дорожного движения, имеющие стаж вождения до 1 года, реже оказываются в условиях дорожного движения, управляя автомобилем самостоятельно, без чьей-либо помощи, выбирают менее оживленные участки дороги и предпочитают преодолевать на автомобиле относительно малые расстояния. А участники дорожного движения, имеющие стаж вождения более 5 лет, опираются на уже приобретенный ими опыт поведения в условиях дорожного движения, учитывая собственные ошибки.

Таблица 3.4. Водительский стаж участников дорожного движения, наиболее часто привлекаемых к административному воздействию (по мнению опрошенных)

| Критерий «водительский стаж участников дорожного движения» | Категория респондентов | Распределение ответов в (%) |
|--|------------------------|-----------------------------|
| До 1 года | Сотрудники ДПС ГИБДД | 17,71 |
| | Сотрудники РЭП ГИБДД | 13,21 |
| От 1 года до 3 лет | Сотрудники ДПС ГИБДД | 34,29 |
| | Сотрудники РЭП ГИБДД | 37,74 |
| От 3 лет до 5 лет | Сотрудники ДПС ГИБДД | 21,71 |
| | Сотрудники РЭП ГИБДД | 18,87 |
| От 5 до 10 лет | Сотрудники ДПС ГИБДД | 12,57 |
| | Сотрудники РЭП ГИБДД | 13,21 |
| От 10 до 15 лет | Сотрудники ДПС ГИБДД | 6,86 |
| | Сотрудники РЭП ГИБДД | 5,66 |
| От 15 и больше | Сотрудники ДПС ГИБДД | 6,29 |
| | Сотрудники РЭП ГИБДД | 11,32 |
| Не играет роли | Сотрудники ДПС ГИБДД | 0,57 |
| | Сотрудники РЭП ГИБДД | 0 |

Используя критерий «социальный статус участников дорожного движения» сотрудники ДПС ГИБДД указали, что наиболее часто меры административного воздействия применяются к молодежи (27,64%), а именно к детям высокопоставленных родителей (21,11%) и детям материально обеспеченных людей (26,13%).

Данное обстоятельство свидетельствует, в частности, о недостаточном уровне общественного и правового сознания населения, а именно об искаженном понимании ряда моральных, в том числе правовых норм, отрицании представления о равенстве всех граждан перед законом.

Среди причин, наиболее часто способствующих обострению отношений между сотрудниками ДПС ГИБДД и участниками дорожного движения, респонденты называют отрицательный настрой участников дорожного движения к сотруднику ДПС ГИБДД, отрицательные качества лично-

сти участника дорожного движения (грубость, хамство, агрессивность и другие), состояние опьянения участника дорожного движения, а также его уверенность в неправоте и неправомерности действий сотрудника ДПС ГИБДД (таблица 3.5).

Таблица 3.5. Причины, наиболее часто способствующие обострению отношений между сотрудниками ДПС ГИБДД и участниками дорожного движения

| Причины | Категория респондентов | Распределение ответов в (%) |
|---|-----------------------------|-----------------------------|
| Отрицательный настрой участника дорожного движения к сотруднику ДПС ГИБДД | Сотрудники ДПС ГИБДД | 17,09 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 15,91 |
| Отрицательный настрой сотрудника ДПС ГИБДД по отношению к участнику дорожного движения | Сотрудники ДПС ГИБДД | 3,13 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 2,27 |
| Уверенность участника дорожного движения в неправоте и неправомерности действий сотрудника ДПС ГИБДД | Сотрудники ДПС ГИБДД | 8,26 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 9,85 |
| Признание действий сотрудника ДПС ГИБДД правомерными, но не согласие с применимыми санкциями | Сотрудники ДПС ГИБДД | 9,4 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 6,06 |
| Уверенность участника дорожного движения в своей правоте | Сотрудники ДПС ГИБДД | 7,41 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 5,3 |
| Состояние опьянения УДД | Сотрудники ДПС ГИБДД | 11,68 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 19,7 |
| Не знание участником дорожного движения правил дорожного движения | Сотрудники ДПС ГИБДД | 7,98 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 7,58 |
| Недостаточно развитое правосознание участника дорожного движения | Сотрудники ДПС ГИБДД | 4,84 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 4,55 |
| Не достаточный уровень правосознания сотрудника ДПС ГИБДД | Сотрудники ДПС ГИБДД | 1,14 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 2,27 |
| Применение сотрудником ДПС ГИБДД санкций за нарушение ПДД | Сотрудники ДПС ГИБДД | 3,99 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 2,27 |
| Недостаточно развитые профессионально-значимые качества личности сотрудника ДПС ГИБДД | Сотрудники ДПС ГИБДД | 6,55 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 3,03 |
| Отрицательные качества личности участника дорожного движения (грубость, хамство, агрессивность и др.) | Сотрудники ДПС ГИБДД | 13,11 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 15,91 |
| Не совершенство законодательной базы (КоАП, ПДД) | Сотрудники ДПС ГИБДД | 5,41 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 5,3 |

Здесь важно отметить, что в настоящее время престиж деятельности в ОВД, в том числе в ДПС ГИБДД является относительно невысоким, что

во многом затрудняет выполнение сотрудниками ДПС ГИБДД их служебных функций. Данное обстоятельство усугубляется тем, что в российском обществе остается выраженным правовой нигилизм.

Так, по мнению опрошенных сотрудников ГИБДД, одной из основных причин, порождающих жалобы на них является не желание граждан нести административную ответственность и стремление остаться безнаказанными (22,36%). Не менее важным представляется и слабое знание гражданами ПДД и административного законодательства (13,08%).

Действие этих причин усиливается недостаточной социальной защищенностью сотрудников ОВД (ее отметили 21,1% опрошенных сотрудников ДПС ГИБДД), а также отрицательным мнением о сотрудниках ДПС ГИБДД в обществе в целом (10,97%).

Даже краткий анализ названных причин позволяет сделать вывод, что сотрудник ДПС ГИБДД нередко оказывается объектом вымещения отрицательных эмоций и неудовлетворенности граждан существующими правовыми нормами, а на взаимоотношения участников дорожного движения с сотрудниками ДПС ГИБДД влияет социальная незрелость и неготовность граждан нести ответственность за допущенные административные правонарушения.

Одновременно с этим существуют исследования, указывающие на отсутствие безупречности и самих сотрудников ДПС ГИБДД. Так, проведенный Е.А. Козловской анализ более двух тысяч жалоб на неправомерные действия сотрудников ДПС показал следующее. Высказываемые гражданами претензии во многом обусловлены отсутствием у инспекторов необходимых правовых знаний, особенно административного законодательства, ведомственных нормативных актов и Правил дорожного движения. Конфликтные ситуации с участниками дорожного движения чаще всего возникают вследствие необоснованного давления инспектора на граждан своими юрисдикционными полномочиями. Неумение разрешать конфликтные ситуации, устанавливать деловые контакты с участниками дорожного движения, ошибочные действия в экстремальных ситуациях подтверждают необходимость активного внедрения психологической подготовки инспекторского состава¹.

По видимому, имеет смысл констатировать наличие невысокого уровня развития правовой культуры российского общества в целом, проявляющегося в поведении рассматриваемых социальных групп (и сотрудников ДПС ГИБДД, и участников дорожного движения) и конкретизирующегося в их взаимоотношениях.

Называя наиболее эффективные действия сотрудников ДПС ГИБДД при оказании помощи участникам дорожного движения, опрошенные сотрудники ДПС ГИБДД указали прежде всего своевременное обеспечение и

¹ Козловская Е.А. Основы организации профессионального отбора кадров в дорожно-патрульную службу Госавтоинспекции: Учебное пособие. – М.: МЦ при ГУК МВД России, 1996. С. 7-8.

доступ медицинской скорой помощи (18,34%) и оказание первой медицинской помощи (17,47%), а также уважительное отношение к гражданам (15,72%) своевременное принятие решений (15,28%) и регулирование дорожного движения (14,85%).

Эти показатели свидетельствуют об особой значимости компетентности сотрудников ДПС ГИБДД в вопросах оказания первой медицинской помощи, что подчеркивает актуальность повышения их квалификации в этом направлении. На третьем месте в рейтинге обсуждаемых показателей находится уважительное отношение к гражданам, проявляющееся в действиях сотрудника, что, в свою очередь, свидетельствует о важности развития и совершенствования коммуникативной компетентности сотрудников ДПС ГИБДД.

Изучение вопросов взаимоотношений сотрудников ДПС ГИБДД и участников дорожного движения невозможно вне рассмотрения проблем, с которыми сталкиваются сотрудники ДПС ГИБДД. Так, анкетирование показало, что среди причин, приводящих к должностным правонарушениям сотрудников ДПС ГИБДД, ими называются недостаточное денежное довольствие (низкая заработная плата), правовая незащищенность, недостаточное количество социальных льгот, а также большой объем работы и недостаточно развитые профессионально-важные качества личности (таблица 3.6).

Таблица 3.6. Причины, которые приводят к должностным правонарушениям, совершаемым сотрудниками ДПС ГИБДД

| Причины | Категория респондентов | Распределение ответов в (%) |
|--|-----------------------------|-----------------------------|
| Безответственность должностных лиц Госавтоинспекции | Сотрудники ДПС ГИБДД | 6,91 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 4,88 |
| Правовая незащищенность сотрудников ДПС ГИБДД | Сотрудники ДПС ГИБДД | 23,96 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 15,85 |
| Недостаточное денежное довольствие сотрудников ДПС ГИБДД (низкая заработная плата) | Сотрудники ДПС ГИБДД | 31,34 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 28,05 |
| Недостаточное количество социальных льгот | Сотрудники ДПС ГИБДД | 13,82 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 14,63 |
| Отсутствие должного контроля за деятельностью сотрудников ДПС ГИБДД | Сотрудники ДПС ГИБДД | 3,69 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 6,1 |
| Большой объем работы (загруженность в работе) | Сотрудники ДПС ГИБДД | 12,44 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 9,76 |
| Недостаточный уровень правовых знаний сотрудников ДПС ГИБДД | Сотрудники ДПС ГИБДД | 2,3 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 1,22 |
| Низкий уровень развития правосознания сотрудников ДПС ГИБДД | Сотрудники ДПС ГИБДД | 0,46 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 7,32 |
| Недостаточно развитые профессионально-важные качества личности сотрудников ДПС ГИБДД | Сотрудники ДПС ГИБДД | 1,84 |
| | <i>Сотрудники РЭП ГИБДД</i> | 9,76 |
| Низкий уровень профессиональной подготовки | Сотрудники ДПС ГИБДД | 3,23 |

Указанные причины носят как объективный характер (например, большой объем работы), так и субъективный характер (например, недостаточно развитые профессионально-важные качества) и могут быть рассмотрены в качестве факторов, способствующих возникновению «эмоционального выгорания» и других проявлений профессиональной деформации личности сотрудников Госавтоинспекции¹.

Эти факторы, в свою очередь, неизбежно влияют на процесс профессионального общения и сказываются на взаимоотношениях с участниками дорожного движения.

Кроме того, по мнению большинства опрошенных сотрудников ГИБДД, более качественному выполнению профессиональных функций во многом способствует улучшение материального и технического оснащения деятельности. Так считают 56,47% сотрудников ДПС ГИБДД и 55,56% сотрудников РЭП ГИБДД.

Уместным представляется вспомнить теорию иерархии потребностей личности известного американского психолога Абрахама Маслоу (1908-1970) - представителя гуманистического направления в психологии.

У человека согласно теории А. Маслоу с рождения последовательно появляются следующие семь видов потребностей²:

- физиологические (органические) потребности;
- потребности в безопасности;
- потребности в принадлежности и любви;
- потребность в уважении (почитании);
- познавательные потребности;
- эстетические потребности;
- потребность в самоактуализации.

Новые потребности, по мнению А. Маслоу, могут возникнуть и актуализироваться только тогда, когда хотя бы в минимальной степени удовлетворены потребности более низкого уровня. При этом главной потребностью личности является стремление к самоактуализации, но реализации этого стремления предшествует удовлетворение всех остальных потребностей человека.

Кроме того, обычно человек испытывает несколько потребностей, находящихся в постоянном взаимодействии. Одни из них занимают доминирующее положение, сдерживая проявление других и влияя на направленность личности. Такое *динамическое взаимодействие потребностей* во многих случаях объясняет мотивы совершения поступков человека.

¹ См. об этом: Борисова С.Е. Эмоциональное выгорание сотрудников Госавтоинспекции как проявление профессиональной деформации личности и способы его профилактики: Учебно-методическое пособие. – Орел: ОрЮИ МВД России, 2009.

² Цит. по: Немов Р.С. Психология: Учебник. – М.: Юрайт, 2009. С. 362.

В случае блокирования личностно значимой потребности у субъекта может появиться состояние психической напряженности (фрустрации), стремление добиться потребности «обходным», неправомерным путем.

Отметим, что теория А. Маслоу подвергалась критике, прежде всего, за то, что в ней слишком жестко утверждалась зависимость между возникновением потребностей более высокого уровня от степени удовлетворенности потребностей более низкого порядка. Однако невозможно отрицать и определенную меру справедливости постулатов теории А. Маслоу.

Несомненно, существует в истории человечества множество примеров, когда, несмотря на сложные жизненные условия и невозможность удовлетворить основные потребности личность совершала героические поступки, жертвовала собой, достигала высоких результатов в деятельности. В то же время такие поступки, как правило, совершались ценой невероятно больших усилий и не были связаны с выполнением повседневной, текущей деятельности человека.

Другими словами, в настоящее время без должного материально-технического обеспечения служебной деятельности ее качественное выполнение существенно затрудняется и, как следствие, осложняются и взаимоотношения сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения.

Взаимоотношения сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения связаны с необходимостью остановки транспортных средств. Наиболее частыми основаниями для этого, по мнению респондентов, выступают нарушение правил дорожного движения водителями или пассажирами (44,7% сотрудников ДПС ГИБДД и 46,5% сотрудников РЭП ГИБДД) и проверка документов на право пользования и управления транспортными средствами, а также документов на транспортное средство и перевозимый груз (18,9% сотрудников ДПС ГИБДД и 25% сотрудников РЭП ГИБДД).

По мнению А.Г. Караяни и В.Л. Цветкова, специфика некоторых поводов вступления в общение сотрудниками ОВД ведет к тому, что цели участников общения либо не совпадают, либо не понимаются в полной мере друг другом. Это обуславливает конфликтность общения и, как следствие, необходимость специальной подготовки сотрудников для успешной деятельности в данных условиях¹.

В связи с этим при проведении тренингов с сотрудниками ДПС ГИБДД рекомендуется моделировать различные ситуации взаимоотношений, и в первую очередь ситуации конфликтного общения сотрудников с участниками дорожного движения.

В соответствии с нормативными правовыми актами при обращении к участнику дорожного движения сотрудник ДПС ГИБДД должен предста-

¹ Караяни А.Г., Цветков В.Л. Психология общения и переговоров в экстремальных условиях: Учебное пособие. – М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2009. С. 112.

виться, назвать свою должность, специальное звание и фамилию, после чего кратко сообщить причину обращения.

Данное действие сотрудника, несмотря на его стандартность и регламентацию, может сопровождаться трудностями во взаимоотношениях с участниками дорожного движения, основными причинами которых по результатам анкетирования являются состояние опьянения участниками дорожного движения, желание водителя избежать ответственности за нарушение ПДД и отрицательные качества личности участников дорожного движения - хамство, грубость, агрессивность (таблица 3.7).

Таблица 3.7. Причины трудностей во взаимоотношениях сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения

| Причины трудностей | Категория респондентов | Распределение ответов (в %) |
|--|------------------------|-----------------------------|
| Неправильное понимание водителем причин остановки транспортного средства | Сотрудники ДПС ГИБДД | 14,91 |
| | Сотрудники РЭП ГИБДД | 19,51 |
| Не знание гражданами ПДД и административного законодательства | Сотрудники ДПС ГИБДД | 14,29 |
| | Сотрудники РЭП ГИБДД | 13,41 |
| Отрицательные качества личности участника дорожного движения (хамство, грубость, агрессивность и т.д.) | Сотрудники ДПС ГИБДД | 21,74 |
| | Сотрудники РЭП ГИБДД | 19,51 |
| Состояние опьянения участника дорожного движения | Сотрудники ДПС ГИБДД | 12,42 |
| | Сотрудники РЭП ГИБДД | 23,17 |
| Условия взаимоотношений (темное время суток, например) | Сотрудники ДПС ГИБДД | 0,62 |
| | Сотрудники РЭП ГИБДД | 1,22 |
| Желание водителя избежать ответственности за нарушение ПДД | Сотрудники ДПС ГИБДД | 21,74 |
| | Сотрудники РЭП ГИБДД | 14,63 |
| Отрицательный настрой участника дорожного движения по отношению к сотруднику ДПС ГИБДД | Сотрудники ДПС ГИБДД | 14,29 |
| | Сотрудники РЭП ГИБДД | 8,54 |

Несомненно, перечень вариантов ответов, предусмотренных анкетой, не является исчерпывающим. Однако он представляется достаточным для того, чтобы утверждать о необходимости рассмотрения причин обсуждаемых трудностей в широком социально-психологическом контексте, так как эти причины частично связаны с устойчивым социальным стереотипом восприятия гражданами сотрудника ДПС ГИБДД как «образа врага» и негативной психологической установкой участников дорожного движения, возникающей даже в ответ на правомерные требования сотрудников Госавтоинспекции.

Вообще *социальная установка* – это устойчивое отношение человека к тому, что окружает его и происходит вокруг него, она относится к восприятию людей и человеческих отношений. Кроме того, социальная установка допускает, что человек по отношению к другому лицу ведет себя

так, как это соответствует его реальному отношению к нему¹. Соответственно при отрицательном отношении к сотрудникам ДПС ГИБДД участники дорожного движения внутренне готовы продемонстрировать неприятие их требований.

Влияние негативной социальной установки здесь может сочетаться и с известным в социальной психологии *эффектом бумеранга*, который чаще всего проявляется в ситуации, где люди отрицательно относятся к источнику информации, или когда их по принуждению, силой заставляют выслушивать те или иные высказывания (требования), направленные на изменение социальных установок².

В психологической литературе также отмечается, что социальные установки не только формируются в процессе жизни человека, но и часто подвергаются изменениям, зависящим от степени доверия к источникам получаемой информации, компетентности и честности данных источников³.

Есть смысл утверждать, что в формировании социальных установок играют огромную роль разнообразные источники получения сведений гражданами о деятельности сотрудников ДПС ГИБДД, в том числе средства массовой информации.

На наш взгляд, освещение в СМИ положительных результатов деятельности сотрудников ДПС ГИБДД, информирование об их конструктивном профессиональном поведении будет способствовать более уважительному отношению к ним со стороны общества и позитивно влиять на самих сотрудников, повышая их уверенность в себе как профессионалах и создавая достойные примеры для подражания.

При разъяснении нарушителю о неправомерности его действий, по мнению опрошенных сотрудников ДПС ГИБДД, участники дорожного движения нередко проявляют раздражительность (23,32%), находятся в состоянии опьянения (19,17%) и стремятся оспаривать требования сотрудника ДПС ГИБДД (22,8%).

Отметим, что, говоря о вызывающих поведенческих реакциях участников дорожного движения, отмечаемых опрошенными сотрудниками, не следует исключать не всегда корректное поведение самих сотрудников ДПС ГИБДД.

Так, по итогам мониторинга населения, проведенного в 2010 году ВНИИ МВД РФ⁴, среди всех подразделений органов внутренних дел, больше всего граждане России не удовлетворены деятельностью сотрудников ГИБДД (35%). Причем количество неудовлетворительных оценок

¹ Немов Р.С. Психология: Учебник. – М.: Юрайт-Издат, 2009. С. 509, 511.

² Там же. С. 514.

³ См. об этом: Немов Р.С. Психология: Учебник. – М.: Юрайт-Издат, 2009. С. 511.

⁴ Профессиональная этика и служебный этикет: Учебник / Под ред. В.Я. Кикотя. – М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2011. С. 485-486.

населения по сравнению с предыдущим годом возросло на 5%. По мнению опрошенных руководителей ряда подразделений ГИБДД МВД, УВД, ГУВД субъектов РФ, данный факт во многом вызван рядом причин:

- формальным подходом сотрудников ГИБДД к участникам дорожного движения из-за существующей негативной системы оценки деятельности подразделений и сотрудников ДПС (31%);
- профессиональной деформации некоторых сотрудников ДПС, низким уровнем их правосознания (45%);
- неэффективной системы пропаганды безопасности дорожного движения среди граждан (20%);
- недостаточным уровнем профессиональной психологической подготовленности сотрудников ДПС к их взаимоотношениям с водителями и пешеходами (51%).

Авторский коллектив ВНИИ МВД России уточняет, что сложившаяся практика взаимоотношений сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения требует коренного переосмысления на всех уровнях, как со стороны руководства МВД РФ, сотрудников ДПС, так и со стороны самих водителей и пешеходов. При этом подчеркивается, что именно от умения сотрудников ДПС устанавливать с участниками дорожного движения психологический контакт и актуализировать у них положительные мотивы сопричастности обеспечению безопасности дорожного движения зависит в конечном итоге не только уровень взаимного доверия между сотрудниками ДПС и гражданами, но и эффективная профилактика дорожно-транспортного травматизма.

Важным правилом поведения сотрудников ДПС ГИБДД, отраженным в нормативных правовых актах, является запрещение при несении службы принимать от участников дорожного движения материальные ценности. В то же время 7,23% опрошенных сотрудников ДПС ГИБДД допускают по их признанию не выполнение данного требования в некоторых случаях, объясняя это сложностью собственного материального положения.

