

УДК 629.331:377.35

## К ВОПРОСУ О МОЛОДЁЖНОЙ АВАРИЙНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

А. В. Попов / Волжский политехнический институт (филиал) Волгоградского государственного технического университета

Р. О. Соколов / Волгоградский государственный медицинский университет  
Министерства здравоохранения Российской Федерации

### ВВЕДЕНИЕ

Постоянное увеличение числа автомобилей на дорогах Российской Федерации неизменно ведёт и к пропорциональному росту количества дорожно-транспортных происшествий. Вместе с тем в последние годы увеличивается количество молодых водителей в возрасте 18–25 лет. Как правило, водители, имеющие стаж управления транспортным средством от нуля до пяти лет, относятся к указанной возрастной категории. И именно они становятся виновниками ДТП значительно чаще, чем опытные водители. Целью настоящей работы является анализ данных о дорожно-транспортных происшествиях в РФ и выявление предпосылок возникновения значительного количества ДТП среди молодёжи.

Управление автомобилем — сложный вид человеческой деятельности. Управляя источником повышенной опасности, водитель несёт ответственность не только за свою жизнь, но и за жизнь других участников движения. Способны ли молодые люди, едва вышедшие из подросткового возраста, зачастую стремящиеся продемонстрировать окружающим своё превосходство посредством агрессивной езды, нести подобную ответственность?

### ПОСТАНОВКА ЗАДАЧИ

Основная задача — определение возможных путей снижения аварийности среди молодёжи, а также выявление закономерностей в статистике ДТП. Проанализиру-

ем некоторые сведения о состоянии аварийности среди водителей со стажем до трёх лет в Москве.

За одиннадцать месяцев 2016 года в Москве зарегистрировано почти семь тысяч дорожно-транспортных происшествий, из них 10 % — по вине начинающих водителей со стажем до трёх лет. Погибли 25 человек, ранены 725 человек. Каждый третий участник или виновник дорожно-транспортного происшествия был госпитализирован — в этом отличие от ДТП по вине водителей со стажем: молодые водители на 6 % чаще попадают в лечебные учреждения. 58 % начинающих водителей получали водительские удостоверения в Москве, 11 % начинающих водителей — виновников ДТП — в Московской области, 9 % — в других регионах России, 22 % — это иностранные граждане, начинающие водители других государств и стран — участниц СНГ. Анализ также показал, что основные виновники ДТП — это водители со стажем до двух лет: их доля в общем количестве ДТП с участием водителей со стажем до трёх лет составляет почти 40 % ежегодно [1].

### РЕЗУЛЬТАТЫ

Анализируя дорожно-транспортные происшествия с точки зрения водительского стажа виновника, можно заметить закономерность: пик аварийности среди начинающих водителей приходится примерно на конец

*Таблица 1.* Показатели состояния аварийности по вине начинающих водителей за 2015 год по сравнению с аналогичным периодом 2008 года

Показатели	2008 год	2015 год	Рост/снижение (+/-)
Количество зарегистрированного транспорта	3 781 610	4 597 557	+21,6 %
Количество человек, впервые получивших водительские удостоверения	192 174	353 677	+84 %
Количество ДТП по вине водителей, стаж управления ТС которых не превышает трёх лет	2 038	672	-67 %
Относительный показатель: количество ДТП в расчёте на 10 000 транспортных средств	5,39	1,46	-72,9 %

первого, второго и третьего года, то есть на девятый месяц, двадцать второй и тридцать третий.

Существуют некоторые особенности ДТП среди начинающих водителей:

- основные виды ДТП — это столкновения;
- основные места ДТП — это перегоны и перекрёстки;
- основные схемы ДТП — это попутное направление движения транспортных средств, транспортные средства не поворачивают, ДТП на перекрёстках — направление движения автомобилей — под прямым углом, дальше следует наезд на пешехода вне пешеходного перехода.

Основная причина дорожно-транспортных происшествий у молодых водителей — несоответствие скорости условиям движения.

Ещё одна характерная особенность ДТП среди начинающих водителей — это распределение по времени совершения ДТП. В среду и пятницу количество дорожно-транспортных происшествий по вине начинающих водителей увеличивается почти на 30–40 %. Чаще всего дорожно-транспортные происшествия совершаются в вечерний и ночной период, есть небольшой всплеск с девяти часов утра. Основной возраст начинающих водителей — виновников ДТП — от 18 до 24 лет. Было установлено, что более 65 % начинающих водителей до совершения ДТП нарушали правила дорожного движения один и более раз (рис. 1) [2].

