

## ПРОБЛЕМА ФОРМУВАННЯ ГОТОВНОСТІ ВОДІЇВ АВТОТРАНСПОРТУ ДО БЕЗПЕЧНОГО ДОРОЖНЬОГО РУХУ

УДК 378

Савченко О. С.

*У статті досліджуються проблеми готовності водіїв до безпечного дорожнього руху; залежність продуктивності сприйняття водіями належних правил від сформованості у них ступеню конфліктності. Розробляються рекомендації для ефективного формування готовності водіїв автотранспорту до безпечного дорожнього руху.*

**Ключові слова:** готовність водіїв, культура, транспортна дисципліна, конфлікт, безпека дорожнього руху.

## ПРОБЛЕМА ФОРМИРОВАНИЯ ГОТОВНОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОТРАНСПОРТА К БЕЗОПАСНОМУ ДОРОЖНЬОМУ ДВИЖЕНИЮ

Савченко О. С.

*В статье исследуются проблемы готовности водителей к безопасному дорожному движению; зависимость производительности восприятия водителями соответствующих правил от сформированности у них степени конфликтности. Разрабатываются рекомендации и модель формирования готовности водителей автотранспорта к безопасному дорожному движению.*

**Ключевые слова:** готовность водителей, культура, транспортная дисциплина, конфликт, безопасность дорожного движения.

## THE PROBLEM OF AVAILABILITY OF AUTOMOBILE DRIVERS TO SAFE TRAFFIC

Savchenko Olena Stanislavivna

*The article deals with problems of preparedness of drivers to safe traffic; the dependence of drivers' perception of appropriate traffic regulations on the degree of their conflictness. Situations that arise during the transportation of passengers and the contact between the driver and the customer are considered and examined in the research. Some recommendations and model of formation of the preparedness of drivers to safe traffic are developed in the article. Some scientific approaches to the concepts of «security» theory of security and safe road traffic were examined as well. The structural components of the preparedness of drivers to safe traffic are the following: cognitive (knowledge), connotative (attempt, effort, desire), reliability.*

*The purpose of the research is to determine the dependence of safe traffic on automobile drivers' preparedness to obey traffic regulations, as well as the level of their conflictness. It should be noted that the relevance of this problem is manifested both in teaching area and through government programs.*

Вступ, постановка проблеми

В умовах зростаючої конкуренції та стрімкого розвитку суспільства у наданні послуг транспортного характеру важливу роль відіграє якість сервісу,

яку можуть запропонувати підприємці своїм споживачам. Культура поведінки персоналу є одним із ключових чинників, що мають вирішальний вплив на вибір організації – продавця послуг. Важливим напрямком діяльності підприємства має стати не лише надання основного пакету збутової діяльності, а у першу чергу, забезпечення якості комунікацій між продавцем послуг та клієнтом (пасажиром). У цьому випадку виникає проблема реагування на некоректну поведінку пасажирів у транспорті, що нерідко спричиняє конфліктні ситуації як із водієм, так і між собою. Всі ці та інші обставини обумовлюють актуальність та своєчасність проблем якості транспортно-пасажирського обслуговування.

Таким чином, актуальність дослідження викликана загостренням суперечності між об'єктивною необхідністю підвищення якості підготовки водіїв автотранспорту та формуванням їхньої готовності до безпечного дорожнього руху.

Виявлене протиріччя дозволило визначити проблему дослідження: формування готовності водіїв автотранспорту до безпечного дорожнього руху.

**Метою статті** є дослідження проблеми готовності водіїв до безпечного дорожнього руху залежно від сформованості у них ступеню конфліктостійкості, а також визначення рекомендацій, що гіпотетично позитивно впливатимуть на ступінь готовності водіїв до безпечного дорожнього руху.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Останнім часом актуальності набули питання щодо формування готовності водіїв автотранспорту до безпечного дорожнього руху. Для того, щоб розібрати ці питання, спочатку необхідно визначитися з первісними поняттями «*готовність*» та «*безпека*».

Незважаючи на різні позиції, дослідники єдині в тому, що готовність – необхідна умова успішної діяльності особистості, в тому числі і професійної.

