НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 656.089

DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2021-19-3-10>

Исследование склонности к риску среди водителей легковых автомобилей в возрасте 18–25 лет

Александр ПОПОВ

*Александр Владимирович Попов**Волгоградский государственный технический университет, Волжский, Россия.**✉ alexandrus238@yandex.ru.*

АННОТАЦИЯ

Применительно к Российской Федерации и при сопоставлении с другими странами рассматривается универсальная проблема влияния на дорожно-транспортную аварийность особенностей поведения неопытных молодых водителей.

В Российской Федерации в последние годы наблюдается снижение общего числа ДТП и погибших в них. Это говорит об эффективной профилактической работе ГИБДД и других, связанных с этим служб, но при этом всё равно сохраняется довольно большое количество автомобильных аварий.

Одной из проблем является высокая доля ДТП среди неопытных молодых водителей. По данным исследований, проведённых в различных странах, особенно велика вероятность дорожно-транспортных происшествий в первый год после получения водительского удостоверения. Подавляющее большинство водителей-виновников ДТП, имеющих стаж управления транспортным средством менее полугода, относятся к возрастной категории 18–25 лет. Одной из основных причин, влияющих на повышенную вероятность ДТП, является их чрезмерная склонность к риску.

Очевидно, что рискованное вождение свойственно молодому возрасту, который влияет и на эксплуатацию автомобиля. Готовность к риску находится в прямой зависимости

с количеством допускаемых ошибок, что значительно повышает вероятность возникновения ДТП.

Цель работы – оценка склонности к риску среди водителей в возрасте 18–25 лет. Методы исследования включали проведение анкетирования молодых людей указанного возраста и анализ полученных результатов. Полученные в ходе анкетирования цифры говорят о том, что большинство опрошенных (82 %) имеют «средний уровень склонности к риску». Но «рискованных водителей» тоже достаточно много (15 %). Причём, эти 15 %, находятся в самой юной возрастной группе от 18 до 21 года.

По результатам работы предлагается: во время обучения в автошколе будущему водителю получать не только теоретические знания и практические уроки вождения, но и проходить психологический анализ для определения его приспособленности к участию в дорожном движении; ввести в Правила дорожного движения определённые ограничения «для молодых и начинающих водителей». Следует ограничить разрешённую мощность автомобиля и допустимую скорость (введение повышающего коэффициента для штрафов за превышение скорости), запретить использование машины в тёмное время суток и в сложных дорожных условиях, перевозку пассажиров.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, водитель, склонность к риску, тест, аварийность, поведение водителя, молодой водитель, безопасность движения.

Для цитирования: Попов А. В. Исследование склонности к риску среди водителей легковых автомобилей в возрасте 18–25 лет // Мир транспорта. 2021. Т. 19. № 3 (94). С. 96–102. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2021-19-3-10>.

Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.

ВВЕДЕНИЕ

Уровень автомобилизации в России с каждым годом увеличивается. Если в 2016 году количество зарегистрированных легковых автомобилей в собственности граждан в РФ составляло 43 млн ед., то на 1 января 2021 года этот показатель увеличился до примерно 45 млн. что составляет около 76 % от общего числа зарегистрированных транспортных средств. За коммерческой легковой техникой числится 7,1 % от общего объёма, за грузовыми автомобилями – около 6,4 %, и примерно 0,7 % российского парка занимают автобусы¹. Проблема большого количества ДТП на российских дорогах всё ещё остаётся актуальной, хотя за несколько прошедших лет очевидно снижение числа ДТП и погибших в них, что говорит о грамотной профилактической работе ГИБДД и других служб [1, с. 52]. Уровень смертности при ДТП в РФ составляет 11,5 случаев на 100 тыс. населения². В наиболее благополучных с точки зрения безопасности дорожного движения странах Европы (Великобритания, Нидерланды, Швейцария) этот показатель составляет около трёх случаев на 100 тыс. населения [2, с. 4].

Вместе с тем в последние годы растёт количество молодых и неопытных водителей в возрастной группе от 18 до 25 лет. Они довольно часто становятся виновниками ДТП. За 2020 год такими водителями совершено 17753 происшествий³ (рис. 1).

