

А. В. Вашкевич

ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД И МОДЕЛИРОВАНИЕ ВЗАИМООТНОШЕНИЙ ИНСПЕКТОРА ДПС ГИБДД С УЧАСТНИКАМИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

*Работа представлена кафедрой военной педагогики и психологии
Санкт-Петербургского военного института внутренних войск МВД России.
Научный руководитель – доктор педагогических наук, профессор В. Я. Слепов*

В статье предпринята попытка дать краткую характеристику психолого-педагогического обеспечения позитивного взаимоотношения инспектора ДПС с участниками дорожного движения.

The author of the article gives a brief characteristic of psychological and pedagogical provision of positive cooperation between a traffic inspector and traffic participants.

В связи с развитием автомобилизации в стране Правительство РФ было вынуждено признать, что «проблема дорожно-транспортного травматизма по своим масштабам и тяжести последствий приобретает признаки национальной катастрофы». В Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» указывается, что в 2004 г. произошло свыше 208 тысяч дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 34,5 тысяч человек. По сравнению с 1997 г. число погибших возросло на 27,8%. Всего за последние десять лет в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) погибло 312,5 тысяч человек, из которых более четверти – люди наиболее активного трудоспособного возраста (26–40 лет). К сожалению, тенденция к росту числа гибели людей в ДТП продолжается.

В настоящее время перемещение людей и грузов является важнейшей социальной функцией жизнеобеспечения общества. В современных условиях она реализуется преимущественно путем применения автотранспортных средств, обладающих высокой автономностью передвижения в срав-

нении с другими видами транспорта. В связи с этим идет интенсивное увеличение автомобильного парка России. Очевидно, что без детального правового регулирования сферы, в которой функционируют транспортные средства, без четкой системы дозволений и запретов, а также контроля их выполнения невозможно осуществлять эффективные перевозки грузов и пассажиров. Осуществление государственного контроля выполнения законодательства Российской Федерации, правил, стандартов, технических норм и других нормативных актов в области обеспечения безопасности дорожного движения возлагается на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения. Многообразие и большая трудоемкость задач ГИБДД приводят к необходимости создания в ее составе функционально самостоятельных подразделений, самым большим из которых является дорожно-патрульная служба. Возрастающая роль ГИБДД в современных условиях требует и соответствующего научно-методического обеспечения роста профессионального мастерства инспекторов ДПС.

Инспектор ДПС ГИБДД наделен большими государственными юридическими

полномочиями. Его авторитет складывается из совокупности властного и психолого-педагогического воздействия на правонарушителей и степени оказываемого данному лицу доверия со стороны участников дорожного движения. На формирование авторитета инспектора оказывает влияние этика взаимоотношения с гражданами, в основе которой лежит четкое выполнение сотрудником ДПС законов¹ и других нормативных актов², определяющих его права и обязанности. Все принимаемые инспектором решения должны быть продуманными, отражающими его профессионализм и психолого-педагогическую подготовленность³. Для этого инспектору следует знать наиболее часто встречающиеся типы людей, их поведение в конфликтных ситуациях. Такой подход позволяет целенаправленно выбрать адекватные меры психологического воздействия на правонарушителей и грамотно применить к ним при необходимости административные санкции.

Например, нарушитель, находящийся в состоянии алкогольного опьянения, часто не только не стремится избежать конфликта, а ищет для него любой повод, теряет самоконтроль, проявляет словоохотливость, склонность к риску, чрезмерную самоуверенность и агрессивность. Принуждение он часто воспринимает как унижение его личности. Как правило, здравая логика у него отсутствует. От него можно ожидать непредсказуемых действий. Любой неверный шаг со стороны инспектора может привести к обострению ситуации. Нетрезвый нарушитель может вступить в драку и т. д.

Если инспектор поставил перед собой цель отстранить нетрезвого водителя от управления транспортным средством, он должен соблюдать осторожность. При этом следует проявлять максимум терпения, сдерживать раздражение, отвращение и неприязнь. Грубость, пустую болтовню, оскорбления в свой адрес надо воспринимать безучастно, не реагировать на провокации. При необходимости

следует вызвать подкрепление для оказания помощи.

Оптимально разрешить конфликт – это значит осознать его причины и умело устранить их, используя для этого перечисленные выше психологические приемы, снять психологическое напряжение и добиться согласия во взаимоотношениях его участников.

К деятельности инспектора в полной мере применимы определяемые психологами три основных итога нормализации межличностных отношений:

- победа одной стороны над другой, т. е. признание позиции, точки зрения, интересов, превосходства одной стороны (инспектора) и подчинение ей другой стороны (участника дорожного движения);

- компромисс, т. е. согласие на основе взаимных уступок и терпимости при сохранении своих несхожих основных позиций, взглядов и отношений;

- интеграция – взаимное примирение и согласие, достигнутые за счет формирования общих интересов, целей и ценностей, способов поведения.

Для того чтобы все действия, принимаемые инспектором по отношению к участникам дорожного движения, были психологически грамотными, необходима их отработка на моделируемых дорожных ситуациях, разработанных в учебных целях на основе реальных примеров из практики Госавтоинспекции.

Анализ моделируемых взаимоотношений предполагает прежде всего раскрытие психологического механизма принятия решения.