В цілому можна погодитися з О. Царьковою, яка вказує, що готовність – інтегральна якість особистості, яка характеризується певним рівнем її розвитку і визначає можливість особистості брати участь в будь-якому процесі [6]. Підготовленість – результат освітнього процесу, що відображає здатність особистості оперувати знаннями та вміннями при вирішенні певного типу теоретичних і практичних завдань і досягати наміченого результату діяльності. Готовність відрізняється від підготовленості наявністю мотивів і переконань особистості. Готовність визначається достатнім рівнем здібностей, певними знаннями, професійними навичками, вміннями, досвідом особистості і наявністю мотивів.

Л. Семушина розглядає готовність до професійної діяльності як психічний стан людини, який передбачає усвідомлення людиною своїх професійних цілей, здатність здійснювати аналіз і оцінку наявних умов, визначати найбільш ймовірні способи дії, передбачати мотиваційні, вольові та інтелектуальні зусилля, ймовірність досягнення результатів. Автор розглядає професійну готовність як інтегративну якість особистості фахівця, яка ґрунтується на володінні знаннями й уміннями в галузі професійної діяльності, накопиченні початкового професійного досвіду [7].

Найбільш вдалу позицію щодо визначення готовності до професійної діяльності, представляє Е. Зеєр. Він вважає, що професійна діяльність – це соціально-значуща діяльність, виконання якої вимагає спеціальних знань, умінь і

навичок, а також професійно обумовлених якостей особистості. Залежно від змісту праці (предмета, мети, засобів, способів і умов) розрізняють види професійної діяльності. Співвіднесення цих видів з вимогами, які пред'являються до людини, утворює професію.

Ю. Русаков виділяє такі функції готовності до професійної діяльності:

- гностичну, яка забезпечує якісну освітню підготовку студентів;
- інтегративну, пов'язану з встановленням процесуальної єдності між метою і дією;
- Прогностичну, яка відображатиме результат діяльності;
- Ціннісно-орієнтовну, пов'язану з осмисленням значущості професійної діяльності [8].

Ю. Бриндіков у своїй дисертації висвітлює психологічний зміст поняття *«професійна готовність»*, яка ґрунтується, насамперед, на таких характеристиках структури особистості, як її здібності й професійно важливі якості. Незважаючи на різноманіття конкретних тлумачень поняття готовності, більшість авторів дотримуються думки, що вона є особливим активно-дієвим станом. Крім існування готовності як психічного стану, вона виявляється і як стійка характеристика особистості. Ця стабільна, стійка готовність діє постійно і є найважливішою передумовою успішної діяльності. Найважливішим аспектом професійної готовності водія є його спроможність безпечного керування автомобілем, яке Ю. Бриндіков пов'язує із уважністю, зібраністю та спроможністю водія виявляти швидку реакцію. На жаль, кваліфікація багатьох водіїв й надалі залишається низькою і не відповідає вимогам сьогодення. Як результат – негативна тенденція до збільшення показників аварійності на дорогах країни.

Водночас, незважаючи на достатню дослідженість механізмів формування культури безпеки руху (В. Анісімов, О. Грохольська, М. Сорочіна, В. Токарев, Є. Тушкін, В. Мошкін та ін.), методики викладання основ безпеки життєдіяльності (С. Белова, В. Зубкова, А. Ільїцька, А. Козьякова, А. Смирнова, Б. Хреннікова та ін.), регіональної системи профілактики дорожньо-транспортного травматизму (Р. Мініханов, І. Халиуллін, Л. Ахметшина), процесу формування транспортної культури і безпеки на дорозі (Б. Боровський, І. Коршакова, А. Якупова), проблема формування готовності водіїв автотранспорту до безпеки дорожнього руху залишається поза увагою фахівців.