Указанному факту (допущению отдельными сотрудниками принимать от участников дорожного движения материальные ценности) не просто дать однозначное объяснение, так как, с одной стороны, он может быть связан с относительно невысокой заработной платой сотрудников ДПС ГИБДД, которая, судя по всему, не позволяет в должной мере восстановить собственный энергетический потенциал и полноценно обеспечивать семью. С другой стороны, нарушение нормы о запрещении принимать материальные ценности от участников дорожного движения связано и с определенным правовым нигилизмом отдельных сотрудников ДПС ГИБДД, их низкой правовой культурой, недостаточно развитыми нравственными качествами, а в некоторых случаях - со слабым интересом к процессу (а не результату) трудовой деятельности и отсутствием преданности служебному долгу.

Представляется целесообразным здесь привести суждения известных ученых А.Г. Караяни и В.Л. Цветкова¹, указывающих на то, что для эффективности взаимоотношений сотрудников ОВД и граждан обе стороны должны обладать достаточным уровнем правосознания, под которым понимается отношение к праву, основанное на знаниях о праве и чувствах (субъективном восприятии правовых явлений).

В рассматриваемых отношениях выделяются, с одной стороны, правосознание граждан (так называемое обыденное), а с другой – правосознание сотрудников ОВД (профессиональное), формирующееся в результате специальной подготовки. Сотрудникам ОВД необходимо повышать уровень собственного правосознания и учитывать особенности обыденного правосознания граждан для решения профессиональных задач.

Важную роль, как подчеркивают те же авторы, во взаимоотношениях сотрудников ОВД и граждан играют также нормы морали. У права и морали одна и та же общественная цель: способствовать формированию отношений между людьми, а основными морально-правовыми принципами можно признать гуманизм, свободу и справедливость.

В завершение параграфа следует сказать, что безопасность дорожного движения, прежде всего, зависит от человеческого фактора. Поэтому целесообразно повысить уровень правовой и психологической грамотности и участников дорожного движения, и сотрудников ДПС ГИБДД. Несмотря на существующие исследования психологические особенности профессиональной деятельности сотрудников (в том числе инспекторов ДПС ГИБДД), их профессионально-важные личностные качества, специфика и психология взаимоотношений с участниками дорожного движения остаются недостаточно изученными. Поэтому далее нами будут рассмотрены некоторые профессионально-важные качества личности сотрудника (инспектора) ДПС ГИБДД, проявляющиеся, прежде всего, в ситуациях взаимоотношений с участниками дорожного движения.

§ 4. Профессионально-важные качества личности инспекторов дорожно-патрульной службы ГИБДД

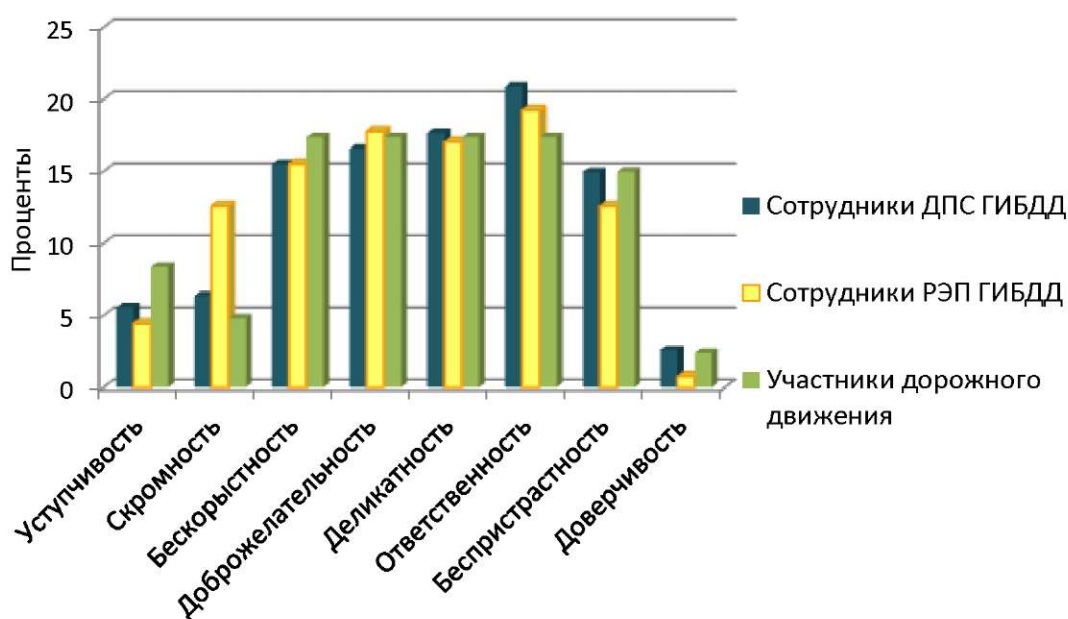
Характеризуя личностные качества сотрудников (инспекторов) ДПС ГИБДД, влияющие на успешность профессиональной деятельности и эффективность взаимоотношений с участниками дорожного движения, хотелось бы обратиться к результатам осуществленного нами анкетирования.

¹ Караяни А.Г., Цветков В.Л. Психология общения и переговоров в экстремальных условиях: Учебное пособие. – М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2009. С. 10-11.

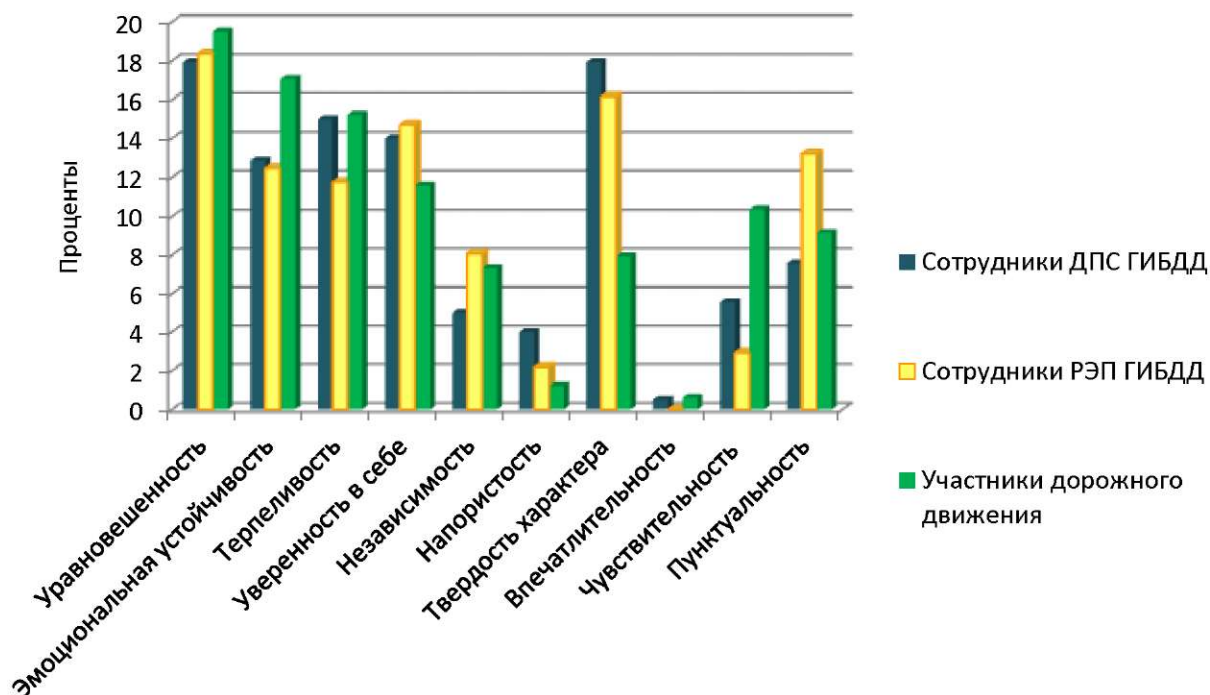
Здесь полученные данные можно разделить на группы, отражающие точки зрения трех категорий респондентов – сотрудников ДПС ГИБДД, сотрудников РЭП ГИБДД и участников дорожного движения. Анкетироваемым предлагался перечень личностных качеств, из которых необходимо было выбрать 3-5 наиболее важных качества (в соответствии с контекстом вопроса и предложенным критерием).

На вопрос о том, какие личностные качества сотрудников ДПС ГИБДД в наибольшей степени влияют на успешность профессиональной деятельности в числе первых (самых важных) пяти оказались следующие особенности (таблица 4.1; гистограммы 4.1.-4.4).

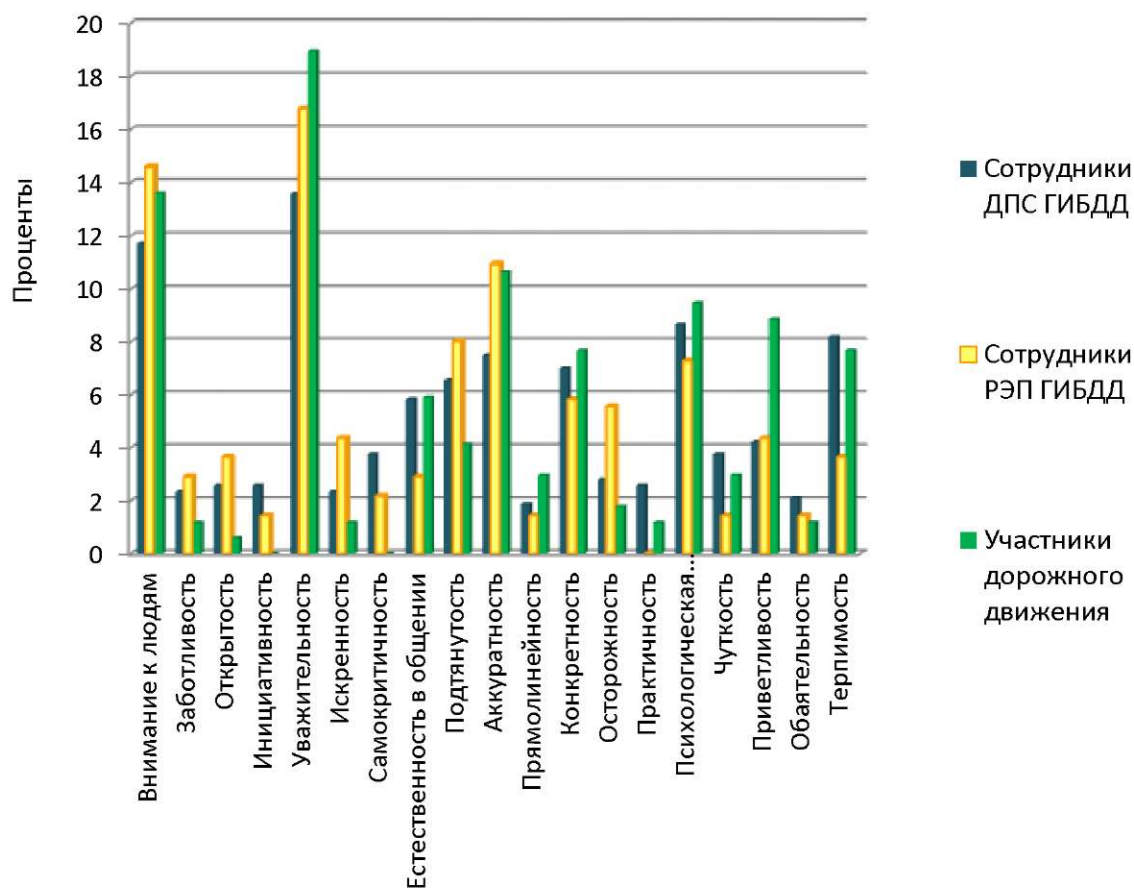
Гистограмма 4.1. Морально-нравственные качества сотрудников ДПС ГИБДД



Гистограмма 4.2. Эмоционально-волевые качества сотрудников ДПС ГИБДД



Гистограмма 4.3. Коммуникативные качества сотрудников ДПС ГИБДД



Гистограмма 4.4. Интеллектуальные качества сотрудников ДПС ГИБДД

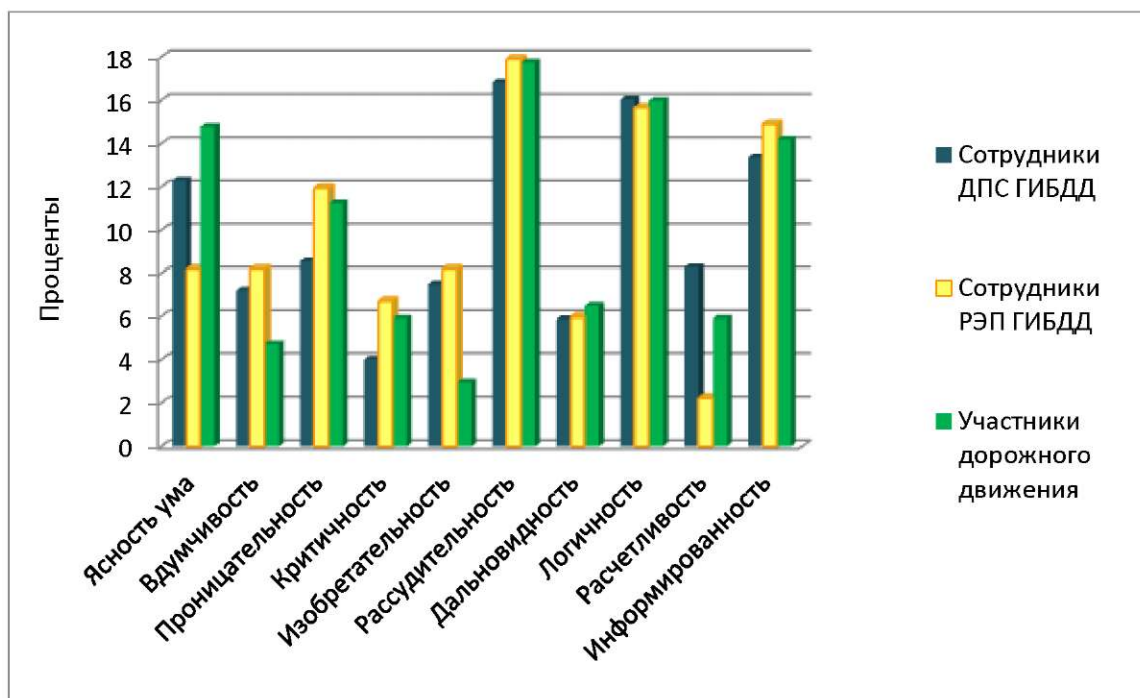


Таблица 4.1. Личностные качества сотрудников ДПС ГИБДД, в наибольшей степени влияющие на успешность профессиональной деятельности

| Группа качеств | Сотрудники ДПС ГИБДД | Сотрудники РЭП ГИБДД | Участники дорожного движения |
|---------------------------------------|--|--|---|
| Морально-нравственные качества | Ответственность – 20,7% Деликатность – 17,47% Доброжелательность – 16,4 % Бескорыстность – 15,32% Беспристрастность – 14,78% | Ответственность – 19,25% Доброжелательность – 17,77% Деликатность – 17,03% Бескорыстность – 15,5% Беспристрастность – 12,59% | Бескорыстность – 17,37% Доброжелательность – 17,37% Деликатность – 17,37% Ответственность – 17,37% Беспристрастность – 14,97% |
| Эмоционально-волевые качества | Уравновешенность – 17,93% Твердость характера – 17,93% Терпеливость – 15% Уверенность в себе – 14% Эмоциональная устойчивость – 12,88% | Уравновешенность – 18,38% Твердость характера – 16,17% Уверенность в себе – 14,7% Пунктуальность – 13,23% Эмоциональная устойчивость – 12,5% | Уравновешенность – 19,51% Эмоциональная устойчивость – 17,07% Терпеливость – 15,24% Уверенность в себе – 11,59% Чувствительность к состоянию собеседника – 10,37% |
| Коммуникативные качества | Уважительность – 13,58 % Внимание к людям – 11,71% Психологическая наблюдательность – 8,67% Терпимость – 8,2% Аккуратность – 7,49% | Уважительность – 16,78% Внимание к людям – 14,6% Аккуратность – 10,95% Подтянутость – 8,09% Психологическая наблюдательность – 7,29% | Уважительность – 18,93% Внимание к людям – 13,6% Аккуратность – 10,65% Психологическая наблюдательность – 9,47 % Приветливость – 8,87% |
| Интел- | Рассудительность – | Рассудительность – | Рассудительность – |

| | | | |
|-----------------------------------|----------------------------|--|---------------------------|
| лекту- альные каче- ства | 16,84% | 17,91% | 17,75% |
| | Логичность – 16,04% | Логичность – 15,67% | Логичность – 15,98% |
| | Информированность – 13,37% | Информированность – 14,92% | Ясность ума – 14,79% |
| | Ясность ума – 12,3% | Проницательность – 11,94% | Информированность – 14,2% |
| | Проницательность – 8,56 | Ясность ума, вдумчи- вость и изобретатель- ность по 8,2% | Проницательность – 11,24% |

Полученные результаты, содержащиеся в таблице 4.1, являются весьма интересными как с научной, так и с практической точки зрения, поскольку указывают на то, что психологический портрет так называемого *идеального сотрудника ДПС ГИБДД* в целом одинаков в сознании сотрудников Госавтоинспекции и участников дорожного движения.

Одним из важных морально-нравственных качеств, как видно из результатов опроса, является *бескорыстность*. В этой связи хотелось обратиться к перечню основных психологических требований к личности инспектора ДПС ГИБДД, разработанному Е.А. Козловской, включающей в психограмму сотрудника такие качества, как неподкупность, моральная устойчивость, честность и другие¹.

Е.А. Козловская также утверждает, что на этапе профессионального психологического отбора кандидатов на службу особое внимание следует уделять профессиональной ориентации кандидата на деятельность в ДПС ГИБДД и изучению мотивации его прихода в службу. При выявлении ярко выраженной корыстной мотивации, негативных установок и ценностных ориентаций целесообразно отказать кандидату в приеме на работу. Это позволит уже на этапе отбора кадров избежать в дальнейшем увольнений по отрицательным мотивам, достаточно быстро проявляющимся при моральной неустойчивости и низком уровне правосознания².

Самым важным эмоционально-волевым качеством личности сотрудника ДПС ГИБДД, влияющим на характер взаимоотношений с участниками дорожного движения, называется *уравновешенность*. Единогласие мнений опрошенных прослеживается и в отношении таких профессионально-важных качеств личности сотрудника, как уверенность в себе и эмоциональная устойчивость.

¹ Козловская Е.А. Основы организации профессионального отбора кадров в дорожно-патрульную службу Госавтоинспекции: Учебное пособие. – М.: МЦ при ГУК МВД России, 1996. С. 53.

² Козловская Е.А. Профессиональный отбор кандидата на должность инспектора дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции: Методическое пособие. – М.: НИЦ ГАИ МВД России, 1995. С. 37.

Вообще роль *эмоциональной устойчивости* как необходимой психологической особенности сотрудника ОВД неоднократно подчеркивается в литературе¹.

Е.А. Козловская пишет, что при изучении кандидата на службу и решении вопроса о его профессиональной пригодности целесообразно давать характеристику его эмоционально-волевым качествам на основе наблюдения за его поведением в период испытательного срока службы. При этом делаются выводы об особенностях эмоционального поведения кандидата в отношениях с окружающими его людьми, умении оказывать помощь, проявлять сдержанность и спокойствие².

Наиболее значимыми коммуникативными характеристиками респонденты считают *уважительность и внимание к людям со стороны сотрудника ДПС ГИБДД*.

Не менее ценными для обеспечения эффективности взаимоотношений с участниками дорожного движения являются и интеллектуальные качества сотрудника ДПС ГИБДД, среди которых по степени значимости лидируют *рассудительность, логичность и информированность*.

На вопрос о том, какие психологические умения сотрудника ДПС ГИБДД наиболее значимы при осуществлении взаимоотношений с участниками дорожного движения, в числе первых пяти оказались следующие умения (приложение 3).

Анализируя данные таблицы и гистограмм приложения 3, хотелось бы отметить, что наблюдается большее сходство мнений сотрудников РЭП ГИБДД как группы экспертов, оценивающих значимость тактико-психологических умений сотрудников ДПС ГИБДД, и участников дорожного движения и отличие мнений этих двух категорий респондентов от точки зрения сотрудников ДПС ГИБДД.

В частности, такие умения в сфере общения как *способность быстро, легко и по-деловому включаться в общение и умение управлять собственными состояниями* представляются весьма важными участникам дорожного движения и сотрудникам РЭП ГИБДД, однако не включаются в перечень первых пяти наиболее существенных качеств сотрудниками ДПС ГИБДД. Данные качества отмечены как важные 9,54% и 8,25% ответов сотрудников ДПС ГИБДД соответственно.

¹ См, в частности, Козловская Е.А. Основы организации профессионального отбора кадров в дорожно-патрульную службу Госавтоинспекции: Учебное пособие. – М.: МЦ при ГУК МВД России, 1996. С. 52; Петров В.Е. Калифорнийский психологический опросник в работе с руководящими кадрами: Учебно-методическое пособие. – М.: Группа «АБСОЛЮТ», 2007. С. 84; Романов В.В. Юридическая психология: Учебник. – М.: Юристъ, 2009. С. 374; Романова Е.С. Десятью девять популярных профессий. Психологический анализ и профессиограммы: Учебное пособие. – СПб: Питер, 2003. С. 145.

² Козловская Е.А. Основы организации профессионального отбора кадров в дорожно-патрульную службу Госавтоинспекции: Учебное пособие. – М.: МЦ при ГУК МВД России, 1996. С. 54.

В то же время умение строить общение с лицами, находящимися в алкогольном и наркотическом опьянении сотрудники ДПС ГИБДД ставят на третье место по степени значимости в числе тактико-психологических умений в сфере общения. Сотрудники РЭП ГИБДД и УДД отдают этому умению лишь 8,46% и 8,87% голосов соответственно, не включая его даже в первую пятерку наиболее важных умений при осуществлении взаимоотношений с участниками дорожного движения.