Исследования, которые регулярно проводятся в развитых странах, подтверждают, что риск возникновения ДТП в течение первого года после получения водительского удостоверения особенно высок [3, с. 89]. Согласно этим работам, можно выделить факторы, которые однозначно повышают этот риск: «стиль вождения и техническое состояние автомобиля; психологические особенности (например, жажда получения острых ощущений и слишком высокая уверенность в себе); усиленное (по сравнению с людьми старшего возраста) влияние алкоголя». «Превышение

скорости или несоответствие скоростного режима общей скорости транспортного потока» – самые распространённые нарушения у неопытных водителей. Также причиной серьёзных ДТП у таких водителей является «езда в тёмное время суток» [3].

Подавляющее большинство виновников аварий со стажем управления автомобилем до полугода, относятся к самой молодой категории³. Например, в г. Волжский Волгоградской области (население около 324 тыс.) с 2013 по 2019 гг. доля ДТП совершённых неопытными молодыми водителями варьировалась от 15 до 37 % (рис. 2). По данным зарубежных исследований, молодые водители становятся жертвами аварий чаще, чем водители старшего возраста [4].

Гибель в ДТП является одной из самых распространённых причин смерти среди молодых людей. Управление таким сложным механизмом, как автомобиль – не простая задача. А сам автомобиль, как известно, представляет опасность. Поэтому каждый человек, решивший сесть за руль, должен понимать, что ответственен не только за себя, но и за окружающих. Невосполнимые последствия от аварий, в которых виноваты молодые и неопытные водители, их количество, обусловили внимание учёных к факторам, приводящим к таким ДТП.

В результате таких исследований, проведённых, например, в Новой Зеландии, было выявлено несколько факторов, повышающих риск смертности в результате ДТП: «осознанное превышение скорости; неиспользование удерживающих устройств для пассажиров; употребление алкоголя. Одной из основных причин является повышенная склонность к риску молодых водителей» [5]. Склонность к риску зависит «от возраста и может значительно влиять на условия эксплуатации транспортного средства» [5]. Рискованное вождение находится в прямой зависимости с количеством допускаемых ошибок, что, естественно, значительно повышает вероятность возникновения ДТП. Подобное поведение является «обычным» среди молодых водителей [6]. Степень высокой склонности к риску объясняется молодостью и неопытностью.

Кроме того, для молодых водителей уровень риска имеет экспоненциальную зависимость от количества пассажиров. «Водители в возрасте 18–25 лет проявляют особое пренебрежение к правилам, стремясь реали-

¹ Структура парка транспортных средств в России. Январь 2021 года. [Электронный ресурс]: <https://universeofcars.ru/skolko-mashin-v-rossii/>. Доступ 11.03.2021.

² Число лиц, погибших в ДТП, на 100 тыс. населения. [Электронный ресурс]: <https://www.fedstat.ru/indicator/36230>. Доступ 20.10.2020.

³ Показатели состояния безопасности дорожного движения. [Электронный ресурс]: <http://stat.gibdd.ru/>. Доступ 10.03.2021.

Рис. 1. Распределение водителей-виновников ДТП по возрасту за последние шесть лет в Российской Федерации (выполнено автором).

Рис. 2. Количество ДТП, где виновниками стали водители со стажем от 0 до 5 лет по г. Волжский (выполнено автором).

зовать свою жажду «острых ощущений» и самоуверенность» [3, с. 89; 7]. «Молодые люди могут вести себя более рискованно, чем взрослые. Они в большей мере подвержены влиянию своих, столь же склонных к риску, сверстников» [8; 9]. Хотя сами молодые водители и отрицают, что «сверстники влияют на безопасность движения» [8; 9], исследователями было замечено, что они обеспечивали «скрытое социальное одобрение небезопасному и рискованному вождению» [10; 11].