Как видно из табл. 1, работа ГИБДД Москвы позволила значительно снизить количество ДТП среди молодых водителей. Внедрение этого опыта и дальнейшие исследования молодёжной аварийности во всех субъектах РФ помогут минимизировать негативные последствия этого явления в будущем.

Согласно статистике ДТП по городу Волжскому, основная причина дорожно-транспортных происшествий — это неправильные действия водителя (рис. 2). Количество ДТП, совершённых водителями со стажем от нуля до пяти лет, значительно и остаётся примерно на одном уровне на протяжении последних лет (рис. 3).

Для исследования влияния возраста на аварийность и выявления причин значительного числа ДТП среди молодых водителей было проведено анкетирование 200 молодых людей в возрасте 18–25 лет, имеющих водительское удостоверение, из числа студентов Волжского политехнического института (ВПИ (филиал) ВолгГТУ) и Волгоградского государственного технического университета. В анкете предлагалось пройти три теста [3].

Первый тест — определение склонности к риску (тест А. М. Шуберта).

Готовность к риску прямо пропорциональна количеству допускаемых человеком ошибок, что в условиях дорожного движения приводит к увеличению числа

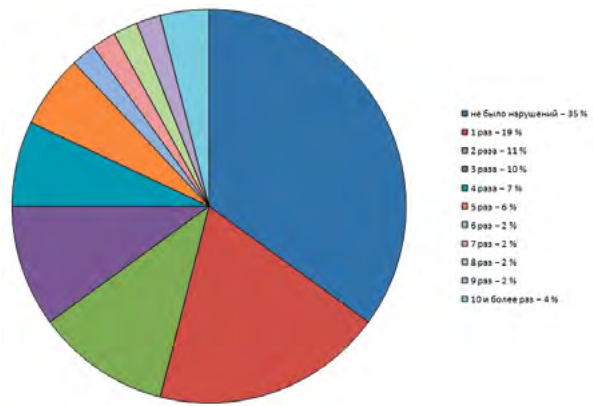


Рисунок 1. Показатели транспортной дисциплины начинающих водителей до совершения ДТП

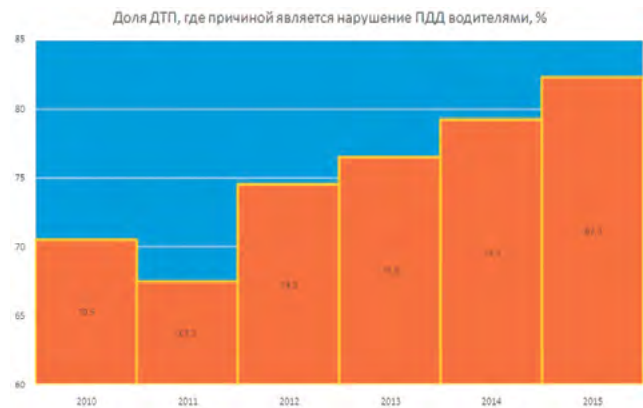


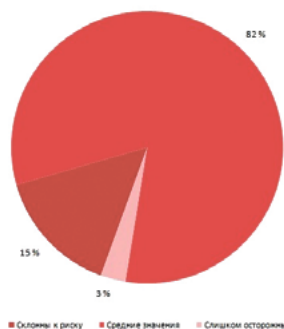
Рисунок 2. Доля ДТП, где причиной является нарушение ПДД водителями



Рисунок 3. Количество ДТП, где виновниками стали водители со стажем от нуля до пяти лет

ДТП. Тест предусматривает следующую градацию: слишком осторожен, среднее значение, склонен к риску. Большинство опрошенных (82 %) имеют средние значения, однако и количество водителей, склонных к риску, велико (15 %) (рис. 4). Причём все водители, склонные к риску, находятся в возрастной группе от 18 лет до 21 года.

Результаты исследования склонности к риску



Количество ярко выраженных типов темперамента



Рисунок 6. Количество ярко выраженных типов темперамента

Второй тест — тест эмоций (тест Басса — Дарки в модификации Г. П. Резапкиной).

Для дифференциации проявления агрессии и враждебности в тесте выделены следующие виды реакций:

- физическая агрессия — использование физической силы против другого лица;
- косвенная агрессия — агрессия, направленная на окружающие предметы;
- раздражение — готовность к проявлению негативных чувств при небольшом возбуждении;
- негативизм — протестная манера поведения;
- обидчивость;
- подозрительность;
- словесная агрессия.