Это, возможно, объясняется отсутствием у сотрудников РЭП ГИБДД и участников дорожного движения такого же опыта общения с лицами в состоянии опьянения, как у сотрудников ДПС ГИБДД. Кроме того, данный опыт, пережитый сотрудниками ДПС ГИБДД, является, судя по ответам, одним из наиболее стрессогенных факторов в ряду тех, что возникают в процессе общения с участниками дорожного движения при выполнении служебных обязанностей.

Также отметим, что проблема аварийности в России, связанная с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту. Свыше $\frac{3}{4}$ (трех четвертей) всех дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушениями Правил дорожного движения РФ водителями транспортных средств; каждое восьмое дорожно-транспортное происшествие совершил водитель, находящийся в состоянии опьянения; а наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы¹.

В связи с усугублением обстановки с аварийностью и наличием проблемы обеспечения безопасности дорожного движения Правительство Российской Федерации утвердило федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», целями которой являются сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий и сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими.

Далее в процессе анкетирования респондентов просили выбрать из каждого блока личностных качеств сотрудника ДПС ГИБДД 3-5 характеристик, наиболее затрудняющих взаимоотношения с участниками дорожного движения (таблица 4.2).

Проанализируем отдельные расхождения во мнениях разных категорий респондентов. Так, в ряду коммуникативных качеств сотрудников ДПС ГИБДД, затрудняющих взаимоотношения с участниками дорожного движения, опрошенные участники дорожного движения называют *стремление сотрудников к доминированию*.

¹ Постановление Правительства РФ «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах».

Таблица 4.2. Личностные качества, затрудняющие взаимоотношения с участниками дорожного движения

| Группа качеств | Мнение сотрудников ДПС ГИБДД | Мнение сотрудников РЭП ГИБДД | Мнение участников дорожного движения |
|--|--|--|--|
| Морально-правственные качества | (1) Бестактность – 17,97% (2) Эгоистичность – 14,84% (3) Безответственность – 14,45% (4) Корыстолюбие – 10,55% (5) Лицемерие – 9,38% | (1) Бестактность – 18,6% (2) Бессердечность – 17,44% (3) Корыстолюбие – 16,28% (4) Безнравственность – 11,63% (5) Эгоистичность и безответственность по – 10,47% | (1) Корыстолюбие – 17% (2) Бестактность – 17% (3) Эгоистичность – 15% (4) Безнравственность – 13% (5) Злонамеренность – 10% |
| Коммуникативные качества | (1) Грубость – 13,64% (2) Агрессивность – 9,34% (3) Высокомерие – 8,59% (4) Озлобленность – 7,07% (5) Отсутствие профессиональной бдительности, готовности к неожиданному в ситуации общения – 5,81% | (1) Грубость – 13,64% (2) Высокомерие – 12,34% (3) Неаккуратность – 9,74% (4) Озлобленность – 8,44% (5) Агрессивность – 5,84% | (1) Грубость – 16,96% (2) Высокомерие – 12,86% (3) Стремление к доминированию – 7,6% (4) Агрессивность – 7,02% (5) Отсутствие умения производить позитивное впечатление на окружающих – 6,43% |
| Эмоционально-волевые качества | (1) Вспыльчивость – 12,71% (2) Отсутствие выдержки – 11,34% (3) Нерешительность – 11% (4) Озлобленность – 8,25% (5) Повышенная раздражительность – 7,9% | (1) Вспыльчивость – 16,66% (2) Отсутствие выдержки – 13,54% (3) Повышенная раздражительность – 11,46% (4) Озлобленность – 11,46% (5) Нерешительность – 9,38% | (1) Повышенная раздражительность – 18,44% (2) Импульсивность – 15,53% (3) Вспыльчивость – 12,62% (4) Отсутствие выдержки – 11,65% (5) Озлобленность – 8,74% |
| Познавательные и интеллектуальные качества личности | (1) Низкая наблюдательность и внимательность – 20% (2) Низкая способность к запоминанию имен, фамилий, лиц, слов, сведений и других деталей ситуации общения – 13,08% (3) Глупость – 11,15% | (1) Низкая чувствительность к психологическому состоянию собеседника в ходе общения, неспособность «поставить себя на место собеседника» – 13,95% (2) Низкая способность к запоминанию имен, фамилий, лиц, слов, сведений и других деталей ситуации общения – 11,63% (2) Медлительность интеллектуальных и познавательных процессов и беспечность – 11,63% (2) Беспечность – 11,63% (3) Негибкость, узость мышления – 10,47% | (1) Низкая чувствительность к психологическому состоянию собеседника в ходе общения, неспособность «поставить себя на место собеседника» – 19% (2) Низкая наблюдательность и внимательность – 15% (3) Невежественность – 14% |

С мнением участников дорожного движения соотносятся полученные нами результаты с помощью *метода диагностики межличностных отношений*. Значение усредненного результата опроса сотрудников ДПС ГИБДД по октанту «властный-лидирующий» составило 6 баллов и интерпретируется как умеренный показатель (до 8 баллов). Но данный показатель - максимальный среди всех полученных значений с помощью ДМО и указывающий на определенное стремление сотрудников ДПС ГИБДД к доминированию, уверенность в себе, умение быть хорошими советчиками и наставниками. Данное качество (стремление к доминированию) можно расценивать как профессионально значимое, если оно выражено умеренно и, наоборот, следует считать нежелательным при его ярком проявлении (свыше 8 баллов), когда оно перерастает в нетерпимость к другим и переоценку собственных возможностей.

Другой коммуникативной особенностью, затрудняющей взаимоотношения, с точки зрения участников дорожного движения является *отсутствие у сотрудников ДПС ГИБДД умения производить позитивное впечатление на окружающих*. Связанную с названной коммуникативной особенностью характеристику подмечают и сотрудники РЭП ГИБДД, называющие *неаккуратность* сотрудников ДПС ГИБДД качеством, затрудняющим их взаимоотношения с участниками дорожного движения.

Е.А. Козловская, посвятившая большое количество работ анализу проблем общения инспекторов Госавтоинспекции с участниками дорожного движения, также отмечает, что внешность инспектора во многом создает первое впечатление о нем и неизбежно влияет на его взаимоотношения с участниками дорожного движения¹.

В числе коммуникативных качеств, в наибольшей степени затрудняющих взаимоотношения с участниками дорожного движения сотрудники ДПС ГИБДД (в отличие от остальных респондентов) выделяют *отсутствие профессиональной бдительности и готовности к неожиданному в ситуации общения*.

Взгляд инспекторов ДПС совпадает с закономерностью, обоснованной в социальной психологии, согласно которой особую группу трудностей в общении составляют нарушения стратегий, заранее разработанных участниками общения.

Например, неожиданность в форме контакта, несовпадение ожидаемого поведения с реальными действиями партнера по общению может привести к полной растерянности. Недостаточная ориентировка в условиях и содержании общения ведет к растерянности или психическому перена-

¹ Козловская Е.А. Профессиональное общение и разрешение конфликтных ситуаций в деятельности инспектора ГАИ с участниками дорожного движения: Методические рекомендации. – М.: НИЦ ГАИ МВД России, 1995. С. 5.

пряжению, в результате чего взаимодействие сторон рискует окончиться конфликтом¹.

Существенное расхождение наблюдается в ответах респондентов на вопрос о том, по каким причинам в процессе взаимоотношений сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения возникают *психологические барьеры*. По мнению значительной части сотрудников ДПС и РЭП ГИБДД (46,39% и 57,58% соответственно) эти барьеры возникают, прежде всего, по инициативе участников дорожного движения, а с точки зрения большинства участников дорожного движения (58,98%) эти барьеры появляются из-за необъективной ситуации, которая не зависит ни от них, ни от сотрудника. Таким образом, мы видим, что сотрудники Госавтоинспекции чаще склонны занимать обвинительную позицию по отношению к участникам дорожного движения, чем участники дорожного движения по отношению к сотрудникам Госавтоинспекции. Восприятие ситуации взаимоотношений с сотрудниками ДПС ГИБДД участниками дорожного движения, вероятно, является более эмоционально нейтральным, чем восприятие этой же ситуации сотрудниками ДПС ГИБДД. Этот вывод вступает в некоторое противоречие с рассмотренными ранее данными о том, что участники дорожного движения и общество в целом имеет устойчивую негативную установку по отношению к образу сотрудника ДПС ГИБДД, воспринимая его как «образ врага». Не исключено, что в настоящее время отношение граждан к сотрудникам постепенно изменяется в положительную сторону. Но сами сотрудники считают, что к ним доминирует изначально негативное отношение со стороны участников дорожного движения, что, в свою очередь, вызывает у сотрудников ДПС ГИБДД реакции психологической защиты, например, в виде внутренней готовности отразить словесное или иное нападение или даже стремления проявить агрессию.

Наряду с этим, специалисты², изучающие особенности деятельности инспекторов дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции, выделяют и другие психологические барьеры, способные затруднять установление контакта и препятствовать благоприятному исходу общения и возникающие как у инспектора ДПС ГИБДД, так и у участника дорожного движения.

Мотивационный барьер – это нежелание участников дорожного движения в данный момент вести разговор с инспектором, например, если он очень спешит, боится наказания за совершенное нарушение правил дорожного движения, или же с предубеждением относится к сотрудникам Госавтоинспекции.

¹ Основы социально-психологической теории: Учебное пособие / Под общ. ред. А.А. Бодалева и А.Н. Сухова. – М.: Международная педагогическая академия, 1995. С. 125.

² Козловская Е.А., Антонов С.Н., Белов В.Н., Сатлейкин П.И. Решение оперативно-служебных задач инспектором дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции: Учебное пособие / Под общ. ред. Е.А. Козловской. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1989. С. 8.

Интеллектуальный барьер может быть вызван ошибками неверного восприятия конкретной ситуации или личности либо инспектора, либо участника дорожного движения, особенностей их речи, различий в уровне образования, осведомленности в правовых нормах и ПДД.

Эмоциональный барьер, как правило, обусловлен отрицательными переживаниями, негативными чувствами, которые испытывают инспектор или участник дорожного движения, а также особенностями их эмоционального состояния (раздражительностью, озлобленностью, агрессивностью, невыдержанностью и т.д.).

Волевой барьер имеет место, когда на первый план выступают властные полномочия по принципу «инспектор всегда прав», то есть когда он стремится подчинить участника дорожного движения своей воле.

Незнание данных психологических барьеров, по мнению тех же авторов, приводит к обострению взаимоотношений инспектора с участниками дорожного движения.

Психологические барьеры, то есть преграды в общении могут возникать как в связи с эмоциональным состоянием общающихся лиц, так и в связи с несовпадением смыслов высказываний, просьб, приказов¹.

Так, по мнению опрошенных сотрудников ДПС ГИБДД в ситуации обращения гражданина, когда сотрудник ДПС ГИБДД обязан принять меры по оказанию непосредственной помощи, причинами трудностей во взаимоотношениях могут быть непонятливость и недостаточная сообразительность участника дорожного движения, состояние его опьянения, а также не знание самим сотрудником ответа на вопрос.

Согласно социально-психологическим закономерностям барьеры в общении здесь могут быть связаны с предвзятостью и беспричинностью негативных установок, возникающих иногда по первому впечатлению².

В связи с вышесказанным наряду с методами психической саморегуляции, ценность представляют социально-психологические тренинги формирования конструктивного профессионального поведения сотрудников ДПС ГИБДД с разными категориями участников дорожного движения.

В то же время профессиональное обучение специалистов, повышение их квалификации и совершенствование профессионального мастерства возможны и наиболее эффективны при наличии научно обоснованного описания профессии. То есть в процессе профессионального обучения и профессиональной психологической подготовки важно руководствоваться профессиограммой и психограммой. В содержании данного пособия благодаря проведенному теоретическому и эмпирическому исследованию имеются основы для построения профессиограммы и психограммы инспектора ДПС ГИБДД. Хотя, несомненно, требуются и другие научные изыскания в этой области и дальнейшая систематизация данных.

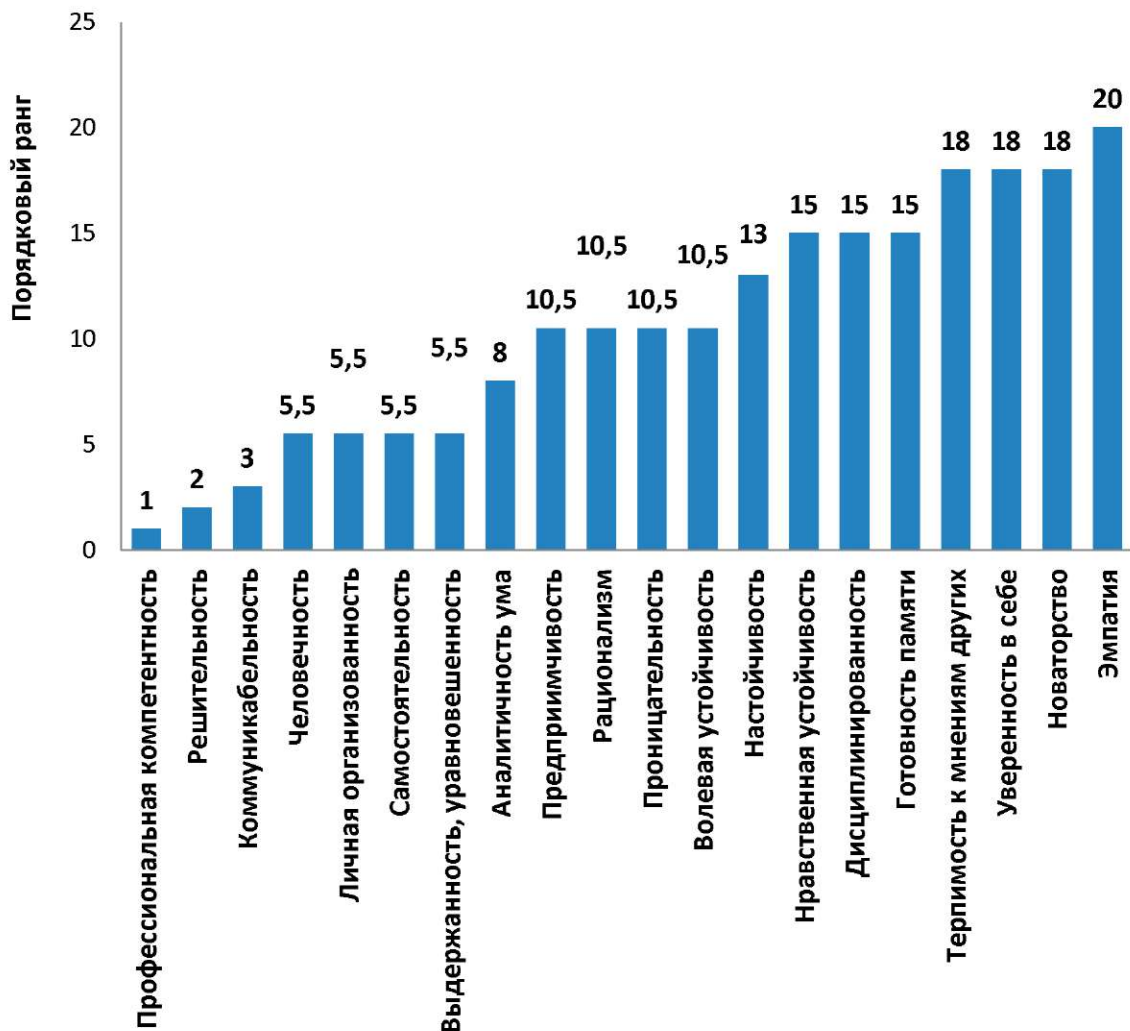
¹ Основы социально-психологической теории: Учебное пособие / Под общ. ред. А.А. Бодалева и А.Н. Сухова. – М.: Международная педагогическая академия, 1995. С. 128.

² Там же. С. 128.

Одним из методов, позволяющих составлять психограмму, является экспертная оценка профессионально значимых свойств. Так, для составления психограмм используют опросники в виде перечня разных психофизиологических, психических и личностных свойств, оказывающих положительное или отрицательное влияние на успешность деятельности. Такие опросники, в частности «Лист Липмана», предлагают экспертам, в роли которых выступают опытные профессионалы. Опираясь на знание профессии, они должны оценить значение того или иного свойства¹.

Нами использован сокращенный вариант данного опросника, состоящий из 20 психологических качеств (приложение 4). По результатам опроса каждому профессионально важному качеству присвоен определенный ранг. Наименьший ранг получен наиболее важным личностным качеством, а наибольший ранг – наименее значимым (гистограмма 4.5).

Гистограмма 4.5. Ранговая шкала, отражающая расположение профессионально-важных личностных качеств инспекторов ДПС ГИБДД (по мере убывания значимости)



¹ Практикум по психологии профессиональной деятельности и менеджмента: Учебное пособие. – СПб: Издательство С.-Петербургского университета, 2001. С. 22.

При этом в инструкции к опроснику говорилось, что необходимо дать экспертную оценку предложенных качеств, которые могут влиять на успешность профессиональной деятельности инспектора ДПС ГИБДД в ситуациях его взаимоотношений с участниками дорожного движения. В роли экспертов выступили слушатели факультета переподготовки и повышения квалификации ОрЮИ МВД России, повышающие квалификацию по программе «Командиры (заместители) батальонов (рот, взводов) ДПС, входящих в состав полка и отдельных рот ГИБДД МВД, ГУВД, УВД по субъектам Российской Федерации» (25 сотрудников) в период с 3 по 17 октября 2011 года.

Из полученной ранговой шкалы, мы видим, что *наиболее значимыми психологическими качествами инспектора ДПС ГИБДД в ситуациях взаимоотношений с участниками дорожного движения* выступают профессиональная компетентность, решительность и коммуникабельность, а также человечность, личная организованность, самостоятельность, выдержанность и уравновешенность.

Рассмотренные личностные качества сотрудников ДПС ГИБДД не являются исчерпывающим перечнем. Так, С.И. Филиппенкова¹ указывает ряд *требований к индивидуальным особенностям специалиста*.

Требования к индивидуальным особенностям специалиста:

1. Со стороны личностного компонента деятельности:

- физическое и психическое здоровье,
- эмпатия,
- четкие моральные принципы: честность, добросовестность, справедливость, ответственность, дисциплинированность, смелость, решительность, настойчивость, самообладание, отсутствие агрессивности.

2. Со стороны сенсорно-перцептивного и attentionного компонента:

- выносливость,
- координация движений, ловкость, скорость и точность сенсомоторных реакций,
- точный динамический и статистический глазомер,
- острота зрения, точность цветоощущения,
- быстрота и точность определения скоростных и пространственных отношений,
- чувство времени,
- достаточный объем внимания, умение распределять и переключать внимание, его избирательность и устойчивость,
- наблюдательность как умение подмечать незначительные изменения в объекте, выбирать при наблюдении данные, необходимые для решения конкретной задачи.

¹ Филиппенкова С.И. Особенности преодоления стресса в профессиональной деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы: дисс. ... к.псих.н. – Тверь: Тверской государственный университет, 2001. С. 25-26.

3. Со стороны интеллектуального компонента:

- способность прогнозировать ход событий,
- находить несколько возможных вариантов решения,
- развитая зрительная память,
- быстрая ориентировка в ДТП,
- сообразительность,
- склонность к техническому мышлению,
- умение делать вывод из противоречивой информации,
- умение принимать решения при недостатке информации и времени.

4. Требования к речи:

- умение давать четкие, логичные и краткие формулировки,
- речь должна быть четкой, понятной, логичной и краткой.

5. Коммуникативные качества:

- коммуникабельность,
- низкая внушаемость,
- умение устанавливать психологический контакт с разными людьми, оказывать целенаправленное психологическое воздействие, умение выбирать целесообразную форму общения.

Кроме того, С.И. Филиппченкова предлагает и *требования к качеству профессиональной подготовки сотрудников ДПС ГИБДД*, выделяя среди них следующие.

Требования к профессиональной подготовке специалиста:

- наличие юридических знаний,
- хорошая физическая подготовка,
- юридическое образование,
- знание основ профессиональной этики,
- знание ПДД и других необходимых для осуществления профессиональной деятельности нормативных актов;
- владение основами психологии.

Развивая мысль о необходимости освоения сотрудниками ДПС ГИБДД основ психологии, стоит обратить внимание на проблему *повышения профессионального мастерства инспекторов ДПС ГИБДД*.

Ф.Г. Валеев в ходе анализа научной литературы выделил следующие составляющие профессионального мастерства инспектора ДПС ГИБДД:

- теоретические, практические, правовые, психологические, педагогические, технические знания и умения;
- профессионально-деловые качества;
- опыт работы с людьми;
- умения и навыки правильно решать оперативно-служебные задачи;
- навыки поведения, необходимые для работы с участниками дорожного движения в стрессовых ситуациях.

Отметим, что в настоящее время существенную роль в повышении профессионального мастерства инспекторов ДПС ГИБДД играет и участие в соответствующих конкурсах, а именно *конкурсе профессионального мастер-*

ства на звание «Лучший инспектор дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации».

В основу тактико-психологического раздела этого конкурса положена ролевая игра, воплощение которой имеет свои особенности.

Во-первых, для моделирования специально разрабатываются наиболее проблемные ситуации взаимоотношений, в ходе которых конкурсант должен проявить не только правовые знания, навыки их применения и обеспечения личной профессиональной безопасности. Инспектору ДПС ГИБДД важно продемонстрировать умение быстро осуществлять визуальную диагностику, умение учесть индивидуально-психологические особенности собеседника, способность противостоять психологическим манипуляциям, навыки убеждения и саморегуляции и другие.