Основна частина

Водій є працівником сфери обслуговування, а, як відомо, у цій сфері доволі часто зароджуються конфлікти. Конфлікт при обслуговуванні – категорія соціально значуща, і виникає він здебільшого через невідповідності моральних та правових принципів сторін – перевізника та пасажирів. Недоліки законодавчих актів, складну економічну ситуацію, психологічну напруженість у суспільстві – все це можна віднести до макроекономічних причин зіткнення інтересів. До мікроекономічних чинників належать: низький рівень конкуренції у автомобільних перевезеннях, вигідне становище залізничного транспорту, пасивність споживачів при порушенні їх прав (тільки кожний 187 пасажир надсилає скаргу, більшість не відстоює своїх прав на формальному рівні), відсутність реального впливу пасажирів на перевізника при його відмові у пільговому проїзді.

У психологічних дослідженнях конфлікт визначають:

- як зіткнення інтересів;
- взаємодію двох або більше суб'єктів, які мають взаємовиключні цілі і реалізують їх на шкоду один одному (форма вираження суперечностей) [4].

Можна виділити такі основні причини зародження конфліктної ситуації у галузі транспортних перевезень:

- невідповідність між якістю умов перевезення та тарифами на проїзд;
- низька культура поведінки водія;
- низька культура поведінки пасажирів;
- недосконалість законодавчої бази у транспортній галузі.

У сфері громадського транспортного обслуговування велика частка пасажирів потерпають через часті стреси, нервові перенапруження, хвилювання з приводу економічної кризи, незнання своїх пасажирських прав, недостатньо чітко зрозумілі правила та нововведення державних органів, відміну деяких зупинок, і, як наслідок, зростання відстані між ними та інші об'єктивні та суб'єктивні причини, які негативно спрямовані на перевізника (водія).

У свою чергу, водій маршрутної таксі чи автобусу через великий пасажиропотік, недотримання правил технічної експлуатації транспорту (застарілість та перевищення норм використання), погані умови праці, відсутність дотацій з боку держави для компенсації витрат за перевезення пільгових категорій населення, нерегульованість розкладу руху у відповідності до певного часового проміжку (масштабу плинності пасажирів та кількості транспортних засобів) та інші фактори та чинники теж не завжди має змогу стримати емоції. Виникає конфлікт.

Негативна ситуація, яка може виникнути призводить до того, що перевізник та пасажир починають звинувачувати один одного, і у дуже незначній кількості випадків, намагаються зрозуміти іншу із сторін та знаходять компроміс.

Конфлікт переходить у стадію конфронтації — якщо на попередньому етапі він міг реалізовуватись у конструктивний спосіб, тобто у процесі дискусії було б виявлено можливі альтернативи та нові варіанти щодо вирішення суперечностей, то тепер це стає доволі складно. Водночас, якщо особистість спрямована на результат, то існує ймовірність вирішення проблеми. Формами виявлення подальшого розвитку конфлікту може бути подання скарги з боку клієнта, взаємні образи, примусовий вихід пасажирів із транспортного засобу, реалізований водієм.

Отже, розглянувши поняття «конфлікт», можемо сказати, що він є невід'ємним елементом в сфері автотранспорту, але завжди можна знайти компроміс та згладити будь яку ситуацію, яка може статися під час поїздки.

Слід зазначити, що суттєво знизилась безпека та рівень комфортності громадського транспорту. Наразі кількість пасажирів на один квадратний метр у салоні транспортного засобу досягла 6 чоловік, що перевищує допустимі межі у межах світових норм майже вдвічі. Спостерігається застарілість технічної бази, відсутність у приватних перевізників досвіду у галузі організації перевезень, існують порушення режимів праці та відпочинку водіїв. Підвищує напруженість психологічного клімату і факт наявності пільгових категорій без відповідних грошових компенсацій з боку держави [2].

У вирішенні вищезазначених проблем під час підготовки водіїв громадського транспорту викладачам необхідно застосовувати педагогічний вплив на курсантів автошкіл. Тож планується проведення педагогічного експерименту в базових автошколах [3].

На нашу думку, готовність водіїв до безпечного дорожнього руху виявляється:

- в усвідомленні необхідності дотримання правил дорожнього руху і установки на безпечну поведінку на дорозі;
- сформованості умінь щодо запобігання небезпек і загроз, здатних завдати непоправної шкоди або збитків;
- підвищенні їхньої професійної надійності (безпечне керування транспортним засобом).