Для водителя наиболее негативные формы реакций — это физическая и косвенная агрессия, раздражение и негативизм. Иметь ярко выраженные признаки может как один, так и сразу несколько видов реакций. Неопасные виды реакций преобладают у 32 человек. Ни один из видов не преобладает у 38 человек. У 130 человек преобладают опасные виды реакций. Из них физиче-

Рисунок 5. Количество различных видов реакций

ская агрессия — в 25 случаях, косвенная — в 27 случаях, раздражение — в 70 случаях, негативизм — в 60 случаях (рис. 5). Особо можно отметить значительное преобладание над остальными таких видов реакций, как раздражение и негативизм. Для водителя их преобладание крайне опасно, поскольку раздражение в конечном итоге может привести к всплеску физической агрессии. Негативизм же, характерная для подростка реакция, приводит к разрушительным последствиям из чувства протеста. Желая показать своё, как ему кажется, мастерство и превосходство над другими участниками движения, водитель становится виновником ДТП с тяжёлыми последствиями. Таким образом, можно сделать вывод, что многие юные водители ещё чисто психологически не готовы быть таковыми.

Третий тест — тест для определения темперамента.

Наиболее пригодны для управления автомобилем, особенно в условиях города и на оживлённых магистралях, люди с преобладанием сангвинического темперамента. Холерик отличается быстротой реакций, внезапно возникающими сильными чувствами, имеющими яркое внешнее проявление. Холерик может быть хорошим водителем лишь при постоянном самоконтроле. Флегматик — медлительный, уравновешенный, спокойный человек. Переживания находят слабое внешнее выражение. Устойчив к внешним раздражителям. Более подходит для дальних рейсов, чем для городского движения. Меланхолик характеризуют слабые реакции, нерешительность, растерянность в сложной обстановке. Он наименее пригоден для управления автомобилем [4]. В чистом виде, однако, темпераменты практически не встречаются, и в человеке в той или иной степени присутствуют несколько типов темперамента, и в различных ситуациях могут проявляться черты разных темпераментов. В результате анализа анкет выявлено следующее: ни один тип темперамента не является ярко выраженным у 23 человек, ярко выражен меланхолический тип у 26 человек, сангвинический — в 52 случаях, флегматический — в 74 случаях, холерический — в 51 случае (рис. 6).

По результатам исследований можно сделать вывод о том, что лишь у четверти опрошенных оптимальный для водителя преобладающий тип темперамента, у подавляющего большинства опрошенных молодых людей преобладают опасные виды реакций, 15 % склонны к риску. К чему это приводит? Наряду с распространённым в молодёжной среде представлением о своём превосходстве в работоспособности и скорости реакций, познаниях в области технического устройства автомобиля, это становится причиной огромного числа ДТП, в том числе с погибшими и ранеными.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Что же можно сделать, чтобы исправить ситуацию? Во-первых, на этапе подготовки водителя в автошколе необходимы не только теоретические и практические занятия по вождению, но и работа с психологом, чтобы ещё до того, как выпускать потенциально опасного водителя на дорогу, выявить его опасные качества и указать на их наличие и возможные варианты снижения потенциальных рисков. Становясь активным участником дорожного движения, молодой человек должен знать свои слабые стороны и быть готовым сдерживать и контролировать себя. Во-вторых, возможно, опираясь на опыт зарубежных стран (Канады, Австралии), накладывать некоторые ограничения на управление транспортным средством молодыми водителями [5]. Это может быть ограничение мощности автомобиля, запрет на езду в тёмное время суток, в сложных дорожных условиях. Эти меры вместе с общегосударственным комплексом мероприятий по снижению аварийности должны помочь уменьшить количество дорожно-транспортных происшествий.

## БЛАГОДАРНОСТИ

Авторы выражают благодарность за помощь в подборе материалов начальнику отдела ГИБДД УМВД России по городу Волжскому подполковнику полиции Дмитрию Владимировичу Гончаревичу, а также студентам ВПИ и ВолгГТУ за участие в анонимном анкетировании.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения // Госавтоинспекция МВД России: официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 09.01.2017).
2. Самсонов Р. А. Молодой водитель и ДТП // Межрегиональная ассоциация автошкол: официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: [http://maash.ru/index.php?id=96&Itemid=236&option=com\\_content&view=article](http://maash.ru/index.php?id=96&Itemid=236&option=com_content&view=article) (дата обращения: 09.01.2017).
3. Попов А. В. Проблемы молодёжной аварийности / А. В. Попов, Д. В. Гончаревич, Р. О. Соколов // Автотранспортное предприятие. — 2016. — № 5. — С. 14–17.
4. Романов А. Н. Автотранспортная психология: учебное пособие для студентов вузов. — М.: Академия, 2002. — 224 с.
5. Казьмина Е. В. Влияние стажа и возраста водителя на безопасное управление автомобилем / Е. В. Казьмина, Е. И. Железнов // Известия ВолгГТУ: межвуз. сб. науч. ст. — 2012. — № 2. — С. 64–66.