Именно поэтому ещё с 80-х годов прошлого века во многих странах действует «поэтапный допуск лиц к управлению транспортным средством» [3]. Например, такие правила давно действуют в Канаде и в США, в рамках которых предусмотрен постепенный доступ к получению полноценного водительского удостоверения для водителей-новичков, управляющих «автомобилем и двухколёсным механическим транспортом». Такие ограничения введены для снижения самой вероятности возникновения ДТП (которым «подвержены начинающие, неопытные водители» [3; 12]) за счёт периода стажировки, во время которого начинающий водитель проходит «специальный практический курс вождения под руководством наставника». Система получила название «периода стажировки с вручением права вождения под руководством наставника» [3; 12–15]. По завершении стажировки будущий водитель получает временное удостоверение, которое предусматривает определённые ограничения на управление автомобилем без наставника. Как правило, эти ограничения включают в себя «запрет на езду в тёмное время суток, ограничение на количество

пассажиров, которые могут находиться в автомобиле, а также запрет управлять автомобилем после употребления любого количества алкоголя, даже если правила предусматривают его допустимый уровень в крови или выдыхаемом воздухе». По мере приобретения молодыми водителями необходимого опыта и при достижении установленного возраста, все эти ограничения снимаются, и они получают полноценное удостоверение. Условия прохождения этих трёх этапов получения водительского удостоверения – ученического, временного и стандартного – различаются в разных странах, но везде они являются основой для создания благоприятной обстановки на то время, пока начинающие водители получают необходимый опыт. Вышеперечисленные меры давно доказали свою эффективность. Проведённые в Канаде, Новой Зеландии и в США исследования показали, что число аварий, совершаемых начинающими водителями, снизилось на 9–43 %. Поскольку повышенный уровень риска возникновения аварий у начинающих водителей наблюдается во всех странах, система поэтапного получения стандартного водительского удостоверения может значительно сократить этот риск [3, с. 128; 12–15].

Цель работы – определение процентной доли «склонных к риску водителей» [16; 17] в возрастной категории от 18 до 25 лет. Метод исследования – анкетирование, в результате которого было опрошено 200 молодых людей-студентов Волжского политехнического института (ВПИ (филиал) ВолгГТУ) и Волгоградского государственного технического университета (январь 2016 года–февраль 2020 года). Все участники на момент опроса имели водительское удостоверение и исполь-

Рис. 3. Общие результаты исследования склонности к риску среди водителей в возрасте 18–25 лет (выполнено автором).

зовали личный легковой автомобиль. Анкетирование было основано на тесте А. М. Шуберт «Склонность к риску» [16; 17].

РЕЗУЛЬТАТЫ

В ходе проведения анкетирования респондентам предлагалось ответить на следующие вопросы:

1. «Превысили бы Вы установленную скорость, чтобы быстрее оказать необходимую медицинскую помощь тяжелобольному человеку?»

2. «Согласились бы Вы ради хорошего заработка участвовать в опасной и длительной экспедиции?»

3. «Стали бы Вы на пути убегающего опасного взломщика?»

4. «Могли бы Вы ехать на подножке товарного вагона при скорости более 100 км/час?»

5. «Можете ли Вы на другой день после бессонной ночи нормально работать?»

6. «Стали бы Вы первым переходить очень холодную реку?»

7. «Одолжили бы Вы другу большую сумму денег, будучи не совсем уверенным, что он сможет Вам вернуть эти деньги?»

8. «Вошли бы Вы вместе с укротителем в клетку со львами при его заверении, что это безопасно?»

9. «Могли бы Вы под руководством извне залезть на высокую фабричную трубу?»

10. «Могли бы Вы без тренировки управлять парусной лодкой?»

11. «Рискунули бы Вы схватить за уздечку бегущую лошадь?»

12. «Могли бы Вы после десяти стаканов пива ехать на велосипеде?»

13. «Могли бы Вы совершить прыжок с парашютом?»

14. «Могли бы Вы при необходимости проехать без билета от Таллинна до Москвы?»

15. «Могли бы Вы совершить автотурне, если бы за рулем сидел Ваш знакомый, который совсем недавно был участником тяжёлого дорожного происшествия?»

16. «Могли бы Вы с десятиметровой высоты прыгнуть на тент пожарной команды?»

17. «Могли бы Вы, чтобы избавиться от затяжной болезни с постельным режимом, пойти на опасную для жизни операцию?»

18. «Могли бы Вы спрыгнуть с подножки товарного поезда, движущегося со скоростью 50 км/час?»

