

## МОТИВАЦИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ КАК ФАКТОР БЕЗОПАСНОСТИ НА ДОРОГАХ

Мотивация участников дорожного движения редко становится предметом прикладных исследований. Тем не менее, общеизвестным является факт, что исследование мотивации непосредственным образом связано с различными видами деятельности человека.

С точки зрения содержательных составляющих, деятельность водителя является максимально сложной, поскольку представляет собой совокупный результат одновременной предметной, познавательной деятельности, а также деятельности, связанной с общением. Сложность деятельности, как правило, подразумевает наличие и довольно сложной системы ее мотивации.

В свою очередь, исследование любой проблемы мотивов может рассматриваться с точки зрения структурного и содержательного подходов. Первый из подходов нацелен на исследование компонентного состава мотивации. Второй - на исследование ее уровней и качественных особенностей, то есть подразумевает оценку конкретных мотивов [1].

Определение мотивации с точки зрения ее структурных составляющих позволяет проанализировать те психологические особенности, которые определяют порядок формирования конкретных действий человека. В рамках данного концептуального подхода можно выделить три основные составляющие мотивации. Так, Е.П. Ильин предлагает разделить все имеющиеся составляющие мотивационного процесса на блок активизирующих влияний (или потребностный блок), блок внутреннего фильтра и целевой блок (блок поведения). Первый блок составляют различного рода потребности, которые в рамках осуществления нормативной, сознательной деятельности должны вести к активизации работы когнитивного аппарата (то есть к сознательной оценке ситуации). Таким образом, мотивация деятельности переходит на второй уровень. В рамках данного уровня следует сознательный выбор поведения субъекта. Последним, завершающим, этапом формирования мотивированного действия является формирование установки и само действие (или деятельность, как более сложный процесс) [4]. Однако так происходит не всегда. Нахождение на дороге, по сути дела, может рассматриваться как экстремальная ситуация. В первую очередь потому, что движение является процессом, организованным не одним человеком, а целой совокупностью таковых. Во-вторых, особенности внутреннего состояния субъекта также являются динамичным фактором, зависимым от таких показателей как общее состояние здоровья, функциональное или психическое состояние субъекта и т.д.

Совокупность сложно организованных внешних факторов (например, ситуация на дороге, дефицит времени на обдумывание), а также внутренних факторов (физическое и психологическое состояние субъекта, отсутствие реальной возможности адекватно оценить ситуацию, сниженное чувство ответственности и т.д.) может вести к нарушению нормального процесса формирования адекватных ситуации действий [3].

В подобных случаях возможны следующие исходы формирования действий водителя. С одной стороны, снижение, либо полное отсутствие возможности оценить ситуацию на дороге (например, в условиях аварийной ситуации) может вести к импульсивным формам поведения, когда реальная оценка сложившейся ситуации невозможна по сути. В подобной ситуации можно говорить об отсутствии сиюминутного мотива. Как правило, в данной ситуации может помочь наличие стереотипов поведения в сходных ситуациях.

С другой стороны, водители, имеющие достаточно большой стаж вождения (а также возраст), зачастую формируют четко устоявшиеся стереотипные формы поведения на дороге (так, к примеру, при вождении автомобиля мы часто не задумываемся об особенностях его управления). И здесь, стереотипы, с одной стороны, позволяют сократить время реагирования в типичных ситуациях, с другой стороны, не являются гарантией адекватного реагирования в ситуации экстремальной. Кроме этого, знание дороги и наличие большого стажа может притуплять внимание водите-

лей, что также может рассматриваться как фактор риска. Распространенными внутренними мотивами в такой ситуации могут быть мотивы типа: "С кем-то другим может случиться неприятная ситуация, но я-то обязательно выкручусь!", "Я знаю дорогу, как свои пять пальцев!" и т.д. [2].

Кроме того, невозможно исключить случаи полноценного формирования мотивов на фоне искаженных ценностных ориентаций [7]. Так наиболее распространенными "иррациональными" идеями русского водителя является мотивация типа:

- "Со мной не случится";
- "Все участники дорожного движения не умеют водить машину";
- "Все остальные участники движения знают правила хуже меня";
- "Не знаю, куда всем необходимо ехать, но мне-то нужнее";
- "ГАИ на дороге..., чтобы брать деньги" (мотив формируется вне зависимости от конкретных реалий на дорогах) [5].

В связи с искажением ценностного потенциала современного водителя, довольно распространенным является и так называемый "агрессивно-спортивный" тип вождения. В подобного рода случаях, мы можем сталкиваться с таким типом мотивации (зачастую лишенной какой-либо адекватной оценки реальной ситуации) как: "Я круче всех!", "Мне нужно быстрее, чем остальным", "Откупиться от милиции очень просто" и т.д. В таких случаях мы сталкиваемся уже не с импульсивным, а с агрессивным типом поведения [6].

Из группы риска нельзя исключать и так называемых "экстремалов", которые в силу своих психофизиологических особенностей испытывают постоянную тягу к острым ощущениям.

Таким образом, можно заключить, что даже относительно благоприятная обстановка на дороге, а также наличие благоприятного психофизиологического состояния водителя не являются залогом адекватного поведения на дороге. Из приведенных примеров видно, что каждый из представленных уровней (или блоков) по сути дела представляет собой самостоятельное образование, которое может обеспечивать выполнение конкретной деятельности человека. Однако осуществление сложной, адекватной ситуации деятельности, как правило, обеспечивается работой всего структурного комплекса в целом, а именно:

- наличием благоприятного психофизиологического фона;
- наличием адекватных потребностей;
- наличием возможности полноценной когнитивной оценки ситуации в целом и ситуации на дороге, в частности;
- наличием адекватного комплекса ценностных ориентаций личности;
- отсутствием фрустрирующих факторов;
- выработкой адекватных ситуации способов поведения;
- наличием позитивных стереотипов поведения.

## Литература

1. Айламазьян А.М. Выбор мотивов деятельности: теоретические аспекты проблемы и экспериментальное изучение // Вопросы психологии. 1990. № 1.
2. Европейско-американские исследования полицейских. Аналитический обзор. Результаты совместного исследования с финским полицейским колледжем. Хельсинки, 1998.
3. Европейско-американские исследования полицейских. Информационный бюллетень № 2. СПб., 2000.
4. Ильин Е.П. Мотивация и мотивы. СПб., 2000.
5. Обзор результатов изучения общественного мнения населения о деятельности ОВД на территории СПб и ЛО. СПб., 1998.
6. Сидоренко Е. Мотивационный тренинг. Практическое руководство. СПб., 2000.
7. Фрэнкин Р. Мотивация поведения. СПб., 2003.