Принятие решений складывается из совокупности таких элементов, как оценка возникающих на практике задач, определение вариантов и выбор наилучшего из них. Реальные условия, в которых инспектору приходится принимать решения, не всегда идеальны. Недостаток необходимых сведений об оперативной обстановке, постоянный дефицит времени, высокая ответ-

ственность, интеллектуальное и волевое соперничество с участниками дорожного движения и другие психологические факторы осложняют этот процесс.

Несмотря на это, все принимаемые решения должны соответствовать определенным требованиям.

Законность. Все решения должны соответствовать закону и подзаконным актам, регулирующим взаимоотношения инспектора с участниками дорожного движения.

Правомочность. Принятие решений в пределах предоставленных инспектору юрисдикционных полномочий является не только его правом, но и обязанностью.

Компетентность. Все действия инспектора должны быть квалифицированными, основанными на профессионально значимых знаниях, умениях и навыках. При этом во избежание нарушений законности инспектору необходимо запомнить, что «высшая компетентность» состоит в понимании границ своей компетентности и неизбежной ограниченности своих представлений о вещах и последствиях собственных решений. Только низкому уровню компетентности и понимания присуща иллюзия собственного «всезнания», универсальности и непогрешимости.

Оперативность. Любое решение должно приниматься без опозданий, наступательно.

Конкретность. Прежде чем принимать решение необходимо четко сформулировать цель своих действий, пути и средства достижения положительного результата. При этом следует руководствоваться правилом: чем конкретнее решение, тем больше уверенности в его правильном понимании и соответственно успешном выполнении.

Обоснованность. Решение считается обоснованным, когда инспектор своими действиями наиболее глубоко и всесторонне отражает объективные закономерности, действующие в сфере дорожного движения, и обладает при этом предельно точным предвидением хода и исхода событий.

Процесс принятия решения начинается с оценки дорожной ситуации и поиска наиболее эффективных результатов, исходя из прошлого опыта работы инспектора. В отдельных случаях в накопленном им опыте может не оказаться существенных признаков, отталкиваясь от которых инспектор должен принять соответствующее решение. Тогда он, ориентируясь на метод проб и ошибок, начинает мысленно взвешивать разные варианты решений.

При этом следует иметь в виду, что каждая дорожная ситуация отличается как качественной, так и количественной неповторимостью исходных данных. Решения нельзя принимать без учета конкретных условий, в которых приходится действовать. Но это не означает, что во всех случаях каждый элемент решения должен обдумываться заново. В силу того, что многие ситуации повторяются, к некоторым из них можно быть готовым заранее. В связи с этим возникает возможность определенной унификации и предварительной выработки решений на моделируемых дорожных ситуациях путем алгоритмизации действий инспектора.

Применение моделирования как метода обучения уменьшает затраты времени на принятие решений в реальных условиях, если в сознании инспектора сохраняется отработанная на учебных занятиях оптимальная модель поведения.

Моделируемый подход к принятию решений способствует активизации образного, эмоционального, ассоциативного и других видов восприятия, стимулирует мыслительную деятельность инспектора и позволяет ему избежать следующих типичных ошибок:

- неспособность справиться с задачей при определенном стечении обстоятельств, связанных с отсутствием необходимых знаний, опыта, умений, навыков, неуверенностью в собственных силах и т. д.;
- неадекватная оценка опасности, которая, как правило, обусловлена эмоциональ-

ным, а не рациональным подходом к принятию решения;

- неверная квалификация дорожной ситуации, а вследствие этого – неправильный выбор методов и тактических приемов, применяемых к участникам дорожного движения.

Решения инспектора реализуются в конкретных действиях, которые должны быть практически отработаны методом упражнения.

Метод упражнения – это многократное, сознательное, постоянно усложняющееся повторение определенных действий с целью формирования и совершенствования умений и навыков.

В процессе обучения следует учитывать следующие закономерности: чем больше инспектор натренирует себя в выполнении последовательных конкретных действий, тем быстрее и прочнее сформируются у него умения и навыки, необходимые для практической деятельности.

В целях обучения принятию решений на моделируемых дорожных ситуациях необходима предварительная разработка их перечня и алгоритмов действий инспектора, выполняемых в строго установленном порядке – от главного к второстепенному.

Модели дорожных ситуаций должны включать не только типичные, но и сложные взаимоотношения инспектора с участниками дорожного движения, регулируемые как правовыми, так и моральными нормами поведения.

При этом важен анализ действий инспектора с психологической точки зрения, особенно при разрешении конфликтных ситуаций.

Методика проведения занятий состоит в следующем. На примере модели дорожной ситуации предлагается принять решение и выполнить конкретные действия. Затем анализируются ошибки, конкретность и полнота ответов. После разбора ситуации дается оптимальный вариант принятия решения. Все действия инспектора выстраиваются по степени их значимости.

Таким образом, межличностные отношения с различными участниками дорожного движения (водителями, пешеходами, пассажирами, дорожными строителями и т.п.) в конкретных дорожных ситуациях проявляются в общении, поведении, установлении социально-психологического контакта и разрешении конфликтов с учетом их индивидуально-психологических различий.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.95 № 196 // Ведомости Федерального Собрания Российской Федерации. 1995. № 36. Ст. 1745.

² Указ Президента РФ от 02.07.02 № 679 «Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ».

³ Приказ МВД России от 02.07.02 № 627 «О мерах по совершенствованию деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ и укреплению доверия к ней со стороны участников дорожного движения».