19. «Могли бы Вы, в виде исключения, вместе с семьёй другими людьми, подняться в лифте, рассчитанном только на шестерых?»

20. «Могли бы Вы за большое денежное вознаграждение перейти с завязанными глазами оживлённый уличный перекресток?»

21. «Взялись бы Вы за опасную для жизни работу, если бы за неё хорошо платили?»

22. «Могли бы Вы после десяти рюмок водки вычислить проценты?»

23. «Могли бы Вы по указанию начальника взяться за высоковольтный провод, если бы он заверил, что провод обесточен?»

24. «Могли бы Вы после некоторых предварительных объяснений управлять вертолётom?»

25. «Могли бы Вы, имея на руках билеты, но без денег и продуктов, доехать из Москвы до Хабаровска?»⁴

Тест предусматривает следующую градацию: «слишком осторожен, среднее значение, склонен к риску».

Большинство

⁴ Методика диагностики степени готовности к риску Шуберт. [Электронный ресурс]: <https://psylist.net/praktikum/38.htm>. Доступ 12.03.2021.

Рис. 4. Распределение ответов на вопросы теста (выполнено автором).

участников опроса (82 %) показали средний уровень «склонности к риску», но количество водителей, имеющих «высокую склонность к риску», достаточно велико (15 %) (рис. 3). Причём, все 15 %, «склонных к риску», входят в самую молодую группу от 18 до 21 года [18].

Интересно будет рассмотреть распределение ответов на каждый из вопросов, предложенных водителям. Согласно представленной диаграмме (рис. 4), распределение ответов достаточно равномерное, в 15 из 25 вопросов доля ответов «Скорее нет, чем да» и «Полное несогласие» не превышает 40 %.

Таким образом, полученные данные говорят, что количество склонных к риску моло-

дых водителей достаточно велико (15 %). Рискованное вождение, наряду с «распространённым в молодёжной среде представлением о своём превосходстве в работоспособности и скорости реакции, познаниях об автомобиле» [3; 12], становится причиной ДТП, в том числе с погибшими и ранеными.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

С практической точки зрения в целях повышения дорожной безопасности и применительно к Российской Федерации можно отметить и предложить следующее.

Президент Российской Федерации утвердил ряд поручений по итогам расширенного заседания президиума Государственного совета,

состоявшегося 28 сентября 2020 года, «согласно которым в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» показатель смертности в ДТП к 2024 г. должен составлять 8,4 на 100 тыс. населения, а к 2030 г. – 4 на 100 тыс. населения»⁵.

Для скорейшего достижения установленных показателей, учитывая представленные в работе результаты исследования, предлагаются следующие меры:

1. Проведение анализа психологических качеств обучающегося в автошколе с целью определения его приспособленности к участию в дорожном движении. По результатам такого анализа появится возможность сообщить будущему водителю о его потенциально опасных качествах и предложить возможные варианты их сдерживания и контроля.

2. Закрепление в Правилах дорожного движения некоторых ограничений на управление автомобилем для неопытных и молодых водителей. Необходимо установить ограничение на мощность автомобиля и допустимую скорость движения, посредством введения повышающего коэффициента для штрафов за превышение скорости; запрет на перевозку пассажиров до истечения определенного периода; езду в темное время суток, в сложных дорожных условиях.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Попов А. В. Дорожно-транспортные происшествия. Проблемы высокой аварийности в Российской Федерации: Монография; ВПИ (филиал) ФГБОУ ВО ВолгГТУ. – Волгоград, 2020. – 273 с.
2. Global status report on road safety 2018. Geneva: World Health Organization, 2018. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO. [Электронный ресурс]: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>. Доступ 10.03.2021.
3. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма / Пер. с англ. – М.: Издательство «Весь Мир», 2004. – 280 с.
4. Besharati, M. M., Tavakoli Kashani, A. Factors contributing to intercity commercial bus drivers' crash involvement risk. Archives of Environmental & Occupational Health, 2017, Vol. 73, Iss. 4, pp. 243–250. DOI: 10.1080/19338244.2017.1306478.
5. Fergusson, D., Swain-Campbell, N., Horwood, J. Risky driving behaviour in young people: prevalence, personal characteristics and traffic accidents. Australian

and New Zealand Journal of Public Health, 2003, Vol. 27, Iss. 3, pp. 337–342. DOI: 10.1111/j.1467-842x.2003.tb00404.x.

