

---

## КОЛОНКА РЕДАКТОРА NOTES FROM EDITOR

---

### Введение

**Кочетова Т.В.,**

*кандидат психол. наук, доцент кафедры психологии управления, ФГБОУ ВО, Москва, Россия,  
kochetovav@gmail.com*

Выход данного тематического номера — вполне закономерное событие. Его актуальность обусловлена прежде всего необходимостью поиска адекватных психологических и психолого-педагогических технологий, позволяющих снижать аварийность на дорогах (как известно, Россия продолжает занимать одно из ведущих мест в мире по количеству дорожно-транспортных происшествий). С другой стороны, столь же необходимо сфокусировать общественное внимание на изучении ключевых факторов формирования общей культуры поведения в условиях современной дорожно-транспортной среды.

Контекст обсуждаемой темы — человек в специфичной среде жизнедеятельности. Специфика состоит в том, что человеческий фактор взаимодействует с замкнутой средой отдельно взятого автотранспортного средства, составляя подсистему факторов водитель-автомобиль. Эта подсистема встроена в открытую более сложную антропогенно-техногенную систему (транспортный поток-дорожная инфраструктура-люди). В совокупности взаимодействующие и взаимозависимые подсистемы составляют сложную многоуровневую конструкцию, обозначаемую здесь как «дорожная среда».

В прикладных зарубежных психологических исследованиях, посвященных этой теме, все чаще можно встретить термин Traffic Psychology, переводимый обычно как «Психология дорожного движения». Поиск наиболее точного и адекватного русского эквивалента этого термина однозначных результатов не дает и составляет особую проблему для исследователей. Это связано с тем, что до настоящего времени нет четкого дифференцирования смыслового содержания ключевых понятий, которыми приходится оперировать авторам исследований. Так, например, термин «automotive environments» — «автотранспортная среда» — может переводиться буквально, термином «среда автомобиля», что представляется не вполне корректным.

Проблема состоит в трудностях разработки единой терминологии и трактовки ключевых понятий. В зарубежных статьях, как правило, одновременно присутствуют два словосочетания — Traffic Psychology и Transport Psychology. Важно отметить, что в работах зарубежных авторов постоянно подчеркивается: предметное поле проблемы Traffic Psychology включает в себя и другие аспекты, в том числе не всегда «чисто» транспортные. В России же аспекты функционирования дорожной среды погружены в общее «предметное поле» транспортной психологии. В отечественной психологии английский термин Traffic Psychology, как правило,

механически ассоциируется лишь с психологией водителя автотранспортного средства, то есть с первым уровнем упомянутой выше системы факторов дорожной среды; термин «психология дорожного движения» вызывает непонимание (если не сопротивление).

Исследовательскую проблему составляет также дифференцирование факторов дорожной среды по уровням. Например, в рамках транспортной психологии не всегда рассматривается, поведение в дорожной среде пешеходов, велосипедистов, людей в инвалидных колясках. Есть мнение, что, являясь участниками дорожного движения, никакой «автотранспортной среды» они не создают. В то же время наряду с водителями автотранспортных средств, пешеходы и инвалиды на колясках являются участниками более масштабной и разветвленной среды — дорожно-транспортной в широком понимании этого термина. К этой же среде относятся сотрудники дорожной полиции, дорожные рабочие, пассажиры общественного транспорта. Поэтому водитель должен рассматриваться в рамках не только системы «человек-автотранспортная среда, а более глобальной системы «человек-дорожно-транспортная среда».

Учитывая многоуровневый характер проблемы и диапазон ее психологических аспектов, мы должны уделять большое внимание не столько узконаправленным психофизиологическим характеристикам водителя, сколько социально-психологическим факторам взаимодействия его с другими участниками обсуждаемой здесь системы.

Существенный акцент в публикуемых статьях сделан на профилактической и превентивной работе с нарушителями дорожно-транспортной среды, процедурах медико-психологического сопровождения (в частности, при определении пригодности водителя к управлению транспортным средством), возрастных особенностях участников дорожного движения и других вопросах.

Статьи этого тематического номера можно рассматривать как первую попытку научного анализа зарубежных и отечественных исследований, посвященных психологии поведения в дорожно-транспортной среде. Большинство статей — не столько исследовательского, сколько обзорного характера — подготовлено магистрантами специальности «Психология дорожного движения».

Хочется надеяться, что материалы номера будут полезны при разработке мер по снижению аварийности на дорогах, для профилактики дорожно-транспортного травматизма, для формирования общей культуры вождения.

*Т.В. Кочетова*