Во-вторых, в данном случае ролевая игра происходит в условиях, приближенных к реальным ситуациям, возникающим в условиях дорожного движения, а ее участники (инспекторы ДПС ГИБДД и курсанты ОрЮИ МВД России, выступающие как статисты) знакомы друг с другом лишь заочно, по фабуле. Это предъявляет высокие требования к психологическому потенциалу инспекторов ДПС ГИБДД, претендующих на звание лучшего, а также усиливает и диагностирующий, и совершенствующий профессионализм эффект ролевой игры.

Таким образом, нами осуществлен анализ психологических особенностей профессиональной деятельности инспекторов ДПС ГИБДД и их взаимоотношений с участниками дорожного движения, изучены и сопоставлены мнения о профессионально важных качествах личности инспекторов ДПС ГИБДД. Представленное исследование во многом носит пилотный характер, однако оно позволяет заложить основы современной профессиограммы и психогаммы инспекторов ДПС ГИБДД, является отправным пунктом дальнейших и более фундаментальных научных поисков. Также оно позволяет определить конкретные и приоритетные направления психологической работы в подразделениях Госавтоинспекции и совершенствования профессиональной психологической подготовки инспекторов ДПС ГИБДД.

§ 5. Совершенствование коммуникативной компетентности инспекторов дорожно-патрульной службы ГИБДД

Основываясь на результатах проведенного исследования целесообразно говорить о необходимости осуществления целенаправленной и систематической профессиональной психологической подготовки инспекторов ДПС ГИБДД.

Согласно мнению ученых В.Н. Смирнова и Е.В. Петухова, приоритетное значение в методике проведения занятий по профессионально-психологической подготовке сотрудников правоохранительных органов имеет психологическое моделирование задач, условий и трудностей профессиональной деятельности специалистов¹.

А.В. Вашкевич подчеркивает, что психологическая грамотность инспектора ДПС ГИБДД по отношению к участнику дорожного движения может формироваться в процессе отработки моделируемых дорожных ситуаций, разработанных в учебных целях на основе реальных примеров из практики Госавтоинспекции².

Такое моделирование осуществляется в Орловском юридическом институте МВД России при проведении практических занятий в форме социально-психологического тренинга, основными методами которого являются ролевая игра, анализ ситуаций и групповая дискуссия.

Как отмечает В.А. Лефтеров, имеющий большой опыт внедрения тренинговых технологий в работу с персоналом органов внутренних дел Украины, тренинговые методы сегодня широко используются во всем цивилизованном мире и являются неотъемлемой составляющей функционирования большинства организационных структур. В широком понимании тренинг представляет собой интегрированный, в основном групповой метод целенаправленной психологической тренировки людей в соответствии с их личными и профессиональными целями. Тренинговые технологии – это научно обоснованная и практически целесообразная система проведения тренингов с персоналом организаций, способствующих высокопродуктивному выполнению организационных целей и задач³.

¹ Смирнов В.Н., Петухов Е.В. Психология в деятельности сотрудников правоохранительных органов: учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция». – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2010. – С. 114.

² Вашкевич А.В. Индивидуальный подход и моделирование взаимоотношений инспектора ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. – 2008. – № 58. – С. 354-357.

³ Лефтеров В.А. Социально-психологические проблемы внедрения инноваций в работу с персоналом органов внутренних дел // Юридическая психология, 2010, № 4. С. 8-11.

Под *социально-психологическим тренингом* (СПТ) понимается специальная тренировка с использованием методов психологического воздействия (таких, как групповая дискуссия, исполнение ролей, групповая оценка и самооценка и т.д.) и форм групповой работы¹.

По мнению Ю.Н. Емельянова, социально-психологический тренинг = натурная модель для изучения социально-психологических явлений + практическая лаборатория для формирования коммуникативных умений, наиболее важных в том или ином виде профессиональной деятельности².

Е.В. Сидоренко добавляет к данному определению высказывание о том, что в тренинге группа совместно с тренером исследует не социально-психологические явления в общем, а те из них, которые субъективно важны для участников³.

В ходе СПТ происходит овладение определенными социально-психологическими знаниями, формируются навыки межличностного взаимодействия и рефлексивные навыки (например, способность анализировать ситуацию и собственное поведение), развивается способность гибко реагировать на ситуацию и быстро перестраиваться в ней⁴.

Одной из отличительных особенностей СПТ от традиционных видов обучения является наличие основополагающих принципов, которых должен придерживаться ведущий тренинга и его участники. Рассмотрим основные из этих принципов⁵.

Принцип представления Я участника предполагает наличие у каждого участника тренинга имени, по которому должно осуществляться обращение.

Принцип персональной ответственности означает, что результаты обучения и личностного роста зависят, прежде всего, от самого человека. Кроме того, каждый несет ответственность за свое поведение в группе.

Принцип самораскрытия предполагает раскрытие себя и установление доверительных отношений между участниками тренинга.

¹ Рабочая книга практического психолога: Технология эффективной профессиональной деятельности (пособие для специалистов, работающих с персоналом) / Под ред. А.А. Деркача. - М.: Издательский Дом «Красная площадь», 1996. С. 328.

² Цит. по: Сидоренко Е.В. Тренинг коммуникативной компетентности в деловом взаимодействии. – СПб: Речь, 2008. С. 10.

³ Сидоренко Е.В. Тренинг коммуникативной компетентности в деловом взаимодействии. – СПб: Речь, 2008. С. 11.

⁴ Рабочая книга практического психолога: Технология эффективной профессиональной деятельности (пособие для специалистов, работающих с персоналом) / Под ред. А.А. Деркача. - М.: Издательский Дом «Красная площадь», 1996. С. 328.

⁵ См. об этом: Петрушин С.В. Психологический тренинг в многочисленной группе (методика развития компетентности в общении в группах от 40 до 100 человек). – М.: Академический Проект; Екатеринбург: Деловая книга, 2000; Психологическое обеспечение формирования и развития культуры общения и коммуникативной компетентности у сотрудников ОВД: Учебно-методическое пособие / Под общей ред. В.Л. Кубышко. – М.: ЦОКР МВД России, 2007.

Принцип активной позиции участника тренинга основывается на том, что в процессе работы над собой важно стремиться к самоизменению и, как отмечает С.Д. Щеколдина¹, общаться со всеми членами группы, независимо от симпатий, не замыкаться в себе, даже если узнали о себе что-то неприятное.

Принцип «здесь и теперь» выступает как ограничение обсуждения событий лишь в рамках тренинга («здесь и теперь») и персонификации высказываний. Суть последнего заключается в отказе от безличных речевых форм (типа «Каждый человек...» или «Все люди считают, что...») и использовании личных «Я считаю», «Я полагаю».

Принцип «обратной связи» - осуществляется, когда участники тренинга сообщают о своих реакциях на поведение других людей в процессе тренинга. В качестве условий конструктивной обратной связи предлагается ее описательный характер и отнесенность к тем свойствам, которые могут быть изменены. Кроме того, существуют методы усиления обратной связи, например, видеотренинг.

Целесообразно акцентировать внимание и на таком принципе формирования тренинговых групп как *принцип однородности состава группы*. Его сущность заключается в подборе участников тренинга, в соответствии с которым они будут отличаться примерно равными статусом, социальным и профессиональным опытом. Поэтому предлагаемый вариант социально-психологического тренинга может проводиться как минимум с пятью категориями людей, представляющих отдельно взятые тренинговые группы, а именно а) с курсантами вуза МВД России, б) со слушателями факультета заочного обучения вуза МВД России, в) со слушателями факультета дополнительного профессионального образования образовательного учреждения МВД России, г) со слушателями Центров профессиональной подготовки УВД (ГУВД) и д) с инспекторами ДПС ГИБДД.

Причем, имеется в виду, что категории (а) и (б) получают высшее профессиональное образование в вузе МВД России по специальности 030505 65 - правоохранительная деятельность, специализации – административная деятельность в ОВД (профилю подготовки – деятельность подразделений ГИБДД), категория (в) – повышает квалификацию в образовательном учреждении МВД России и состоит из сотрудников ДПС ГИБДД, а категория (г) – это стажеры и молодые инспекторы ДПС ГИБДД, проходящие первоначальную профессиональную подготовку. В категорию (д) входят инспекторы ДПС ГИБДД, с которыми тренинг проводится непосредственно в подразделении во время профессиональной психологической подготовки.

Соблюдение этих принципов в процессе тренинга является важнейшим условием его эффективности.

¹ Щеколдина С.Д. Тренинг толерантности. – М.: «Ось-89», 2004. С.11.

Основные методы проведения СПТ:

- ролевая игра (позволяет «примерить» на себя социальную роль инспектора ГИБДД или участника дорожного движения, проявить себя в этой роли, а также увидеть происходящее глазами партнера по общению),
- анализ ситуаций и групповая дискуссия (позволяют оценивать ситуацию и вырабатывать и принимать решения),
- психологическое тестирование (используется как метод обратной связи).

Особо стоит отметить, что СПТ осуществляется с использованием методов активного социально-психологического обучения, а именно методов ролевой игры и групповой дискуссии.

Ролевая игра – это способ инсценировать конкретную ситуацию, в которой участники под руководством тренера инсценируют проблемы, возникающие на работе¹.

Ролевая игра - это способ расширения опыта участников посредством предъявления им неожиданной ситуации, в которой предлагается принять позицию (роль) кого-либо из участников и затем выработать способ, который позволит привести эту ситуацию к достойному завершению².

Подготовка успешной ролевой игры должна осуществляться в соответствии с определенными *критериями*, а именно:

- а) ситуация ролевой игры должна быть правдоподобной,
- б) ситуация должна быть понятной для участников,
- в) участники должны «проживать» свои роли,
- г) робкие участники не должны видеть для себя угрозу в ролевой игре,
- д) тренеру следует взять на себя роль «присяжного».

При этом подразумевается, что ролевая игра – это, прежде всего, отработка реальной ситуации, а не актерская игра. В подобных игровых условиях становится возможным совершенствование способности участников тренинга анализировать ситуации взаимоотношений с участниками дорожного движения, умений разрешать типичные затруднительные ситуации, возникающие в процессе службы, и развитие других психологических особенностей.

Перечислим некоторые *принципы*, которые целесообразно учитывать при проведении ролевой игры как метода предлагаемого нами варианта социально-психологического тренинга.

¹ Таунсенд Д. Тренер. Карманный справочник / Пер. с англ. – М.: НИРО, 2004. С. 114.

² Панфилова А.П. Инновационные педагогические технологии: Активное обучение: Учебное пособие / А.П. Панфилова. – М.: Издательский центр «Академия», 2009. С. 159.

В разрабатываемой в настоящее время теории ролевых игр и психодраммы Д. Киппера¹ выделены определенные принципы проведения ролевых игр, указанные ниже.

1. Ролевые игры основаны на конкретном описании. Подразумевается, что участники ролевой игры представляют свои конфликты в некоем сценическом действии, а не рассказывают о них. Конкретизация достигается также за счет того, что с помощью вспомогательных лиц (участников группы) и необходимых предметов, часто символических, моделируется фактор окружающей среды.

2. Разыгрываемое поведение должно быть аутентичным, то есть воссозданное человеком описание должно достоверно отражать психологическое состояние в момент развертывания ситуации.

3. Ролевые игры помогают расширить познавательные возможности. В отличие от реальной ситуации, где различные факторы сдерживают проявление открытых эмоциональных реакций и новых форм поведения, имитируемая ситуация является безопасной для человека, что дает новый шанс психологической и социокультурной реинтеграции.

4. Ролевые игры включают последовательность взаимосвязанных разыгрываемых эпизодов. При этом игра состоит из трех основных стадий – разогрева, действия и взаимодействия с группой (обмен чувствами), или завершающей стадии. Одной из важнейших задач завершающей стадии является увеличение в участнике игры способности понимать себя, свое поведение, свои взаимоотношения с окружающими.

Структуру ролевой игры можно представить не только как состоящую из трех стадий (разогрева, действия и взаимодействия с группой), но как являющуюся более детализированной.

Так, по мнению ряда авторов², *ролевая (сюжетно-ролевая) игра имеет следующую структуру:*

1. Ввод в игру (обычно происходит посредством создания внешнего антуража, вводных).

2. Освоение ролей (роли могут быть даны ведущим целенаправленно, могут быть выбраны по жребию, на освоение ролей нужно отвести определенное время, чтобы участники придумали себе образ, может быть легенду; роль – это некий олов, который каждый конкретный человек «подгоняет» под себя).

3. Правила игры (озвучивает ведущий; в игре достаточно много тонкостей и частных моментов, поэтому только после четкого понимания правил можно начинать игровое действие).

¹ Цит. по: Вачков И.В. Основы технологии группового тренинга. Психотехники: Учебное пособие. – М.: Издательство «Ось-89», 2008. С. 73.

² Леванова Е.А., Волошина А.Г., Соболева А.Н., Телегина И.О. Игра в тренинге. Возможности игрового взаимодействия (серия «Практическая психология»). – СПб: Питер, 2009. С. 90-91.

4. Игровое действие (самый продолжительный этап игры, ведущий, или как его еще нередко называют, мастер игры лишь корректирует, но ни в коем случае не задает игровое действие).

5. Подведение итогов игры (участники, все еще находясь в ролях, рефлексиируют игровые результаты и обмениваются мнениями, эмоциями).

6. Выход из ролей, так называемый деролинг (роль – это то, что становится частью человека на время игры; однако для того, чтобы осуществить дальнейший самоанализ поведения, необходимо после игрового действия и подведения итогов оставить игровую роль в стороне; также благодаря этому участник тренинга перенимает важный для себя опыт, который дала ему роль).

7. Анализ результатов игры (рациональный анализ с целью выведения «сухого остатка», который станет частью опыта каждого участника).

Те же авторы подчеркивают, что ролевая игра – это мощный метод отработки различных коммуникативных навыков. Это могут быть как конкретные навыки, так и получение коммуникативного опыта в целом.

Ролевая игра как метод активного обучения обладает существенными достоинствами, подробно охарактеризованными в литературе¹. Рассмотрим их, основываясь на анализе литературных источников и имеющемся собственном опыте.

1). *Активизация познавательной и творческой деятельности ее участников.* Обеспечивается благодаря ряду условий, в числе которых большую роль выполняют грамотно сформулированные цель и задачи, применение совокупности методов активного обучения – моделирования, исполнения ролей, дискуссии, анализа профессиональных ситуаций, проблемного метода. В результате усиливается творческий характер деятельности обучаемых, повышается заинтересованность, происходят сопереживание и анализ происходящего, усиливается спонтанность и естественность поведения.

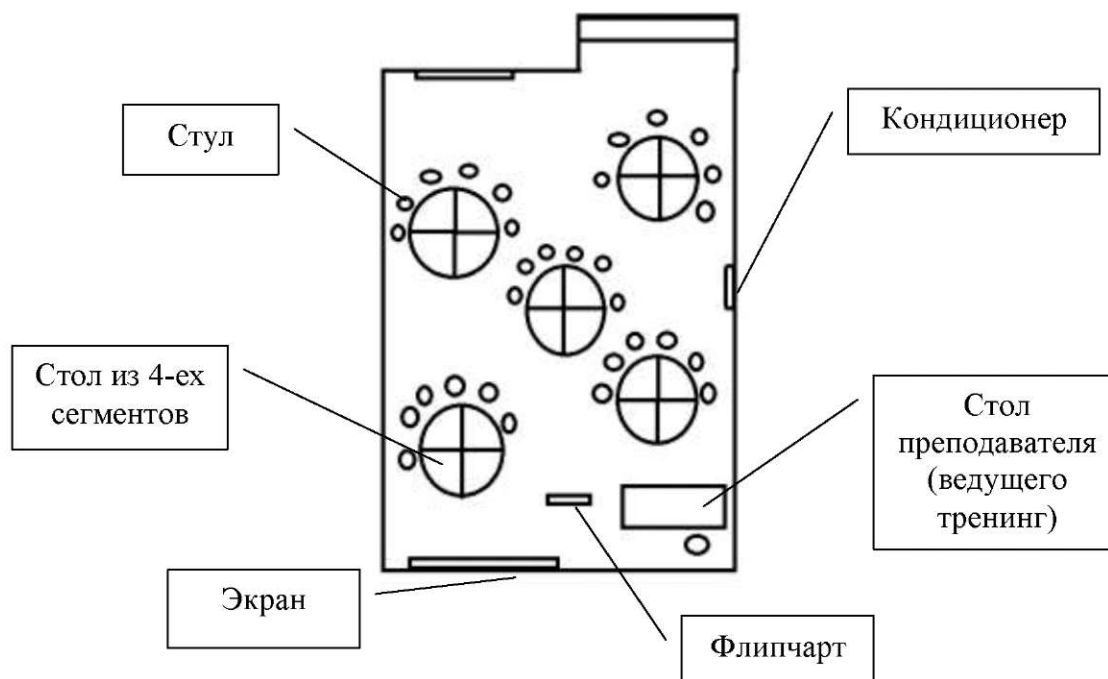
Важным условием, способствующим усилению познавательной и творческой активности обучаемых, является использование вспомогательного материала. Он может включать вводные к игре, фотографии, видеоматериалы, инструкции игровым коллективам, справочный материал, образцы документов, предметы, позволяющие создать антураж (например, средства фото- и видеофиксации, макеты дорожных знаков).

¹ Мухина С.А., Соловьева А.А. Современные инновационные технологии обучения. – М.: ГЭОТАР-Медиа, 2008; Педагогические технологии: Учебное пособие / Под ред. В.С. Кукушина. – М.: ИКЦ «МарТ», 2004; Панфилова А.П. Инновационные педагогические технологии: Активное обучение: Учебное пособие / А.П. Панфилова. – М.: Издательский центр «Академия», 2009; Сериков В.В. Обучение как вид педагогической деятельности: Учебное пособие. – М.: Издательский центр «Академия», 2008; Таунсенд Д. Тренер. Карманный справочник / Пер. с англ. – М.: ИПРО, 2004.

Среди элементов вспомогательного материала определенная методическая функция отводится проективным рисункам, разрабатываемым и создаваемым нами. С одной стороны, они задают тип ситуации (например, ситуацию взаимоотношений сотрудника Госавтоинспекции с участником дорожного движения или ситуацию профессионального общения руководителя и подчиненного), а, с другой стороны, допускают проявление самостоятельности и индивидуальности (приложение 5).

Кроме того, существенным обстоятельством выступает продуманная организация пространства ролевой игры. Например, схема размещения с малыми круглыми столами идеальная для формирования рабочих групп, позволяет максимально обеспечить вовлеченность в процесс игры, а преподаватель может спокойно перемещаться в учебной аудитории (рисунок 5.1).

Рисунок 5.1. Схема размещения «Малые круглые столы»



2). *Обеспечение практической направленности обучения.*

В ходе игрового взаимодействия не только происходит расширение осведомленности о способах профессионального поведения и закрепление знаний по конкретной теме. Прежде всего, происходит более глубокое знакомство и усвоение опыта осуществления профессиональной деятельности. В ролевой игре осуществляется моделирование игровых ситуаций, исполнение ролей и совершение определенных действий в контексте профессиональной деятельности, с учетом ее проблем и потребностей практики. Следовательно, ролевая игра способствует обеспечению практической направленности обучения в вузе.

3). *Высокий развивающий потенциал ролевой игры.*

Основан на групповом взаимодействии, повышающем обучающий и развивающий эффект, а также на интенсивном эмоционально окрашенном общении друг с другом. Благодаря эмоциональной вовлеченности в игровой процесс, равнодушию отношению к обсуждаемым и моделируемым явлениям происходит пересмотр убеждений, переоценка ценностей, нахождение новых смыслов, а значит, достигается развитие и совершенствование профессиональной компетентности.

4). *Рассмотрение широкого круга междисциплинарных проблем.*

Моделирование ситуаций неизбежно сопровождается отражением в ролевой игре разных вопросов профессиональной деятельности, связанных, например, с психологией взаимоотношений сотрудников Госавтоинспекции с участниками дорожного движения, с одной стороны, и правовыми аспектами реализации Кодекса об административных правонарушениях РФ, вопросов обеспечения личной профессиональной безопасности сотрудника, с другой. Это, в свою очередь, обуславливает необходимость подготовки и проведения ролевых игр преподавателями разных учебных дисциплин и кафедр института, специалистами смежных или взаимосвязанных отраслей знания.

5). *Наглядность.*

Проявляется в том, что, по сути, любая модель изучаемого явления или процесса сама по себе отличается наглядностью, тем более, если речь идет о реальной модели, изображаемой в конкретной ситуации ролевой игры. Наглядность проявляется и в том, что в ролевой игре у обучаемых есть право на ошибку, а значит, имеется возможность выявить и проанализировать отрицательные последствия ошибочных, некорректных или недостаточно профессиональных действий, недопустимых в работе.

6). *Возможность реализовывать исследовательские задачи.*

Объясняется тем, что в процессе игровой имитации обучаемые демонстрируют свои представления о должном, привычном, распространенном поведении в той или иной профессиональной ситуации. Выявление подобных представлений позволяет соотнести их с идеальной моделью профессионала, нормами Кодекса профессиональной этики сотрудника органов внутренних дел РФ, и в случае необходимости скорректировать.

7). *Наличие «обратной связи».*

Ролевая игра основана на интенсивном общении ее участников, их диалогичном взаимодействии, обмене мнениями и репликами. Такая обратная связь, осуществляемая в атмосфере доверия, позволяет обучаемым контролировать и направлять свое поведение. Моделирование игровых ситуаций основано на собственном опыте обучаемых, который нередко недостаточен (например, у курсантов вуза МВД России). Поэтому при проведении ролевых игр целесообразно привлечение независимых экспертов из числа опытных сотрудников практических подразделений Госавтоинспекции.

Опыт организации образовательного процесса в ОрЮИ МВД России показывает, что при проведении занятий могут успешно использоваться возможности единой информационно-телекоммуникационной системы, позволяющей в режиме реального времени осуществлять обмен мнениями между обучаемыми института и сотрудниками ДПС ГИБДД Управления ГИБДД УВД по Орловской области.