6. Jonah, B. A. Accident risk and risk-taking behaviour among young drivers. Accident Analysis & Prevention, 1986, Vol. 18, Iss. 4, pp. 255–71. DOI: 10.1016/0001-4575(86)90041-2.

7. Williams, A. F. Teenage drivers: patterns of risk. Journal of Safety Research, 2003, Vol. 34, Iss. 1, pp. 5–15. DOI: 10.1016/S0022-4375(02)00075-0.

8. Gardner, M., Steinberg, L. Peer Influence on Risk Taking, Risk Preference, and Risky Decision Making in Adolescence and Adulthood: An Experimental Study. Developmental Psychology, 2005, Vol. 41 (4), pp. 625–635. DOI: 10.1037/0012-1649.41.4.625.

9. Steinberg, L. Risk taking in adolescence: What changes, and why? Annals of the New York Academy of Sciences, 2004, Vol. 1021 (1), pp. 51–58. DOI: 10.1196/annals.1308.005.

10. Hu, Tian-Yi; Xie, Xiaofei; Li, Jie. Negative or positive? The effect of emotion and mood on risky driving. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 2013, Vol. 16, pp. 29–40. DOI: 10.1016/j.trf.2012.08.009.

11. Dula, C. S., Ballard, M. E. Development and Evaluation of a Measure of Dangerous, Aggressive, Negative Emotional, and Risky Driving. Journal of Applied Social Psychology, 2003, Vol. 33, Iss. 2, pp. 263–282. DOI: 10.1111/j.1559-1816.2003.tb01896.x.

12. Williams, A. F. An Assessment of Graduated Licensing Legislation. In: Proceedings of the 47th Association for the Advancement of Automotive Medicine (AAAM) conference, Lisbon, Portugal, 22–24 September 2003. Washington, DC, Annual proceedings / Association for the Advancement of Automotive Medicine. Association for the Advancement of Automotive Medicine, 2003, Vol. 47, pp. 533–535. [Электронный ресурс]: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3217529/>. Доступ 10.03.2021.

13. Williams, A. F., Ferguson, S. A. Rationale for graduated licensing and the risks it should address. Injury Prevention, 2002, Vol. 8, pp. 9–16. DOI: 10.1136/ip.8.suppl_2.ii9.

14. Shope, J. T., Molnar, L. J. Graduated driver licensing in the United States: evaluation results from the early programs. Journal of Safety Research, 2003, Vol. 34, Iss. 1, pp. 63–69. DOI: 10.1016/S0022-4375(02)00080-4.

15. West, R., Hall, J. The Role of Personality and Attitudes in Traffic Accident Risk. Applied Psychology, 2008, Vol. 46, Iss. 3, pp. 253–264. DOI: 10.1111/j.1464-0597.1997.tb01229.x.

16. Жирков Р. А., Кубдашева Н. К. Склонность к риску водителей // Известия Волгоградского государственного технического университета. Серия: Наземные транспортные системы. – 2012. – Т. 5. – № 2 (89). – С. 62–64. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=17357332>. Доступ 10.03.2021.

17. Неклюдова В. В. Склонность к риску как фактор формирования модели поведения водителя // Проблемы современного педагогического образования. – 2017. – № 57–5. – С. 356–362. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=30754180>. Доступ 10.03.2021.

18. Попов А. В., Гончаревич Д. В., Соколов Р. О. Проблемы молодежной аварийности // Автотранспортное предприятие. – 2016. – № 5. – С. 14–17. ●

⁵ Расширенное заседание президиума Государственного совета. [Электронный ресурс]: <http://www.kremlin.ru/events/state-council/64105>. Доступ 10.03.2021.

Информация об авторе:

Попов Александр Владимирович – старший преподаватель кафедры автомобильного транспорта Волжского политехнического института (филиал) Волгоградского государственного технического университета, Волжский, Россия, alexandrus238@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию 29.10.2020, одобрена после рецензирования 15.02.2021, принята к публикации 13.03.2021.