У межах визначення проблеми слід розглянути наукові підходи до розуміння поняття «безпека». Теорія безпеки – це складна міждисциплінарна і багатопрофільна галузь знання, що вимагає концептуально-теоретичного та спеціально-емпіричного пояснення та аналізу. Безпека дорожнього руху – це не тільки одна зі складових забезпечення охорони життя, здоров'я людини і її майна, а й суспільне благо, що було сукупністю матеріальних (джерела отримання інформації про безпеку дорожнього руху, освітні послуги з навчання правил безпечної поведінки на дорогах, транспортна інфраструктура, засоби організації дорожнього руху) і духовних (визнання безпеки дорожнього руху як глобальної цінності людства; усвідомлення пріоритетності дотримання правил дорожнього руху; розуміння необхідності запобігання на дорозі небезпек і загроз, здатних завдати непоправної шкоди (збитків) життєво важливим інтересам людини) цінностей, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху [5]. Дорожній рух являє собою процес специфічних комунікацій, які обумовлюють існування дорожньої спільноти. Безпека дорожнього руху – це динамічне утворення, своєчасно і адекватно реагує на мінливі небезпеки і загрози в процесі дорожньо-транспортних відносин, які обумовлюють формування основних понять про небезпечні та надзвичайні ситуації на дорогах і забезпечують готовність суб'єктів дорожньо-транспортних відносин до безпечної поведінки на дорозі. Безпеку дорожнього руху зазвичай розглядають в системі «В - А - Д - С» (водій - автомобіль - дорога - середовище) і, на перший погляд, це цілком науково і практично виправдано, бо кожен із компонентів цієї системи вносить реальний «внесок» у проблему аварійності. Однак вагомість кожного елемента не однозначна. З вини водія відбувається до 75 % аварій, а за останніми статистичними даними, роль людського фактора піднялася до 79 % [5]. Тому, представляючи загальну систему безпеки дорожнього руху як «В - А - Д - С», розв'язувати проблему безпеки необхідно, перш за все, з людського фактора. Це і обумовлює актуальність педагогічних досліджень в галузі безпеки дорожнього руху.

Структуруючими компонентами готовності водіїв до безпечного дорожнього руху визначаємо:

- когнітивність (знання) - цілісне уявлення про безпечний дорожній рух; усвідомлення необхідності дотримання правил дорожнього руху та і безпечної поведінки на дорозі;

- конативність (спроба, зусилля, прагнення) - стійка спрямованість особистості на безпечну поведінку на дорозі; вміння та навички щодо запобігання небезпек і загроз, здатних завдати непоправної шкоди (збитків) життєво важливим інтересам особистим і учасників дорожнього руху;

- надійність - відповідальність за безпечне керування транспортним засобом (без ДТП); здатність до випереджувальних дій щодо запобігання небезпек і загроз, що виникають на дорозі; психологічна стійкість до будь-яких умов дорожнього руху; здатність адекватно реагувати на різні небезпечні ситуації з урахуванням своїх можливостей; самооцінка готовності до безпечно-го дорожнього руху.

Оскільки дорожній рух являє собою процес специфічних комунікацій, які обумовлюють існування дорожньої спільноти, його безпеку визначаємо як динамічне, особистісне утворення, що виявляється у своєчасному і адекватному реагуванні на мінливі небезпеки і загрози в процесі дорожньо-транспортних відносин, які обумовлюють формування основних понять про небезпечні та надзвичайні ситуації на дорогах і забезпечують готовність суб'єктів дорожньо-транспортних відносин до безпечної поведінки на дорозі.

Висновки та пропозиції.

Отже, продуктивність формування готовності водіїв автотранспорту до безпечно-го дорожнього руху залежить від формування у них спрямованості до дотримання транспортної дисципліни, а також до зниження їхнього рівня конфліктності. Слід зазначити, що актуальність даної проблеми виявляється у педагогічній площині через відповідні заходи:

- створення програм спрямованих на покращення дисципліни;
- виховні години, які дають змогу реалізувати індивідуальний підхід;
- корпоративні програми підвищення рівня практичних навичок.