Здесь же стоит сказать о том, что благодаря возможности осуществлять исследовательские задачи и «обратную связь» (получаемую, в частности, от опытных экспертов) ролевая игра может предполагать неоднократное моделирование одной и той же ситуаций теми же исполнителями ролей, благодаря чему происходит более качественное и прочное формирование профессионально-значимых умений.

8). *Возможность формировать и совершенствовать разные составляющие профессиональной компетентности* как совокупности компетенций - взаимосвязанных междисциплинарных знаний, умений, навыков, способов деятельности, особенностей личности, необходимых для качественной продуктивной деятельности. Например, в ролевой игре обеспечивается не только совершенствование узкопрофессиональной, но и общекультурной компетентности - осознания социальной значимости профессиональной деятельности, способности соблюдать нормы профессиональной этики, умения аргументировано выстраивать устную речь, способности анализировать и обобщать профессионально-значимую информацию.

Завершая характеристику метода ролевой игры, хотелось бы подчеркнуть важность профессиональной подготовленности преподавателя, его педагогической и игротехнической компетентности, во многом определяющих эффективность применения ролевой игры и формирование стремления ее участников к дальнейшему самосовершенствованию.

Здесь же отметим, что при осуществлении активного социально-психологического обучения руководитель задает групповые нормы. Например, организуя работу в группе, можно оговорить применение в ней *следующих общих для всех правил:*

- говорить по очереди;
- не перебивать говорящего;
- не навязывать свое суждение;
- не критиковать;
- не оценивать;
- записывать (фиксировать) все найденные решения.

Жизнь в группе, соблюдение ее норм обеспечивает ее членам примерно равные по содержанию переживания, связанные с принадлежностью к группе.

Таким образом, обучающий эффект в группе определяется не только воссозданием, моделированием деятельности, но и особенностями внутригрупповых отношений.

Эффективность метода ролевой игры в процессе СПТ значительно повышается, если он применяется совместно с *методами групповой дискуссии и анализа ситуаций, в процессе которых происходит выработка и принятие решения*. Возрастание эффективности принятых благодаря групповой дискуссии решений во многом объясняется тем, что группа располагает большим по сравнению с отдельным индивидом объемом и разнообразием информации и достаточным творческим потенциалом. В ходе *групповой дискуссии* осуществляется коллективное обсуждение различных вопросов, происходит сопоставление информации, идей, различных точек зрения, предложений ее участников¹.

В предлагаемом социально-психологическом тренинге предметом дискуссии становятся процесс взаимоотношений инспекторов ДПС ГИБДД и участников дорожного движения, особенности поведения и взаимодействия членов группы в ходе игры, эффективность разрешения ими предложенных проблемных профессионально-ориентированных ситуаций.

По мнению И.В. Вачкова², в тренинге *групповая дискуссия* может использоваться и для предоставления возможности ее участникам увидеть проблему с разных сторон, и в качестве способа групповой рефлексии, осуществляемой через *анализ* индивидуальных переживаний (это усиливает сплоченность группы и одновременно облегчает самораскрытие участников). Наряду с этим, в процессе тренинга и групповой дискуссии решается ряд других задач, например, актуализация и разрешение скрытых конфликтов и устранение эмоциональной предвзятости в оценке позиции партнера путем открытых высказываний или предоставление возможности участникам проявить свою компетентность и тем самым удовлетворить потребность в признании и уважении.

Важно подчеркнуть, что руководитель занятия должен заинтересовать участников дискуссии, создать в группе деловую, доброжелательную атмосферу, следить за распределением времени между различными фазами выступлений, подводить итоги на разных этапах дискуссии и добиваться того, чтобы все принимали в ней активное участие.

Цель и задачи социально-психологического тренинга

Целью социально-психологического тренинга с применением метода ролевой игры является развитие и совершенствование коммуникативной компетентности инспекторов ДПС ГИБДД в ситуациях взаимоотношений с участниками дорожного движения.

Поясним, что согласно подходу, предложенному Е.В. Сидоренко, составляющими коммуникативной компетентности являются коммуникатив-

¹ Обозов Н.Н. Словарь практического психолога. – СПб: Академия психологии, предпринимательства и менеджмента, 2000. С. 33.

² Вачков И.В. Основы технологии группового тренинга. Психотехники: Учебное пособие. – М.: Издательство «Ось-89», 2008. С. 52.

ная способность, коммуникативные умения и коммуникативное знание, адекватные коммуникативным задачам и достаточные для их решения¹.

Следуя этому подходу, мы формулируем задачи предлагаемого нами социально-психологического тренинга.

Задачи тренинга:

- расширение знаний о приемах и способах эффективного общения инспекторов ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения;
- развитие способности анализировать ситуации взаимоотношений инспекторов дорожно-патрульной службы ГИБДД и участников дорожного движения;
- совершенствование способности инспекторов ДПС ГИБДД к самоанализу и профессиональному саморазвитию;
- совершенствование коммуникативных умений (умений понять другого человека, выражать свои мысли задавать вопросы, регулировать собственные эмоции и другие);
- развитие способности преодолевать трудности психологического характера, возникающие во взаимоотношениях инспекторов ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения.

Описание СПТ сопровождается подробными методическими рекомендациями его ведущим. Ведущими при этом могут быть как практические психологи, работающие в подразделениях ГИБДД, так и преподаватели образовательных учреждений МВД России, использующие данную разработку на практических занятиях по психологии.

Дидактические материалы: рисунки с игровыми ситуациями, примеры диалогового общения инспектора ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения, инструкции-задания игрокам.

Структура тренинга. Социально-психологический тренинг состоит из трех последовательно сменяющих друг друга частей – вводной, основной и заключительной. Вводная часть нацелена на формирование психологической готовности к участию в социально-психологическом тренинге. В рамках основной части тренинга осуществляется реализация метода ролевой игры в течение трех этапов – начального, основного и этапа анализа. На этапе анализа также активно применяются метод групповой дискуссии и анализ ситуаций и поведения участников. В процессе заключительной части подводятся итоги тренинга и оценивается его эффективность.

Программа социально-психологического тренинга

Вводная часть

Во *вступительном слове* ведущим (преподавателем, психологом) обозначается тема тренинга, формулируются его цель и задачи. При этом внимание членов группы акцентируется на том, что выполнение функцио-

¹ Сидоренко Е.В. Тренинг коммуникативной компетентности в деловом взаимодействии. – СПб: Речь, 2008. С. 60.

нальных обязанностей сотрудниками ОВД сопряжено с повышенной ответственностью за свои действия. Несение службы нередко происходит в ситуациях с непредсказуемым исходом, характеризуется недостаточной определенностью ролевых функций и разнообразными и часто возникающими межличностными отношениями с участниками дорожного движения. При этом отмечается, что одной из основных причин сложности и напряженности в деятельности сотрудников Госавтоинспекции является конфликтный характер взаимоотношений с объектом труда.

Вторым источником появления напряженных ситуаций выступают факторы, относящиеся к содержанию профессиональной деятельности и связанные с неопределенностью информации о предстоящем служебном задании, дефицитом времени, отведенным на выполнение данного задания.

Третьей группой причин напряженных ситуаций в труде могут быть особенности внутриколлективных социально-психологических явлений (конфликты во взаимоотношениях сотрудников, например).

Поэтому успешное осуществление профессиональной деятельности сотрудником Госавтоинспекции во многом зависит от его умения выделять и анализировать сложные (проблемные, конфликтные) служебные ситуации, прогнозировать возможное развитие событий и находить наиболее оптимальные варианты поведения.

Ведущий тренинга также подчеркивает, что в процессе данного занятия будут моделироваться и обсуждаться ситуации взаимоотношений инспекторов ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения, сложность которых вызвана первой группой причин.

Ведущий разъясняет, что согласно подходу ученых А.Г. Караяни и В.Л. Цветкова¹ можно выделить три формы общения сотрудников органов внутренних дел с гражданами – бесконфликтное общение; общение, осложненное наличием коммуникативных барьеров; общение в конфликтной ситуации.

Поводы для взаимоотношений сотрудников и граждан могут порождать одну из трех форм общения, каждая из которых в свою очередь способна трансформироваться в другую (например, общение, осложненное коммуникативными барьерами, может перерасти в конфликтную ситуацию, или зарождающийся конфликт может быть сглажен и перейти в бесконфликтное общение).

Учет инспекторами ДПС ГИБДД особенностей общения с гражданами является необходимым условием для эффективного выполнения ими служебных обязанностей и установления деловых контактов.

Предлагаемый социально-психологический тренинг позволяет осуществлять развитие и совершенствование коммуникативных особенностей

¹ Караяни А.Г., Цветков В.Л. Психология общения и переговоров в экстремальных условиях: Учебное пособие. – М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2009. С. 112.

личности инспектора ДПС ГИБДД, проявляющихся в разных формах общения.

Кроме того, выполнение профессиональной деятельности инспекторами ДПС ГИБДД предполагает взаимоотношения с разными категориями участников дорожного движения (пешеходами, водителями и пассажирами). Данная особенность будет учтена нами в процессе социально-психологического тренинга.

При этом необходимо будет смоделировать разные типы ситуаций, классифицированных следующим образом.

1. Ситуации взаимоотношений инспектора ДПС ГИБДД и участников дорожного движения в условиях бесконфликтного общения.

2. Ситуации взаимоотношений инспектора ДПС ГИБДД и участников дорожного движения в условиях общения, осложненного наличием коммуникативных барьеров.

3. Конфликтные ситуации взаимоотношений инспектора ДПС ГИБДД и участников дорожного движения.

После вступительного слова и психологического настроения участников тренинга ведущий разъясняет принципы СПТ и важность их соблюдения. На этой фазе занятия участники тренинга знакомятся друг с другом. Это происходит в том случае, если они были недостаточно знакомы ранее или если в группе появились новые представители, выполняющие, например, роль второго ведущего или эксперта. При этом каждый участник оформляет карточку-визитку, где указывает свое тренинговое имя (может быть как настоящим, так и вымышленным) и прикалывает его к одежде. Ведущий подчеркивает, что в течение СПТ участники обращаются друг к другу только по тренинговому имени.

Далее кратко освещается порядок проведения тренинга, определяются основные ключевые понятия (профессиональное общение, коммуникативная компетентность, взаимоотношения с участниками дорожного движения, конфликт и другие), используемые в ходе СПТ.

Также отметим, что для достижения задач занятия важно создать атмосферу взаимного доверия, что позволяет индивидуумам контролировать и направлять свое неадекватное поведение¹. Если в группе не создается атмосфера понимания и поддержки, то снижается способность ее участников точно понимать мотивы, ценности и эмоции друг друга. В таких условиях участники тренинга создают видимость взаимодействия и используют осторожную стратегию принятия решений.

Основная часть

Подготовительный этап игры

На подготовительном этапе моделирования игровой ситуации ведущий (преподаватель, психолог) в общих чертах знакомит группу с содер-

¹ Дебольский М.Г. Проведение социально-психологических тренингов в уголовно-исполнительной системе. Учебное пособие. - М., 1996. С. 17.

жанием игрового процесса и его правилами, а также демонстрирует материалы игры (рисунки с ситуациями взаимоотношений инспекторов ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения и вводные).

Затем представители группы разбиваются на пары оппонентов-игроков, исполняющих разные социальные роли. Каждой паре предлагается игровая ситуация в виде рисунка, вводная к ситуации и задачи каждому игроку.

После этого предоставляется время (10 мин.) для обсуждения задания и ситуации, что активизирует деятельность рабочих групп (пар оппонентов-игроков) и помогает им включиться в игру.

Кроме того, участники СПТ могут применять материалы, регламентирующие деятельность инспекторов ДПС ГИБДД (законы, приказы, положения и др.).

Если в процессе выполнения заданий у участников социально-психологического тренинга возникают какие-либо вопросы, ведущий отвечает на них и дает необходимые консультации.

В соответствии с установленным регламентом игры (примерно через 10 минут) ведущим проводится диагностика готовности рабочих групп к непосредственному разыгрыванию ситуаций с помощью методов наблюдения и беседы.

В процессе проведения занятия ведущему рекомендуется активизировать деятельность тренинговой группы путем постановки дополнительных и наводящих вопросов.

Основной этап игры

В данной части занятия предстоит моделирование ситуации, непосредственное исполнение ролей первой парой участников тренинга и последующий совместный анализ поведения участников игры. Причем в этой игре в процессе тренинга примет участие каждый, а схематическое изображение игровых ситуаций имеется у каждой пары курсантов (или слушателей, или инспекторов ДПС ГИБДД).

Далее начинается моделирование ситуаций и исполнение профессиональных ролей инспекторов ДПС ГИБДД и социальных ролей участников дорожного движения, предусмотренных ситуациями первого типа.

При этом важно отметить, что игровое действие начинается с моделирования более простого, с психологической точки зрения, типа ситуаций взаимоотношений инспектора ДПС ГИБДД с участником дорожного движения, а именно с инсценировки ситуаций взаимоотношений в условиях бесконфликтного общения. В дальнейшем в процессе ролевой игры осуществляется постепенный переход к моделированию более напряженных по своему психологическому содержанию ситуаций, а именно ситуаций взаимоотношений инспектора ДПС ГИБДД и участника дорожного движения, осложненных наличием коммуникативных барьеров, и конфликтных ситуаций взаимоотношений инспектора ДПС ГИБДД и участника дорожного движения.

Благодаря такому подходу, во-первых, обеспечивается инсценировка большего количества разных ситуаций взаимоотношений, во-вторых, расширяется социальный и ролевой опыт участников тренинга, в-третьих, осуществляется постепенное вовлечение участников в ролевую игру.

Особую важность представляет собой моделирование и анализ ситуаций взаимоотношений инспекторов ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения в условиях коммуникативных барьеров и конфликта.

В этой связи уместно обратиться к мнению Е.А. Козловской, которая подчеркивает, что конфликты в деятельности инспектора – вполне закономерное явление, так как они связаны с не всегда благоприятными условиями службы, например, выяснением отношений с правонарушителями – участниками дорожного движения и применением к ним административных санкций¹.

На данном этапе игры также важно, чтобы каждый участник СПТ четко представлял свои задачи при исполнении роли.

Инструкция-задание игрокам:

Прежде чем перейти к игровым действиям всем участникам тренинга необходимо самостоятельно (работая совместно в парах) сформулировать фабулу по плану:

а) что было? (что привело к ситуации, изображенной на рисунке?);

б) что есть? (что происходит в настоящий момент, который отражен на рисунке? кто является действующими лицами?).

Эта фабула является вводной к игровой ситуации соответствующего типа. Ответ на вопрос (в) что будет? (какие события будут разворачиваться в дальнейшем? чем эта ситуация закончится?) моделируется с использованием метода ролевой игры. При этом время диалога не должно составлять менее трех минут, а количество «ходов» в целом не ограничено.

Отметим, что в качестве примера к каждой ситуации может прилагаться примерный краткий диалог инспектора ДПС ГИБДД и участника дорожного движения, однако участникам СПТ желательно предложить новую ситуацию, самостоятельно выработанную на основе собственного жизненного и профессионального опыта. Кроме того, необходимо показать развернутый и достаточно правдоподобный вариант диалога, демонстрирующий особенности взаимоотношений инспекторов ДПС ГИБДД и участников дорожного движения. Приветствуется проявление артистизма, творчества и воображения (в разумных пределах).

Игроку, исполняющему роль инспектора (старшего инспектора) ДПС ГИБДД, необходимо добросовестно выполнять свою профессиональную роль в соответствии с имеющимися представлениями о ней, использовать методы воспитательного (а при необходимости и правового) воздействия на участника дорожного движения и подкреплять свою аргументацию

¹ Козловская Е.А. Профессиональное общение и разрешение конфликтных ситуаций в деятельности инспектора ГАИ с участниками дорожного движения: Методические рекомендации. – М.: НИЦ ГАИ МВД России, 1995. С. 10.

ссылкой на конкретные положения действующих нормативных документов. При возникновении конфликтной ситуации не допустить ее усугубления и развития конфликта, разрешить сложную ситуацию приемлемыми с социальной и правовой точки зрения способами.

Игроку, исполняющему роль участника дорожного движения, придерживаться линии поведения, предусмотренной типом и контекстом ситуации, изменить свое поведение и согласиться с требованиями инспектора только в случае их обоснованности и корректности действий инспектора.

Отметим, что участие в социально-психологическом тренинге и моделирование ситуации взаимоотношений инспектора ДПС ГИБДД и участника дорожного движения предусматривает, что участники тренинга, являясь курсантами (или слушателями, или сотрудниками ДПС ГИБДД) выполняют и присущую им профессиональную роль, и роль участника дорожного движения. Это позволит участникам тренинга почувствовать себя не только в роли субъекта профессиональной деятельности, но и ее объекта – участника дорожного движения, а значит, будет способствовать лучшему пониманию психологии участника дорожного движения с помощью постановки себя на его место.

Е.А. Козловская указывает на то, что если инспектор может представить себя на месте водителя, прочувствовать его настроение и мысли, то ему многое станет понятным в мотивах нарушения, допущенного участником дорожного движения. Инспектору полезно задавать себе вопрос: «А как бы я поступил на месте участника дорожного движения?». Умение смотреть на себя глазами участников дорожного движения позволяет увидеть не безликую массу, а личность с индивидуальными особенностями. Так, образ водителя в сознании инспектора приобретает особое значение в тех случаях, когда ему предстоит принимать решение о привлечении нарушителя к административной ответственности. При этом инспектору ДПС ГИБДД важно обращать внимание на особенности внешних проявлений в поведении нарушителя, его эмоциональное состояние и в соответствии с этим применять меры административной ответственности¹.

На данном этапе стоит также учитывать, что момент начала непосредственного исполнения игровых ролей является в некоторой степени критическим, так как в этот момент наиболее вероятны сбои в игре, например, когда участник тренинга недостаточно ясно понял инструкцию-задание и свои задачи. В таком случае ведущему рекомендуется оказать психологическую поддержку участнику тренинга в решении возникающих затруднений.

Психологическая поддержка в рамках данного вида СПТ может осуществляться в форме такого вмешательства, при котором ведущий подска-

¹ Козловская Е.А. Профессиональное общение и разрешение конфликтных ситуаций в деятельности инспектора ГАИ с участниками дорожного движения: Методические рекомендации. – М.: НИЦ ГАИ МВД России, 1995. С. 5-6.

зывает, намекает и помогает участникам СПТ, когда они сталкиваются с трудностями, и предоставляет им обратную связь в течение всего процесса взаимодействия с ними. Обратная связь, осуществляемая в атмосфере взаимной заботы и доверия, позволяет индивидуумам контролировать и направлять свое поведение.

В то же время, ведущему в процессе проведения тренинга нежелательно слишком часто и жестко вмешивается в ход игры и предлагать решение игровых профессионально-ориентированных ситуаций в готовом виде, так как это подавляет участников СПТ и не способствует их саморазвитию.

Этап анализа

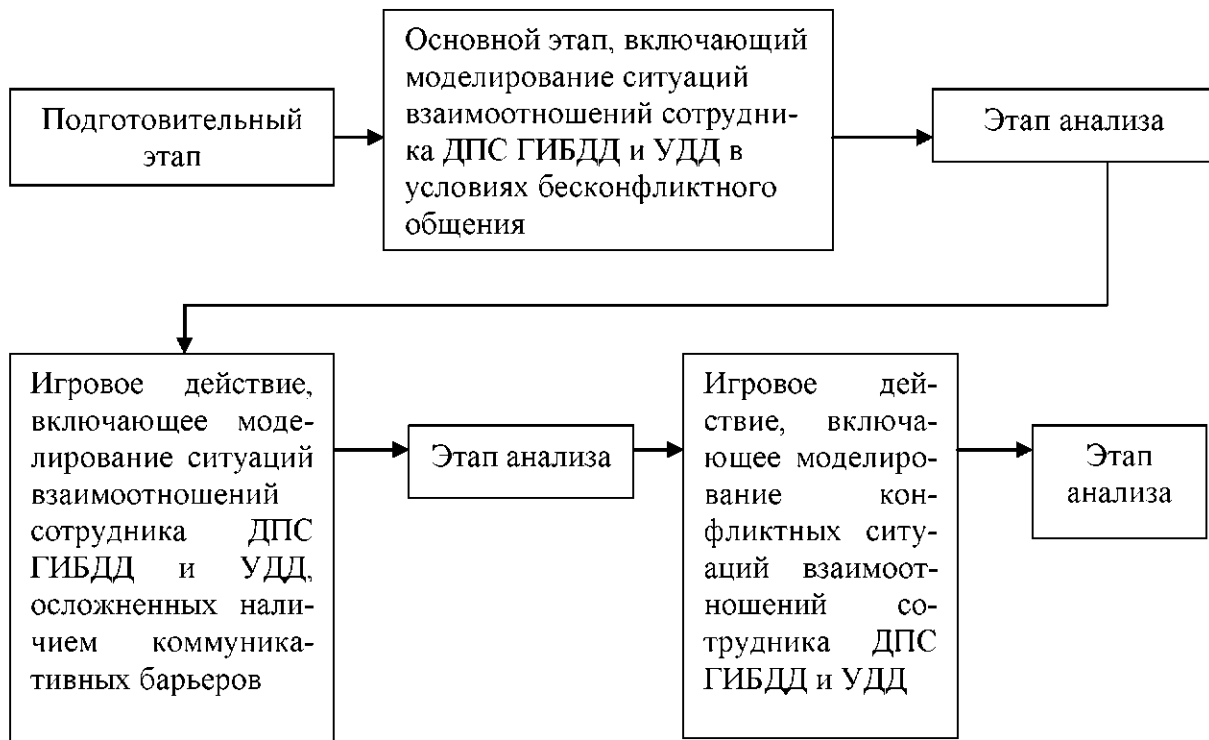
На этапе анализа ведущий организует обсуждение результатов игры, применяя метод групповой дискуссии. По мнению И.В. Вачкова, *формы групповой дискуссии*, используемые в тренинге, могут быть различными. В частности, можно говорить о структурированных дискуссиях, в которых четко регламентируется порядок их проведения и формулируются рассматриваемые вопросы (по принципу «мозговой атаки»), и о не структурируемых, в которых ведущий пассивен, обсуждаемые ключевые моменты определяются самими участниками, а время дискуссии формально не ограничивается.

Тем не менее, ведущему следует большое внимание уделить рассмотрению степени эффективности решения игровой ситуации и достижения игроками поставленных задач, анализу проявившихся в должной или в недостаточной мере коммуникативных знаний, умений и способностей инспектора ДПС ГИБДД. Важно также помнить, что при анализе поведения игроков, важны не критика и обвинения в их адрес, а разбор их конкретного ролевого поведения.

Затем исполнители ролей могут отстаивать и обосновывать свои решения, стиль и выбранную стратегию. Ведущий должен дать возможность аргументации действий, обращая особое внимание на поведение участника СПТ, воплощавшего роль инспектора ДПС ГИБДД. Также ведущему необходимо помнить, что после обмена мнениями является важным сохранение доброжелательных отношений между участниками тренинга.

Здесь же отметим, что этап анализа стоит осуществить сразу после моделирования первого типа игровых ситуаций, а именно ситуаций взаимоотношений инспектора ДПС ГИБДД и участника дорожного движения в условиях бесконфликтного общения. Затем этап анализа снова сменяется стадией игрового действия, на которой моделируются ситуации взаимоотношений инспектора ДПС ГИБДД и участника дорожного движения, осложненные наличием коммуникативных барьеров, и так далее. Таким образом, основная часть СПТ носит циклический характер, который схематично изображен ниже (схема 5.1).

Схема 5.1. Основная часть социально-психологического тренинга



В целом процесс моделирования игровых профессионально-ориентированных ситуаций и исполнение ролей требуют больших энергетических затрат и способны вызвать выраженные эмоциональные переживания. Снятию возможного эмоционального напряжения и предотвращению усталости участников тренинга способствует смена ведущим методических средств.

В частности, уместным представляется применение видеосъемки, которая повышает результативность работы участников социально-психологического тренинга.

Как показывает опыт проведения психологических тренингов¹, при использовании видеотехники целесообразно снимать часть упражнений, то есть записывать фрагменты СПТ частично. В частности, запись эпизодов ролевой игры является весьма информативной для расширения возможностей самоанализа и самопознания, развития умения слышать других людей. После окончания съемки какого-либо упражнения необходимо просматривать видеозапись группой и проводить анализ происходящего, используя разные формы работы:

- просмотр с детальными комментариями ведущего и его ответами на вопросы участников тренинга;
- просмотр с обсуждением всей группой при участии и резюмировании ведущего;

¹ См. об этом: Вачков И.В. Основы технологии группового тренинга. Психотехники: Учебное пособие. – М.: Издательство «Ось-89», 2008. С. 113-115.

- просмотр с обсуждением всей группой без вмешательства ведущего;
- просмотр с комментариями и анализом только участников группы, снятых в этом упражнении (игровом действии);
- просмотр без вербализованного общего анализа (при внутреннем самоанализе).

По мнению И.В. Вачкова¹, применение видеозаписи поведения человека во время тренинговых занятий в сочетании с обучением специальным приемам самонаблюдения и самоанализа дает уникальный опыт взгляда на себя «со стороны», помогает более объективно относиться к тому, что он говорит и делает, а, следовательно, и корректировать свое поведение в нужном направлении.

По результатам проведенного анализа следует сформулировать персональные рекомендации участникам тренинга о необходимости развития у них тех или иных профессионально-важных умений и способностей.

Видеозапись игрового процесса позволяет сформулировать и общие выводы, так как видеопросмотр является эффективной формой осуществления обратной связи, позволяющей более полно проанализировать игровой процесс в целом и его результаты. Таким образом, с помощью видеозаписи возможно и осуществление постепенного перехода к следующей части СПТ - заключительной.

Заключительная часть

В завершающей части тренинга важно получение каждым участником и группой в целом обобщенной информации об эффективности работы и возможности применения полученных результатов в реальности.

Для анализа эффективности своей работы ведущему в завершающей части СПТ целесообразно организовать письменный самоотчет участников тренинга, используя специально разработанную анкету оценки эффективности тренинга.

В целом, в заключительной части тренинга ведущий обобщает содержание занятия, констатирует достигнутые результаты, отмечает ошибки и формулирует итог игры.

В завершение отметим, что проведение социально-психологических тренингов представляется достаточно трудоемким, требующим больших временных и энергетических затрат направлением психологической работы. Деятельность, осуществляемая в данном направлении, предъявляет высокие требования к ведущему (тренеру), в частности к его личностным особенностям (например, необходима гуманная личностная направленность, умение быть беспристрастным) и профессиональной компетентности. Особо хотелось бы обозначить повышенную ответственность ведущего

¹ Вачков И.В. Основы технологии группового тренинга. Психотехники: Учебное пособие. – М.: Издательство «Ось-89», 2008. С. 115.

го СПТ за результаты занятия, его последствия, эффект, произведенный событиями тренинга на его участников.

Немаловажным представляется наличие у ведущего опыта проведения социально-психологических тренингов, использования методов активного социально-психологического обучения, а также возможности постоянного повышения своей квалификации.

Так, в Орловском юридическом институте МВД России организуется повышение квалификации психологов (старших психологов) подразделений Госавтоинспекции из разных субъектов Российской Федерации. Однако, повышение квалификации может осуществляться и в рамках самообразования в ходе непосредственного осуществления профессиональных функций. Так, сведения, полученные автором данного учебного пособия в ходе стажировки в должности психолога отдельного батальона дорожно-патрульной службы № 1 ГИБДД УМВД России по Орловской области, позволили сделать предположение о целесообразности личного участия психолога подразделения Госавтоинспекции в совместном патрулировании с экипажами инспекторов дорожно-патрульной службы ГИБДД. Наблюдение показало, что в ряде случаев положительный эффект имеет включение психолога в диалог с участниками дорожного движения и нейтрализация их отрицательных состояний, ненавязчивые подсказки инспекторам, позволяющие им сформулировать наиболее весомые аргументы, не вызывающие негатива в свой адрес, психологическая поддержка инспекторов после общения с конфликтными лицами.

Указанные действия психологов подразделений Госавтоинспекции будут способствовать обогащению их профессионального опыта, лучшему пониманию специфики труда сотрудников Госавтоинспекции, и, как следствие, повышению квалификации психологов и их образовательного уровня в целом.

В завершение следует еще раз подчеркнуть, что обеспечение безопасности дорожного движения, повышение эффективности профессиональной деятельности инспекторов ДПС ГИБДД, рост уровня правосознания населения России, усиление качества подготовки водителей, правомерное и уважительное поведение участников дорожного движения – это взаимосвязанные проблемы. Решение данных вопросов требует реализации комплексного подхода, осуществляемого на государственном уровне и с обязательной опорой на научные прикладные, в том числе психологические исследования.

Приложение 1. Психологические особенности ведения разговоров по телефону доверия сотрудниками дежурной части строевого подразделения дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения

Выполнение служебных обязанностей сотрудниками дежурной части строевого подразделения дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения предусматривает ведение телефонных разговоров, в том числе по телефону доверия, основное предназначение которого - обеспечение прямой связи между гражданами, участниками дорожного движения, с одной стороны, и подразделениями ГИБДД, с другой. То есть, телефон доверия Госавтоинспекции – это «прямая линия», благодаря которой осуществляется непосредственный прием обращений граждан сотрудниками дежурной части строевого подразделения ДПС ГИБДД, а также немедленное реагирование на данные сообщения, оказание в случае необходимости оперативной помощи, входящей в компетенцию Госавтоинспекции.

Вопросы, по которым производится информирование граждан, перечисляются в Административном регламенте Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения (утвержден Приказом МВД РФ от 02.03.2009г. № 185). В этом документе оговаривается продолжительность разговора (не более 5 минут) и указываются общие требования к нему.

Диалог, происходящий по линии «телефона доверия», имеет свои психологические особенности, обуславливающие необходимость формулировки рекомендаций сотрудникам дежурных частей строевого подразделения ДПС ГИБДД, соблюдение которых будет способствовать конструктивному ведению разговора по телефону.

Прежде всего, следует отметить, что с психологической точки зрения *отвечать на вызов по телефону желательно сразу*. Это объясняется как минимум двумя причинами. Во-первых, существует достаточная вероятность того, что лицо, осуществляющее телефонный звонок, намерено сообщить значимую для деятельности Госавтоинспекции информацию или нуждается в профессиональной консультации, помощи. Во-вторых, длительный звук телефонного звонка способен раздражать нервную систему и воздействовать на психическое состояние сотрудников, находящихся в режиме ожидания.

Следующей особенностью выступает высокая эмоциональная насыщенность большинства диалогов, вызванная нервным возбуждением, переживанием гнева, злости, страха, тревоги, чувства несправедливости или беспомощности человеком, позвонившим на телефон доверия. В связи с этим целесообразно рекомендовать сотрудникам дежурной части строево-

го подразделения ДПС ГИБДД после сообщения необходимых (стандартных) сведений, предусмотренных нормативными актами, *предоставить лицу возможность высказаться, выдерживая недолгую паузу.*

Исходя из общей продолжительности диалога (не более 5 минут) сотрудникам дежурной части строевого подразделения ДПС ГИБДД не следует молчать более 1 минуты. В противном случае это, во-первых, создаст впечатление отсутствия или равнодушия сотрудника, от которого ожидаются конкретные слова и действия, и, во-вторых, приведет к потере времени, что опасно в экстремальных ситуациях, когда на счету каждая секунда. Поэтому необходимо, избегая резкости и категоричности, *в корректной форме направлять диалог, переводить его в рациональное русло, выяснять его основной смысл.*

Целесообразно *задавать простые по речевой конструкции, лаконичные уточняющие вопросы*, выясняя информацию, необходимую для принятия грамотного и адекватного профессионального решения. По мнению опытных сотрудников Госавтоинспекции можно сформулировать три наиболее существенных и уместных в ситуации разговора по телефону доверия вопроса: *что произошло? где произошло? что необходимо сделать?*

Отметим, что в подобных ситуациях возможно действие феномена «эмоционального заражения», при котором отрицательные эмоции позвонившего невольно передаются сотруднику, осуществляющему диалог, и нежелательно воздействуют на его психическое состояние. В связи с этим, сотруднику дежурной части строевого подразделения ДПС ГИБДД важно не только проявлять уравновешенность, но и умело организовать собственную деятельность по восприятию информации. Поэтому *рекомендуется рядом с телефоном всегда держать ручку (карандаш) и бумагу для записей*, которыми можно воспользоваться в ходе диалога, фиксируя его отдельные детали, сведения, предоставляемые обратившимся лицом. Оправданность данной рекомендации объясняется и тем, что сотрудник действует в условиях недостатка информации и дефицита времени на принятие решения, а просьба в адрес позвонившего повторить сказанное может создать у него впечатление о бесполезности звонка или привести к усугублению отрицательных переживаний. В первую очередь это относится к ситуациям дорожно-транспортных происшествий, в которых есть пострадавшие, нуждающиеся в помощи.

Здесь же важно сказать о такой особенности коммуникации по телефону, как восприятие информации «на слух» при отсутствии визуального контакта. В данном случае возрастает роль так называемой аудиальной диагностики, позволяющей по речевым и окolorечевым характеристикам *сделать предположения о состоянии, намерениях человека, позвонившего на телефон доверия.*

В частности, по индивидуальным особенностям речевого поведения в общих чертах можно судить о некоторых психологических свойствах человека. Например, переживание гнева, страха и возмущение часто сопро-

вождаются изменением темпа речи, удлинением или сокращением пауз, а сильное нервно-психическое напряжение иногда вызывает заторможенность речи, забывание хорошо известных слов, навязчивое повторение одних и тех же выражений, ошибки в произношении¹.

С учетом индивидуальных особенностей позвонившего сотрудник дежурной части строевого подразделения ДПС ГИБДД выбирает соответствующую тактику ведения диалога. При этом может быть уместным использование приемов *рефлексивного (активного) слушания* для контроля точности восприятия услышанного – выяснения, перефразирования и резюмирования.

Как показывает практика, значительное количество граждан, осуществляющих звонки на телефоны доверия, не всегда могут сразу изложить сущность вопроса, который их беспокоит, кратко сформулировать проблему, являющуюся основной причиной звонка. Более того, нередко психологическими мотивами лиц, инициирующих диалог по телефону доверия, являются месть, зависть, личная неприязнь к кому-либо, а одним из распространенных психологических типов таких людей выступает категория «жалобщиков». В связи с этим сотрудникам дежурной части строевого подразделения ДПС ГИБДД, отвечающим на звонки, поступающие на телефон доверия, важно *говорить четко, спокойным и одновременно деловым тоном, не проявлять раздражения*.

К сожалению, определенная часть граждан, обращающихся к сотрудникам дежурной части строевого подразделения ДПС ГИБДД по телефону доверия, стремится выплеснуть негативную энергию, снять собственную неудовлетворенность и усталость, накопившиеся в течение рабочего дня. Поэтому большая часть звонков, по свидетельству сотрудников, приходится на вечернее время суток, а поступающие от населения жалобы зачастую не имеют должного объективного подтверждения. В этой связи возрастает потребность в *осуществлении саморегуляции эмоционального состояния и самоконтроля поведения* сотрудников дежурной части строевого подразделения ДПС ГИБДД.

В завершение хотелось бы отметить, что психологические особенности профессиональной деятельности сотрудников дежурной части строевого подразделения ДПС ГИБДД изучены в недостаточной мере, однако они заслуживают внимания и самостоятельного изучения, что, во-первых, объясняется потребностью в оптимизации данной деятельности, а, во-вторых, необходимостью совершенствования профессионально-значимых качеств личности сотрудников, например, способности к саморегуляции эмоционального состояния.

¹ Аминов И.И. Визуальная диагностика криминального опыта у собеседника // Энциклопедия юридической психологии / Под общей редакцией профессора А.М. Столяренко. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2003.

Приложение 2. Задания тактико-психологического этапа VIII Всероссийского конкурса профессионального мастерства на звание «Лучший сотрудник дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России»¹

Задание № 1

Сотрудник ДПС остановил автомобиль, водитель которого (мужчина в возрасте 25-30 лет), являющийся сотрудником ОВД, проехал на запрещающий (красный) сигнал светофора. Нарушение зафиксировано прибором фото-, видеофиксации.

Водитель, не дожидаясь пока к нему подойдет инспектор, выходит из автомобиля, направляется к инспектору и, жестикулируя руками, недовольным голосом объясняет, что он сам сотрудник ОВД, очень спешил на служебное совещание при начальнике управления МВД по N-ской области, не успел притормозить на запрещающий сигнал светофора. При этом, по его мнению, никакой угрозы безопасности дорожному движению не создал, поэтому считает, что его не за что наказывать.

После предъявления водительских документов продолжает возмущаться, показывает удостоверение сотрудника ОВД, на объяснения сотрудника ДПС по поводу нарушений ПДД РФ реагирует эмоционально, обвиняет его в мелочных придирках и не желании войти в его положение, считает, что, если ДТП не произошло, то и наказывать его не за что.

Конкурсант должен продемонстрировать действия сотрудника ДПС с момента остановки транспортного средства.

Задание № 2

Молодой водитель транспортного средства (мужчина в возрасте 18-20 лет) для совершения обгона выехал на сторону дороги, предназначенную для встречного движения. При этом он пересек линию разметки 1.1 (сплошная линия). Таким образом, была создана угроза столкновения с рейсовым автобусом.

Нарушитель был остановлен сотрудником ДПС, следовавшим за ним на патрульном автомобиле, с использованием сигнальной громкоговорящей установки (СГУ). Не дожидаясь пока сотрудник ДПС представится и назовет причину остановки, водитель показал визитную карточку одного из руководителей местной администрации, сказал, что очень спешит и уехал.

Сотрудник ДПС принял решение о преследовании нарушителя, проинформировал об этом оперативного дежурного, догнал нарушителя и в удобной для этого ситуации вновь остановил его. В дальнейшем водитель продолжает вести себя нагло, но не агрессивно, в том числе обещает сотруднику ДПС большие неприятности по службе. Сотрудник ДПС и нарушитель находятся в своих автомобилях.

Конкурсант должен продемонстрировать действия сотрудника ДПС с момента последней остановки автомобиля нарушителя.

Задание № 3

Сотрудник ДПС обратил внимание на автомобиль, который двигался по проезжей части, неоднократно перестраиваясь из одной полосы движения в другую без включения сигнала поворота. Подозревая, что водитель этого автомобиля - мужчина в возрасте 55-60 лет находится в состоянии опьянения, сотрудник ДПС остановил его.

¹ Разработаны Л.Н. Костиной, С.Е. Борисовой, Н.М. Кузнецовой и Л.Е. Киселевой на основе примерных заданий, содержащихся в проекте Положения о проведении третьего заключительного этапа указанного конкурса, а также благодаря беседам с опытными сотрудниками Госавтоинспекции.

У водителя отмечается резкое изменение окраски кожных покровов лица и покраснение глаз. В дальнейшем водитель ведет себя возбужденно, но не агрессивно, заявляет, что находится за рулем уже несколько часов, очень устал, а его беспричинно останавливают, необоснованно подозревают в употреблении алкоголя. Если ему предложат пройти освидетельствование на состояние алкогольного опьянения, то он согласится на это, но в случае получения отрицательного результата пробы обещает добиваться наказания сотрудника ДПС.

Сотрудник ДПС находится около остановленного автомобиля, водитель – за рулем своего автомобиля.

В результате освидетельствования получен отрицательный результат пробы (водитель трезв). Сотрудник ограничивается оформлением всех необходимых документов и не требует доставления водителя на медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Конкурсант должен продемонстрировать действия сотрудника ДПС с момента подхода к остановленному автомобилю.

Задание № 4

Сотрудник ДПС обратил внимание на автомобиль, который двигался по проезжей части, неоднократно перестраиваясь из одной полосы движения в другую без видимых на то причин. Подозревая, что водитель этого автомобиля - мужчина в возрасте 55-60 лет находится в состоянии опьянения, сотрудник ДПС остановил его.

У водителя отмечается резкое изменение окраски кожных покровов лица и покраснение глаз.

В дальнейшем водитель ведет себя возбужденно, но не агрессивно, заявляет, что находится за рулем уже несколько часов, очень устал, а его беспричинно останавливают, необоснованно подозревают в употреблении алкоголя. Если ему предложат пройти освидетельствование на состояние алкогольного опьянения, то он согласится на это, но в случае получения отрицательного результата пробы обещает добиваться наказания сотрудника ДПС.

Сотрудник ДПС находится около остановленного автомобиля, водитель – за рулем своего автомобиля.

В результате освидетельствования получен положительный результат пробы (водитель в состоянии алкогольного опьянения). Водитель результаты освидетельствования не оспаривает.

Сотрудник ограничивается оформлением всех необходимых документов и не требует доставления водителя на медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

Конкурсант должен продемонстрировать действия сотрудника ДПС с момента подхода к остановленному автомобилю.

Задание № 5

Водитель в возрасте 20-25 лет, управляющий легковым автомобилем, движется на транспортном средстве по дороге с превышением скорости на 20 км/ч, которое фиксируется инспектором ДПС ГИБДД с помощью прибора видеофиксации. На законное требование инспектора ДПС ГИБДД остановиться водитель реагирует не сразу.

Нарушитель был остановлен сотрудником ДПС, следовавшим за ним на патрульном автомобиле, с использованием сигнальной громкоговорящей установки (СГУ). Инспектор подходит к автомобилю и начинает разъяснять сущность правонарушения, а водитель вступает в диалог только после включения им видеокамеры своего мобильного телефона.

При этом водитель в некорректной форме требует, чтобы сотрудник ДПС представился повторно, обращается к нему на «ты», отказывается предъявить регистрационные документы на транспортное средство и водительское удостоверение, не демонстрирует открыто агрессию, но провоцирует сотрудника ДПС на конфликтное поведение, утверждает, что будет жаловаться на его действия.

Сотрудник ДПС находится около остановленного автомобиля, а водитель - за рулем своего автомобиля.

Задание № 6

Сотрудник ДПС ГИБДД остановил автомобиль, водитель которого не предоставил преимущества пешеходу, переходящему проезжую часть по пешеходному переходу (возраст водителя 30-35 лет).

Сотрудник ДПС находится у патрульного автомобиля, водитель - за рулем своего автомобиля. Водитель, не дожидаясь пока к нему подойдет инспектор, выходит из автомобиля, направляется к инспектору и, жестикулируя руками, недовольным голосом объясняет, что ехал медленно, никаких помех не создавал, не нанес никакого вреда пешеходу и не совершил наезд, поэтому считает, что меры административного воздействия к нему применены быть не могут.

После предъявления водительских документов продолжает возмущаться, на объяснения сотрудника ДПС по поводу нарушений ПДД реагирует эмоционально, обвиняет его в мелочных придирках, считает, что, если ДТП не произошло, то и наказывать его не за что.

Выслушав доводы сотрудника ДПС, водитель соглашается с налагаемым на него административным наказанием. Сотрудник ДПС принимает решение в соответствии со своей компетенцией.

Конкурсант должен продемонстрировать действия сотрудника ДПС с момента остановки транспортного средства.