Актуальність цієї проблеми виявляється у межах державних програм. При цьому активними діями щодо реалізації готовності водіїв автотранспорту до безпечно-го дорожнього руху з боку державних органів мають стати такі заходи:

- організація семінарів з перевізниками щодо культури обслуговування пасажирів;
- реалізація здійснення державних заходів спрямованих на ремонтних роботи та непланові вибіркові перевірки технічного стану транспортних засобів;
- презентація у засобах масової інформації значущості означеної проблеми для споживачів даних послуг;
- організація бесід з молоддю у навчальних закладах щодо готовності водіїв до безпечно-го дорожнього руху;
- надання рекомендацій органам управління щодо вдосконалення правил перевезень у законодавчій базі;
- створення посилення умов контролю як для перевізників, так і для пасажирів;
- забезпечення економічної обґрунтованості щодо введення пільгових маршрутних таксі, автобусів.

Отже, готовність курсантів автошкіл до безпечно-го дорожнього руху має формуватись у межах інтегрованого підходу, що містить як педагогічний

вплив, так і організацію певних державних заходів, пов'язаних із забезпеченням належних умов праці водіїв.

### Література:

1. Химич І. Г. Необхідність формування корпоративної культури вітчизняних підприємств в контексті вступу України до ЄС / І. Г. Химич // Економіка: проблеми теорії та практики: збірник наукових праць. – Вип. 243. – Т. 3. – Дніпропетровськ : ДНУ, 2008. – С. 771-779. 2.
2. Химич І. Г. Корпоративна культура – основа ефективного управління вітчизняних підприємств в умовах глобалізації / І.Г. Химич// Економіка: проблеми теорії та практики: збірник наукових праць. – Вип.245. – Т.1. – Дніпропетровськ : ДНУ, 2008. – С. 250–256.
3. Фельде Ю.В. Безопасность дорожного движения как объект психологических исследований / Ю.В. Фельде // Экономические и гуманитарные исследования регионов. - 2011. - № 5. - С. 83-88.
4. Утлик В.Э. Психологические особенности конфликтов в дорожном движении / В.Э. Утлик // Инновации в образовании. – 2006. – № 5. – С. 120–131.
5. Цыганков Э.С. Профессиональная подготовка водителей. /Э.С. Цыганков – М. : Альдина, Эксмо, 2006. – 336 с.
6. Царькова О. В. Формирование готовности будущего техника к решению инновационных производственных задач: автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.08. /О. В. Царькова. – Оренбург, 2009. – 36 с.
7. Инженерная педагогика: сб. ст. – Вып. 4. – М. : Центр инженерной педагогики МАДИ (ГТУ), 2003. – 300 с.
8. Русаков Ю. Т. Развивающая образовательная среда колледжа как фактор формирования готовности студентов к профессиональной деятельности: автореф. дис. канд. пед. наук: 13.00.08. /Ю. Т. Русаков – Магнитогорск, 2006. – 40 с.

### *THE PROBLEM OF AVAILABILITY OF AUTOMOBILE DRIVERS TO SAFE TRAFFIC*

*Savchenko Olena Stanislavivna*

**Abstract.** *The article deals with problems of preparedness of drivers to safe traffic; the dependence of drivers' perception of appropriate traffic regulations on the degree of their conflictness. Situations that arise during the transportation of passengers and the contact between the driver and the customer are considered and examined in the research. Some recommendations and model of formation of the preparedness of drivers to safe traffic are developed in the article. Some scientific approaches to the concepts of «security» theory of security and safe road traffic were examined as well. The structural components of the preparedness of drivers to safe traffic are the following: cognitive (knowledge), connotative (attempt, effort, desire), reliability.*

*The purpose of the research is to determine the dependence of safe traffic on automobile drivers' preparedness to obey traffic regulations, as well as the level of their conflictness. It should be noted that the relevance of this problem is manifested both in teaching area and through government programs.*