Задание № 7

Женщина-водитель в возрасте 20-25 лет, управляющая транспортным средством (дорогостоящей иномаркой), выезжает на дорогу из жилой зоны. В салоне автомобиля на заднем сидении находится ребенок приблизительно в возрасте четырех лет, перевозимый без использования детского удерживающего устройства (ДУУ). Однако данное устройство (детское автокресло) имеется и находится в салоне автомобиля на заднем сидении.

Инспектор ДПС ГИБДД останавливает автомобиль, подходит к нему и начинает разяснять сущность правонарушения. Женщина-водитель не соглашается с требованиями инспектора, отрицает целесообразность применения ДУУ, мотивируя свою позицию тем, что в ДУУ ребенок чувствует себя дискомфортно. Поэтому в интересах ребенка, с ее точки зрения, отказаться от устранения данного нарушения, к тому же длительность маршрута ее передвижения невелика.

Также участник дорожного движения (женщина-водитель) демонстрирует не понимание значения требования о перевозке ребенка в ДУУ, не осознает вероятной опасности для его жизни и здоровья и пытается убедить инспектора ДПС в том, что она опытный водитель, уверенно управляющий транспортным средством и способный контролировать ситуацию на дороге.

Конкурсант должен продемонстрировать действия сотрудника ДПС с момента остановки транспортного средства.

Задание № 8

На стационарном посту ДПС был остановлен водитель-мужчина в возрасте 40-45 лет, занимающийся перевозками грузов на дальние расстояния и управляющий транспортным средством в условиях недостаточной видимости (сумерки). Водитель не пристегнут ремнем безопасности. В ходе движения при повороте он не включил сигнал поворота.

В процесс разговора водитель проявляет недостаточное понимание причины остановки, медленно отвечает на поставленные вопросы, неоднократно переспрашивает о сущности требований со стороны инспектора, проявляет малую выраженность мимики и жестов, заторможенность реакций в целом и не заинтересованность в диалоге. Водитель не может четко пояснить причину нарушения ПДД.

Инспектор по внешним признакам (кожные покровы лица изменены, глаза красные, неустойчивая поза и др.) и речи наблюдает состояние усталости и утомления, предполагая, что водитель длительно управляет транспортным средством без отдыха.

Конкурсант должен продемонстрировать действия сотрудника ДПС с момента подхода к остановленному автомобилю.

Задание № 9

На нерегулируемом перекрестке водитель не соблюдает очередности проезда - не уступает дорогу ТС, движущемуся по главной дороге.

Сотрудник ДПС принимает меры по остановке ТС, за рулем которого находится водитель - иностранный гражданин в возрасте 35-40 лет, эмоционально возбужденный и негодующий по поводу остановки ТС. Водитель и автомобиль не вызывают подозрений криминального характера.

Водитель, жестикулируя руками, на ломаном русском языке объясняет, что он находился на перекрестке равнозначных дорог, и правил дорожного движения не нарушал, поэтому считает, что меры административного воздействия к нему применены быть не могут.

После предъявления водительских документов продолжает доказывать правомерность своих действий, на объяснения сотрудника ДПС по поводу нарушений ПДД реагирует эмоционально. Инспектор ДПС ГИБДД обращает внимание водителя на дорожный знак, указывающий на второстепенность дороги, по которой он двигался. Выслушав доводы сотрудника ДПС, водитель соглашается с налагаемым на него административным наказанием. Сотрудник ДПС принимает решение в соответствии со своей компетенцией.

Конкурсант должен продемонстрировать действия сотрудника ДПС с момента остановки транспортного средства.

Задание № 10

Инспектор ДПС ГИБДД остановил автомобиль, водитель которого не предоставил преимущество пешеходам (женщине с ребенком), переходящим проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу. При этом водитель другого транспортного средства, находящийся в крайнем правом ряду предоставил преимущество этим пешеходам. Водитель (мужчина в возрасте 35-40 лет, импульсивный, неуравновешенный), не выходя из ТС и не дождавшись слов приветствия сотрудника ДПС, просит предъявить служебное удостоверение и задает вопрос о причинах остановки ТС.

Причем речь водителя быстрая и резкая. Выслушав причину и предоставив по требованию инспектора водительское удостоверение, водитель высказывает в резкой форме несогласие и намерение жаловаться на неправомерные действия сотрудника ДПС. Выйдя из ТС, водитель настаивает на том, что он не заметил пешеходов, более того, что он не создавал помеху в их движении. Инспектор ДПС утверждает, что водитель не предоставил преимущество в движении пешеходам. В ответ на это, водитель с возмущением указывает на то, что у инспектора нет доказательств. По его мнению, пешеходы стояли на обочине дороги и не собирались переходить проезжую часть.

Сотрудник ДПС приглашает пешехода для подтверждения этих доказательств. Выслушав сотрудника ДПС и показания пешехода, водитель соглашается с налагаемым на него административным наказанием. Сотрудник ДПС принимает решение в соответствии со своей компетенцией.

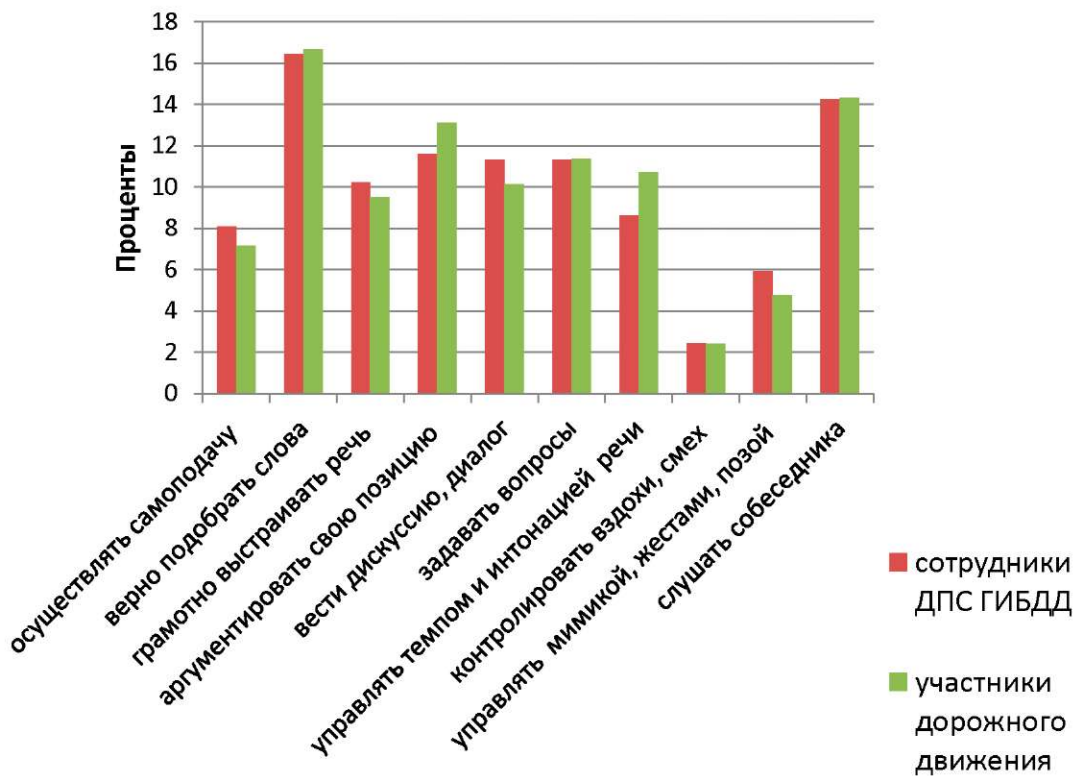
Конкурсант должен продемонстрировать действия сотрудника ДПС с момента остановки транспортного средства.

Приложение 3. Психологические умения сотрудников ДПС ГИБДД, наиболее значимые при осуществлении взаимоотношений с участниками дорожного движения

Гистограмма. Аналитико-перцептивные умения сотрудника ДПС ГИБДД



Гистограмма. Психологические умения осуществления отдельных коммуникативных действий сотрудником ДПС ГИБДД



Гистограмма. Тактико-психологические умения в сфере общения сотрудника ДПС ГИБДД

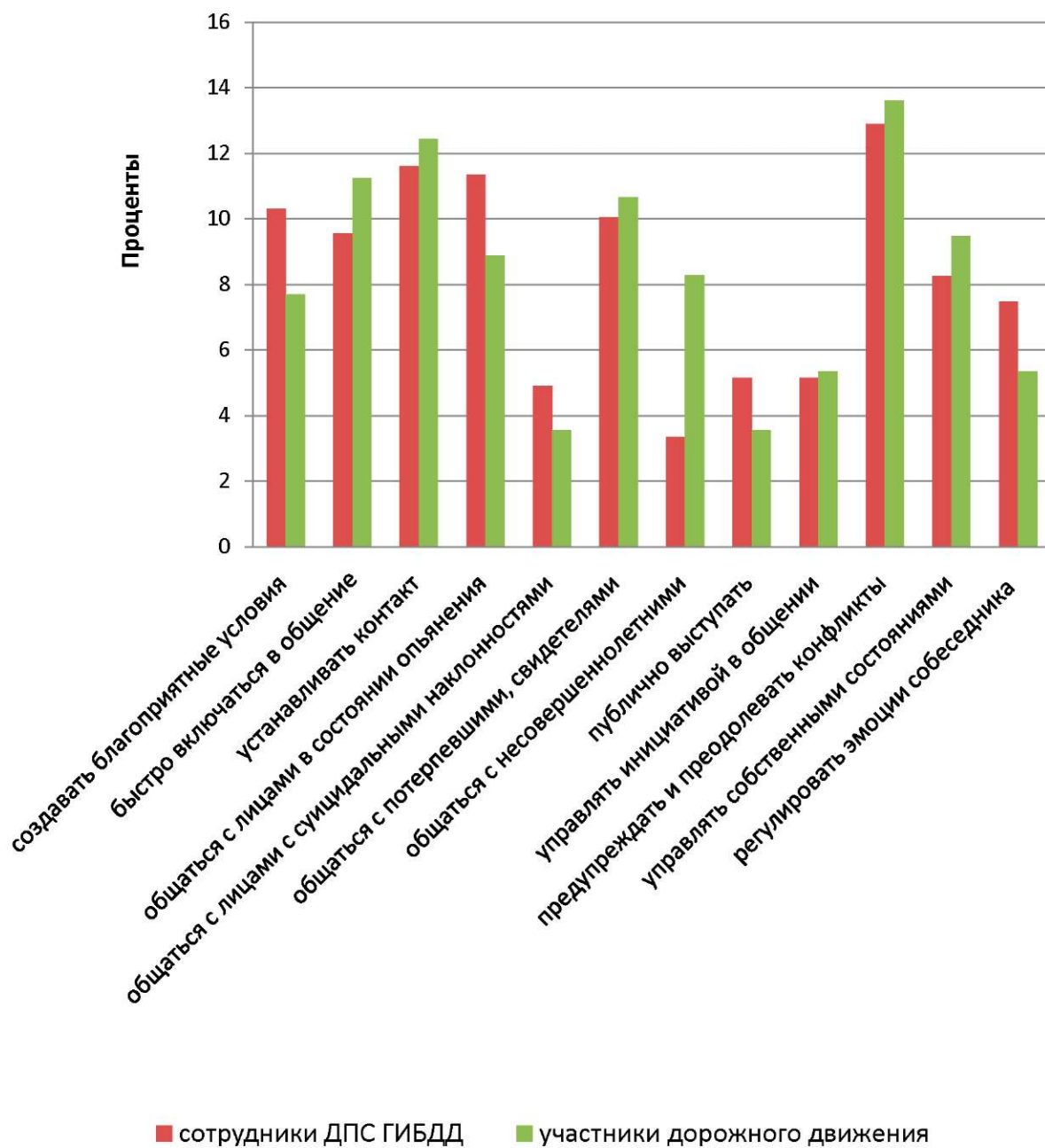


Таблица. Психологические умения сотрудника ДПС ГИБДД, наиболее значимые при осуществлении взаимоотношений с участниками дорожного движения

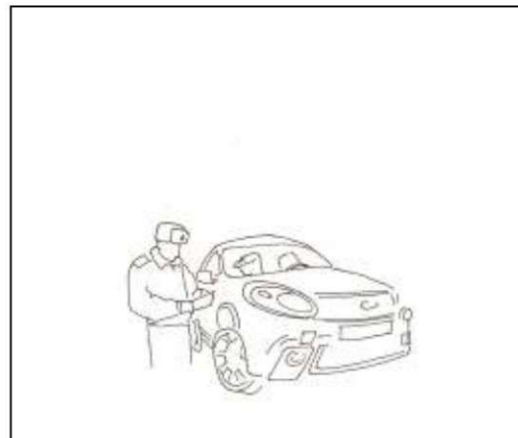
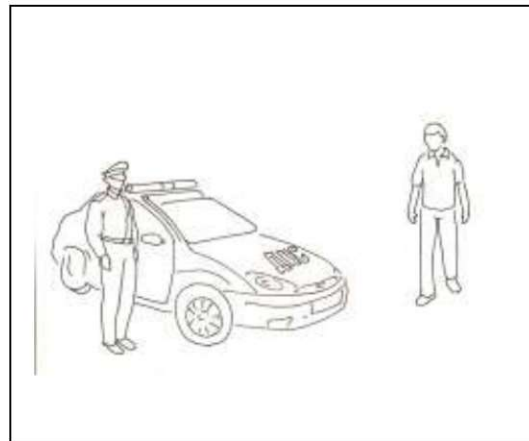
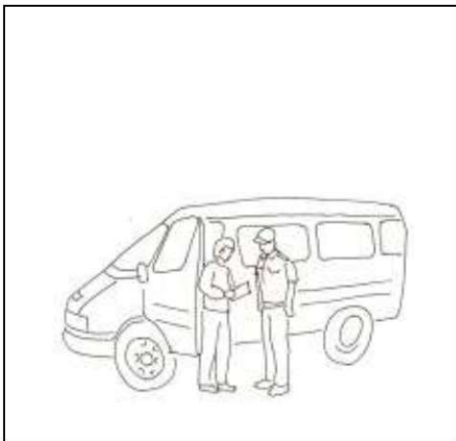
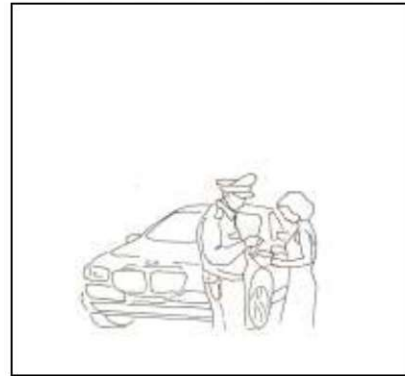
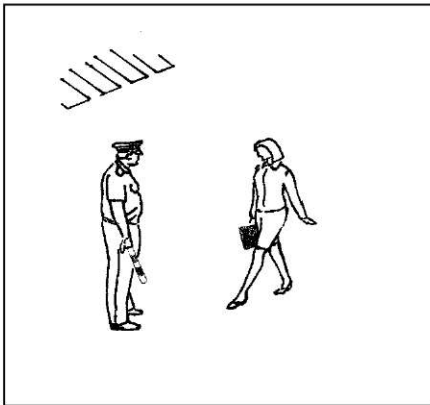
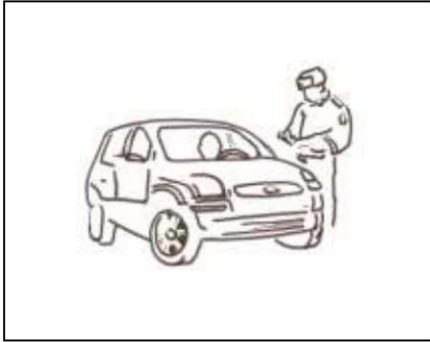
| Группа умений | Сотрудники ДПС ГИБДД | Сотрудники РЭП ГИБДД | Участники дорожного движения |
|--|--|--|---|
| Аналитико-перцептивные умения в сфере общения | (1) Умение оценивать собеседника и предвидеть его намерения – 20,17% (2) Умение планировать профессиональное общение в различных ситуациях - 17,96% (3) Умение понимать главное и второстепенное в разговоре, отделять словесную «шелуху» от важных высказываний – 14,92% (4) Умение анализировать мимику, позы, жесты, взгляд партнера по общению и сопоставлять их с высказываниями – 12,71% (5) Умение осуществлять психологический анализ высказываний собеседника в ходе общения – 11,05% | (1) Умение оценивать собеседника и предвидеть его намерения – 18,18% (2) Умение понимать главное и второстепенное в разговоре, отделять словесную «шелуху» от важных высказываний – 16,66% (3) Умение планировать профессиональное общение в различных ситуациях - 15,9% (4) Умение гибко строить и перестраивать общение в зависимости от ситуации – 13,64% (5) Умение анализировать мимику, позы, жесты, взгляд партнера по общению и сопоставлять их с высказываниями – 12,12% | (1) Умение планировать профессиональное общение в различных ситуациях – 18,18% (2) Умение оценивать собеседника и предвидеть его намерения – 15,15% (3) Умение гибко строить и перестраивать общение в зависимости от ситуации – 12,72% (4) Умение понимать главное и второстепенное в разговоре, отделять словесную «шелуху» от важных высказываний – 12,12% (5) Умение осуществлять психологический анализ состояний и переживаний собеседника в ходе общения – 11,51% (5) Умение осуществлять психологический самоанализ и оценку собственных состояний и переживаний в ходе общения - 11,51% |
| Психологические умения осуществления отдельных коммуникативных действий | (1) Умение правильно подобрать слова, соответствующие цели общения, ситуации и собеседнику – 16,4% (2) Умение слушать собеседника, проникать в смысл того, что порой неявно выражено в его словах – 14,25% (3) Умение аргументировано защищать свою позицию и опровергать неприемлемые для служебных задач предложения – 11,56% (4) Умение вести дискуссию, диалог, критиковать, советоваться – 11,56% (5) Умение задавать вопросы – 11,56% | (1) Умение правильно подобрать слова, соответствующие цели общения, ситуации и собеседнику – 17,29% (2) Умение слушать собеседника, проникать в смысл того, что порой неявно выражено в его словах – 15,79% (3) Умение аргументировано защищать свою позицию и опровергать неприемлемые для служебных задач предложения – 15,03% (4) Умение вести дискуссию, диалог, критиковать, советоваться – 13,53% (5) Умение правильно, выразительно и образно выстраивать речевые высказывания – 11,28% | (1) Умение правильно подобрать слова, соответствующие цели общения, ситуации и собеседнику – 16,67% (2) Умение слушать собеседника, проникать в смысл того, что порой неявно выражено в его словах – 14,29% (3) Умение аргументировано защищать свою позицию и опровергать неприемлемые для служебных задач предложения – 13,09% (4) Умение задавать вопросы – 11,3% (5) Умение управлять темпом речи, паузами, интонацией, громкостью – 10,71% |

| | | | |
|--|--|---|--|
| <p>Тактико-психологические умения в сфере общения</p> | <p>(1) Умение предупреждать и преодолевать конфликты во взаимоотношениях – 12,89%</p> <p>(2) Умение устанавливать психологический контакт, доверительные отношения с различными категориями граждан (УДД) – 11,6%</p> <p>(3) Умение строить общение с лицами, находящимися в алкогольном, наркотическом опьянении – 11,34%</p> <p>(4) Умение создавать благоприятные ситуативные условия для профессионального общения – 10,31%</p> <p>(5) Умение строить общение с потерпевшими, свидетелями – 10,05%</p> | <p>(1) Умение предупреждать и преодолевать конфликты во взаимоотношениях – 16,15%</p> <p>(2) Умение устанавливать психологический контакт, доверительные отношения с различными категориями граждан (УДД) – 13,85%</p> <p>(3) Умение быстро, легко и по-деловому включаться в общение и перейти к сути разговора – 13,07%</p> <p>(4) Умение управлять собственными состояниями в кризисных ситуациях – 10,77%</p> <p>(5) Умение строить общение с потерпевшими, свидетелями – 9,23%</p> | <p>(1) Умение предупреждать и преодолевать конфликты во взаимоотношениях – 13,6%</p> <p>(2) Умение устанавливать психологический контакт, доверительные отношения с различными категориями граждан (УДД) - 12,43%</p> <p>(3) Умение быстро, легко и по-деловому включаться в общение и перейти к сути разговора – 11,24%</p> <p>(4) Умение строить общение с потерпевшими, свидетелями – 10,65%</p> <p>(5) Умение управлять собственными состояниями в кризисных ситуациях – 9,47%</p> |
|--|--|---|--|

Инструкция: В таблице написаны психологические качества, которые могут влиять на успешность деятельности инспектора ДПС ГИБДД в ситуации его взаимоотношений с участником дорожного движения. Просьба дать экспертную оценку этих качеств. Пожалуйста, ранжируйте (расположите, отметьте) их в таком порядке: самое важное качество должно быть под номером 1, затем по мере убывания значимости, а наименее важное качество должно быть под номером 20. Если два качества кажутся Вам одинаковыми по значимости, не задумывайтесь, присваивайте им порядковые номера в любой последовательности (например, 4 и 5, или 5 и 4) – такая разница не играет роли.

| № | Профессионально-значимое качество личности | | Ранг |
|----|--|--|------|
| 1 | Профессиональная компетентность | Знания, опыт, кругозор, позволяющие успешно решать профессиональные задачи | |
| 2 | Личная организованность | Собранность, умение упорядочить свою деятельность | |
| 3 | Проницательность | Способность понять мотивы поведения и намерения другого человека | |
| 4 | Предприимчивость | Способность к самостоятельным, активным действиям. Проявление находчивости, практичности, изобретательности. | |
| 5 | Аналитичность ума | Умение обстоятельно анализировать факты, явления, выделять главное | |
| 6 | Человечность | Чуткость, внимательность к людям, уважение их мнения, их достоинства | |
| 7 | Самостоятельность | Способность принимать ответственные решения и действовать по своей инициативе, без посторонней помощи или руководства | |
| 8 | Решительность | Смелость в принятии решений, способность принимать решения быстро и, не колеблясь, приводить их в исполнение. | |
| 9 | Волевая устойчивость | Устойчивость к внешнему давлению, к условиям, вызывающим волнение | |
| 10 | Нравственная устойчивость | Устойчивость к искушению наживой | |
| 11 | Новаторство | Умение отбросить обычные, стандартные методы, ставшие негодными, стремление искать новые, оригинальные решения | |
| 12 | Выдержанность, уравновешенность | Умение владеть своими чувствами, ровность в поведении | |
| 13 | Коммуникабельность | Способность располагать к себе людей, вызывать у них доверие. Умение быстро найти нужный тон в зависимости от настроения и характера собеседника | |
| 14 | Готовность памяти | Способность быстро и точно извлекать из памяти нужный материал | |
| 15 | Настойчивость | Упорство в преодолении возникающих трудностей | |
| 16 | Уверенность в себе | Внутренняя гармония, свобода от внутренних противоречий и сомнений | |
| 17 | Рационализм | Умение здраво и логично мыслить, принимать обдуманные, рациональные решения | |
| 18 | Терпимость к взглядам и мнениям других | Умение понять чужие взгляды, уважать иные обычаи, привычки. | |
| 19 | Дисциплинированность | Умение повиноваться, в точности исполнять предписания. Высокая нормативность поведения | |
| 20 | Эмпатия | Способность переживать то, что переживают и чувствуют другие | |

Приложение 5. Ситуации взаимоотношений инспекторов ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения



Перечень использованных источников

Нормативные правовые акты:

1. Федеральный закон «О полиции» - Москва: Проспект, 2011. С. 37-45.
2. Постановление Правительства РФ «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах».
3. Закон РФ от 10.12.1995г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Нормативно-правовые документы по обеспечению безопасности дорожного движения: Водитель, автомобиль, дорога: Сборник: В 3-х томах: Том 3. Дорога / С.Л. Веселов, В.Н. Куртин, В.А. Шифрин. – М.: Автополис-плюс, 2007.
4. Обращение Министра внутренних дел РФ генерала армии Р.Г. Нургалиева к участникам дорожного движения // STOP-газета, 2009, № 8.
5. Приказ МВД России от 24 декабря 2008 года № 1138 «Об утверждении Кодекса профессиональной этики сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации».
6. Приказ МВД РФ от 02.03.2009г. № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения».
7. Правила дорожного движения Российской Федерации. Иллюстрированное издание. – М.: ООО «Мир Автокниг», 2011.

Литература:

1. Автотранспортная психология / Под ред. А.Ф. Шикуна. – М.: Приор-издат, 2004.
2. Аминов И.И. Визуальная диагностика криминального опыта у собеседника // Энциклопедия юридической психологии / Под общей редакцией профессора А.М. Столяренко. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2003.
3. Безруков Д.А., Войтенков Е.А. Психологические аспекты применения социальной рекламы в сфере повышения безопасности дорожного движения // Юридическая психология, 2011, № 2. С. 39-40.
4. Бойко В.В. Энергия эмоций. – СПб: Питер, 2004.
5. Большая книга афоризмов / Сост. К.В. Душенко. – М.: ЗАО Изд-во ЭКСМО-Пресс, 2000.
6. Борисова С.Е. Психологическое обеспечение деятельности сотрудников ДПС ГИБДД и совершенствование их коммуникативных умений // Наука и практика, 2009, № 3 (40). С. 39-47.
7. Борисова С.Е. Эмоциональное выгорание сотрудников Госавтоинспекции как проявление профессиональной деформации личности и способы его профилактики: Учебно-методическое пособие. – Орел: ОрЮИ МВД России, 2009.
8. Борисова С.Е. Социально-психологический тренинг как форма совершенствования коммуникативной компетентности сотрудников Госавтоинспекции // Психологические технологии в экстремальных видах деятельности: Материалы VI международной научно-практической конференции (20-21 мая 2010 года, г. Донецк). – Донецк: Донецкий юридический институт ЛГУВД им. Э.А. Дидоренко, 2010. С.59-63.
9. Борисова С.Е. Психологические особенности деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД // Научный вестник Омской Академии МВД России, 2010, № 3. С. 23-27.
10. Борисова С.Е. Психологические особенности взаимоотношений сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД с участниками дорожного движения // Вестник МВД России, 2010, № 5 (112). С. 42-46.

11. Борисова С.Е. Совершенствование коммуникативных умений инспекторов дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения при проведении социально-психологического тренинга // Юридическая психология, 2010, № 3. С. 19-23.
12. Борисова С.Е. Психологические особенности ведения разговоров по телефону доверия сотрудниками дежурной части строевого подразделения дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения // Становление особенностей профессионала: перспективы развития: Материалы IV Всеукраинская научно-практическая конференция с международным участием: Материалы (18 февраля, 2011, г. Одесса). – Одесса: Одесский государственный университет внутренних дел Украины, 2011. С. 98-99.
13. Борисова С.Е. Ролевая игра как метод профессионального обучения сотрудников Госавтоинспекции // Актуальные проблемы юридической экстремальной психологии: материалы международной научно-практической конференции (г. Макеева, 22,23 апреля 2011 года). – Макеевка: Макеевский экономико-гуманитарный институт, 2011. С. 246-250.
14. Борисова С.Е., Кузнецова Н.М., Бровчук О.В. Психологические особенности взаимоотношений сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД с участниками дорожного движения: Методическое пособие. – Орел: ОрЮИ МВД России, 2009.
15. Бородулин В.В., Севостьянов С.В. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий подразделениями ДПС ГИБДД: Учеб. пособие. - Домодедово: ВИПК МВД России, 2008.
16. Валеев Ф.Г. Повышение профессионального мастерства инспекторов ДПС ГИБДД: дисс. на соиск. ... к. пед.н. – СПб, 2004.
17. Вашкевич А.В. Индивидуальный подход и моделирование взаимоотношений инспектора ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. – 2008. - № 58. - С. 354-357.
18. Вачков И.В. Основы технологии группового тренинга. Психотехники: Учебное пособие. – М.: Издательство «Ось-89», 2008.
19. Дебольский М.Г. Проведение социально-психологических тренингов в уголовно-исполнительной системе. Учебное пособие.- М., 1996.
20. Глобальному кризису в безопасности дорожного движения – общемировое нет // STOP-газета. – 2010. - № 4. - С. 3.
21. Гнеушева А.В. Психофизиология профессиональной деятельности. Учебно-методическое пособие. – Орел: Издательство ОРАГС, 2011.
22. Государственное управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние и проблемы совершенствования): международная научно-практическая конференция (2009, Орел). Материалы международной научно-практической конференции «Государственное управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние и проблемы совершенствования)» 28 апреля 2009г. В 2-х частях / Орловский юридический институт МВД России. – Орел: ОрЮИ МВД России, 2009.
23. Гулевич О.А. Психологические аспекты юриспруденции: Учебное пособие. – М.: Московский психолого-социальный институт, 2006.
24. Ильин Е.П. Психология общения и межличностных отношений. – СПб: Питер, 2009.
25. Караваев А.Ф. Основы психопрофилактики профессиональной деформации личности сотрудников ОВД: Учебное пособие / А.Ф. Караваев, М.И. Марьин, В.Е. Петров. – Омск: Омская академия МВД России, 2007.

26. Карась Ю.В., Орехов В.В., Тихонов А.Н. Автотранспортная психология в организации движения. Часть 1. Природа ошибок водителей автомобилей: Учебное пособие. – Казань: КГАСА, 2000.
27. Караяни А.Г., Цветков В.Л. Психология общения и переговоров в экстремальных условиях: Учебное пособие. – М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2009.
28. Кашкина Е.В. Профилактика безопасности дорожного движения в рамках Федеральной целевой программы «Обеспечение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.»: Лекция. - Домодедово: ВИПК МВД России, 2008.
29. Климов Е.А. Психология профессионального самоопределения: Учебное пособие. – М.: Академия, 2007.
30. Козловская Е.А. Основы организации профессионального отбора кадров в дорожно-патрульную службу Госавтоинспекции: Учебное пособие. – М.: МЦ при ГУК МВД России, 1996.
31. Козловская Е.А. Профессиональное общение и разрешение конфликтных ситуаций в деятельности инспектора ГАИ с участниками дорожного движения: Методические рекомендации. – М.: НИЦ ГАИ МВД России, 1995.
32. Козловская Е.А. Профессиональный отбор кандидата на должность инспектора дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции: Методическое пособие. – М.: НИЦ ГАИ МВД России, 1995.
33. Козловская Е.А. Психолого-педагогические основы укрепления законности и соблюдения дисциплины личным составом Госавтоинспекции: Методические рекомендации. – М.: НИЦ ГАИ МВД России, 1998.
34. Козловская Е.А., Антонов С.Н., Белов В.Н., Сатлейкин П.И. Решение оперативно-служебных задач инспектором дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции: Учебное пособие / Под общ. ред. Е.А. Козловской. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1989.
35. Кораблев С.Е. Коммуникативная компетентность участкового уполномоченного милиции и ее развитие на этапе первоначальной подготовки: Дис. ... канд. психол. наук. - М., 2003.
36. Костина Л.Н., Кузнецова Н.М., Борисова С.Е. Психология общения в деятельности сотрудников Госавтоинспекции: Методические рекомендации для сотрудников Госавтоинспекции. – Орел: ОрЮИ МВД России, 2009.
37. Криминальная психология: Учебное пособие / Авт.-сост. А.И. Ушатиков, О.Г. Ковалев. – М.: Издательство Московского психолого-социального института; Воронеж: Издательство НПО «МОДЭК», 2007.
38. Ларенцова Л.И. Феномен психологического выгорания специалиста и пути предотвращения появления феномена // Прикладная юридическая психология, 2008, № 4. С. 52-70.
39. Ларенцова Л.И., Терехина Н.В. Феномен эмоционального выгорания: механизм формирования, симптомы и способы преодоления с точки зрения различных психологических подходов // Прикладная юридическая психология, 2009, № 2. С. 37-48.
40. Леванова Е.А., Волошина А.Г., Соболева А.Н., Телегина И.О. Игра в тренинге. Возможности игрового взаимодействия (серия «Практическая психология»). – СПб: Питер, 2009.
41. Лефтеров В.А. Социально-психологические проблемы внедрения инноваций в работу с персоналом органов внутренних дел // Юридическая психология, 2010, № 4. С. 8-11.
42. Майборода О.В. Основы управления автомобилем и безопасность движения: Учебник водителя автотранспортных средств категорий «С», «D», «E» / Олег Владимирович Майборода. – М.: Издательский центр «Академия», 2004.

43. Майоров А.В., Царакова А.П. Виктимологические аспекты дорожно-транспортных происшествий: монография / А.В. Майоров, А.П. Царакова. - Челябинск: Челябинский юридический институт МВД России, 2009.
44. Матюшенков Д.А. Актуальные проблемы раскрытия хищений автотранспортных средств, совершенных организованными группами // Вестник Владимирского юридического института МВД России, 2008, № 3 (8). С. 172-178.
45. Морозов А.В. Психология аномальных социальных проявлений в современном обществе как дефект правосознания // Юридическая психология, 2006, № 1. С. 10-13.
46. Мухина С.А., Соловьева А.А. Современные инновационные технологии обучения. – М.: ГЭОТАР-Медиа, 2008.
47. Немов Р.С. Психология: Учебник. – М.: Юрайт, 2009.
48. Обозов Н.Н. Психология субъекта отношений и общения: Учебное пособие. – СПб: Академия психологии, предпринимательства и менеджмента, 1998.
49. Обозов Н.Н. Словарь практического психолога. – СПб: Академия психологии, предпринимательства и менеджмента, 2000.
50. Ожегов С.И. Словарь русского языка: Ок. 57000 слов / Под ред. Н.Ю. Шведовой. – М.: Рус.яз., 1985.
51. Основы социально-психологической теории: Учебное пособие / Под общ. ред. А.А. Бодалева и А.Н. Сухова. – М.: Международная педагогическая академия, 1995.
52. Панфилова А.П. Инновационные педагогические технологии: Активное обучение: Учебное пособие / А.П. Панфилова. – М.: Издательский центр «Академия», 2009.
53. Пегин П.А. Новый способ зрительного ориентирования водителя в условиях тумана // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета, 2008, № 1. С. 146-152.
54. Педагогические технологии: Учебное пособие / Под ред. В.С. Кукушина. – М.: ИКЦ «МарТ», 2004.
55. Петров В.Е. Калифорнийский психологический опросник в работе с руководящими кадрами: Учебно-методическое пособие. – М.: Группа «АБСОЛЮТ», 2007.
56. Петрушин С.В. Психологический тренинг в многочисленной группе (методика развития компетентности в общении в группах от 40 до 100 человек). – М.: Академический Проект; Екатеринбург: Деловая книга, 2000.
57. Практикум по психологии профессиональной деятельности и менеджмента: Учебное пособие. – СПб: Издательство С.-Петербургского университета, 2001.
58. Практическая психодиагностика. Методики и тесты. – Самара: БАХРАХ, 1998.
59. Прикладная юридическая психология: Учебное пособие / Под ред. проф. А.М. Столяренко. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001.
60. Проблемные вопросы профессиональной подготовки и переподготовки водительских кадров: материалы информационно-тематической конференции (17 апреля 2009г., г. Москва). – М.: Дирекция по управлению Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», 2009.
61. Профессиональная этика и служебный этикет: Учебник / Под ред. В.Я. Кикотя. – М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2011.
62. Психологическое обеспечение формирования и развития культуры общения и коммуникативной компетентности у сотрудников ОВД: Учебно-методическое пособие / Под общей ред. В.Л. Кубышко. – М.: ЦОКР МВД России, 2007.
63. Психология: Учебник / Под ред. В.Н. Дружинина. – СПб: Питер, 2009. С. Психология: Электронный учебник / Никандров В.В. электрон.дан. – М.: КНОРУС,

2009. – 1 электрон. опт. диск: зв., цв.
64. Психология труда: учеб. для студентов высших учебных заведений / Под ред. проф. А.В. Карпова. – М.: Изд-во ВЛАДОС-ПРЕСС, 2003.
 65. Рабочая книга практического психолога: Технология эффективной профессиональной деятельности (пособие для специалистов, работающих с персоналом) / Под ред. А.А. Деркача. – М.: Издательский Дом «Красная площадь», 1996.
 66. Разгуляев В.Н. Проблемы предупреждения административных правонарушений в сфере дорожного движения // Власть и управление на Востоке России, 2007, № 4 (41). С. 160-168.
 67. Романов А.Н. Автотранспортная психология: учеб. пособие для студентов высших учебных заведений. – М.: Издательский центр «Академия», 2002.
 68. Романов В.В. Юридическая психология: Учебник. – М.: Юристъ, 2009.
 69. Романова Е.С. Десяносто девять популярных профессий. Психологический анализ и профессиограммы: Учебное пособие. – СПб: Питер, 2003.
 70. Савин Б.М., Сторожев А.М., Романов А.В. Совершенствование законодательства по допуску водителей автотранспортных средств к участию в дорожном движении // Журнал Автомобильных инженеров, 2009, № 1 (54). С. 46-51.
 71. Самыгин С.И. Деловое общение: учебное пособие / С.И. Самыгин, А.М. Руденко. – М.: КНОРУС, 2010.
 72. Сериков В.В. Обучение как вид педагогической деятельности: Учебное пособие. – М.: Издательский центр «Академия», 2008; Таунсенд Д. Тренер. Карманный справочник / Пер. с англ. – М.: НИРРО, 2004.
 73. Сергеев В.В. О влиянии условий несения службы на здоровье сотрудников ДПС // Проблемы совершенствования деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения: Сборник научных трудов, выпуск 5. – М.: НИЦ ГИБДД МВД России, 2004.
 74. Сидоренко Е.В. Тренинг коммуникативной компетентности в деловом взаимодействии. – СПб: Речь, 2008.
 75. Словарь практического психолога / Сост. С.Ю. Головин. – Минск: Харвест, 1997.
 76. Сминов Б.А., Долгополова Е.В. Психология деятельности в экстремальных ситуациях. – Харьков: Изд-во Гуманитарный Центр, 2007.
 77. Смирнов В.Н., Петухов Е.В. Психология в деятельности сотрудников правоохранительных органов: учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция». – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2010.
 78. Собчик Л.Н. Диагностика межличностных отношений. Модифицированный вариант интерперсональной диагностики Т.Лири: Методическое руководство. – М.: ВНИИТЭМР, 1990.
 79. Современные методы и средства управления дорожным движением в условиях высокой транспортной загрузки улично-дорожной сети: Сборник материалов информационно-тематической конференции (г. Москва, 25 апреля 2008г.). – М.: Дирекция по управлению Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», 2008.
 80. Социальная психология: Учебник / Под ред. А.М. Столяренко. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2009.
 81. Социально-психологический климат в служебных коллективах: Методическое пособие \ Под общей ред. М.И. Марьина, Е.А. Мешалкина. – М.: ЦОКП МВД России, 2001.
 82. Сушков И.Р. Психология взаимоотношений: Монография. – М.: Академический Проект, ИП РАН, Екатеринбург: Деловая книга, 1999.

83. Стремление к нулю: высокие задачи и системный подход к безопасности дорожного движения: Международный транспортный форум. – Организация экономического сотрудничества и развития, 2009.
84. Таунсенд Д. Тренер. Карманный справочник / Пер. с англ. – М.: НИРРО, 2004.
85. Утлик В.Э. Социально-психологические условия предупреждения конфликтов в дорожном движении: Автореф. дис. ... канд. психол. наук. - М., 2006.
86. Филимонов С.В. Основы управления транспортными средствами и безопасность движения: Учебное пособие / С.В. Филимонов, С.Г. Талышев, Ю. В. Илясов. – Пенза: Изд-во Пенз. гос. ун-та, 2007.
87. Филиппченкова С.И. Особенности преодоления стресса в профессиональной деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы: дисс. ... к.псих.н. – Тверь: Тверской государственный университет, 2001.
88. Чичерина М.П. Виктимологический анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями частных легковых автомобилей: автореферат дис. ... к.ю.н. – М.: Юридический институт МВД России, 2001.
89. Шевкиев Б.А. Безопасность профессиональной деятельности водителя как обобщенный итог его личного и профессионального опыта // Известия Таганрогского государственного радиотехнического университета, 2005. Т. 49. № 5. С. 241-246.
90. Щеколдина С.Д. Тренинг толерантности. – М.: «Ось-89», 2004.

Электронные ресурсы:

1. Обращение Главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/news/839> (дата обращения 23.10.2011г.);
2. Обращение Главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: http://www.stopgazeta.ru/news/social_action/contacting_the_chief_state_inspector_of_road_safety_of_the_russian_federation/ (дата обращения 23.10.2011г.).
3. Добрая Дорога Детства - Информационный портал [Электронный ресурс]. URL: <http://www.dddgazeta.ru/> (дата обращения 23.10.2011г.).
4. Женщина водитель // Водители автомобилей [Электронный ресурс]. URL: <http://voditeliauto.ru/voditeli-avtomobilej/zhenshhina-voditel.html> (дата обращения 20.10.2011г.).
5. Новости - СТОП-газета – Информационный портал Для водителей и пешеходов [Электронный ресурс]. URL: <http://www.stopgazeta.ru/> (дата обращения 23.10.2011г.);
6. Официальный сайт ГИБДД МВД России: Лучшего инспектора ДПС выберут в Орловской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/news/846> (дата обращения 21.10.2011г.).
7. Профессиональное мастерство водителя транспортного средства // Безопасность дорожного движения: Учебное пособие по проведению ежегодных занятий с водителями [Электронный ресурс]. URL: <http://t.compcentr.ru/08/distantbd/mp12.html> (дата обращения 20.10.2011г.).
8. Пьяный за рулем // Первый канал. Документальный фильм. 19 мая 2009 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.1tv.ru/documentary/fi=5958> (дата обращения 17.10.2011г.).

Оглавление

| | |
|--|-----|
| Введение | 3 |
| § 1. Психологические особенности профессиональной деятельности инспекторов дорожно-патрульной службы ГИБДД | 6 |
| § 2. Психология участников дорожного движения как объекта профессиональной деятельности инспекторов дорожно-патрульной службы ГИБДД | 33 |
| § 3. Психологический анализ взаимоотношений сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД с участниками дорожного движения | 55 |
| § 4. Профессионально-важные качества личности инспекторов дорожно-патрульной службы ГИБДД | 74 |
| § 5. Совершенствование коммуникативной компетентности инспекторов дорожно-патрульной службы ГИБДД | 88 |
| Приложение 1. Психологические особенности ведения разговоров по телефону доверия сотрудниками дежурной части строевого подразделения дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения | 108 |
| Приложение 2. Задания тактико-психологического этапа VIII Всероссийского конкурса профессионального мастерства на звание «Лучший сотрудник дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России» | 111 |
| Приложение 3. Психологические умения сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД, наиболее значимые при осуществлении взаимоотношений с участниками дорожного движения | 115 |
| Приложение 4. Опросник «Профессионально-важные качества» (Лист Липмана) | 119 |
| Приложение 5. Ситуации взаимоотношений инспекторов дорожно-патрульной службы ГИБДД с участниками дорожного движения | 120 |
| Перечень использованных источников | 121 |

Учебное (практическое) пособие

Борисова Светлана Евгеньевна

**Психологические особенности деятельности
инспекторов дорожно-патрульной службы
Государственной инспекции
безопасности дорожного движения**

Свидетельство о государственной аккредитации

Подписано в печать _____ г. Формат 60x90¹/₁₆.
Усл. печ. л. _____. Тираж 500 экз. Заказ № _____.

127238, Москва, Ильменский пр, д. 1, стр. 6