

Статистичну значущість слід відрізняти від дослідницької значущості.

Методи побудови довірчого інтервалу та визначення р-рівня не вступають у протиріччя, а доповнюють один одного.

У сучасних зарубіжних дослідженнях (медицина) для публікацій рекомендують будувати висновки на ґрунті, як довірчих інтервалів, та і р – рівня [2]. Наприклад CONSORT для звітності клінічних досліджень вимагає обидва показники. Аналогічні вимоги присутні у більшості сучасних провідних наукових журналах.

Список використаних джерел

1. Донченко В.С., Сидоров М.В.-С., Шарапов В.В. Теорія ймовірностей та математична статистика: навч. посіб. [Текст] // В.С.Донченко, М.В.-С. Сидоров, М.М.Шарапов./- Київ: ВЦ 'Академія', 2009. - 288 с.
2. CONSORT reporting and trials [електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.consort-statement.org/consort-statement/>
3. Hubbard William K. International Conference on Harmonisation; Guidance on Statistical Principles for Clinical Trials; Availability [Текст] // William K. Hubbard /.- Federal Register/Vol. 63, No. 179/Wednesday, September 16, 1998/Notices p. 49596 Режим доступу: <http://www.fda.gov/downloads/RegulatoryInformation/Guidances/UCM129505.pdf>
4. Prel Jean-Baptist du et al. Confidence Interval or P-Value? Part 4 of a Series on Evaluation of Scientific Publications [Текст] // Jean-Baptist du Prel, Gerhard Hommel, Bernd Röhrig and Maria Blettner/ .- Dtsch Arztebl Int. 2009 May; 106(19): pp. 335–339. Режим доступу: http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2689604/pdf/Dtsch_Arztebl_Int-106-0335.pdf

Отримано 20.08.2013 р.

УДК 316.377+[316:303.7]

Сальнікова С. А. °

Східноєвропейський національний університет імені Лесі Українки, кандидат соціологічних наук

ПІДГОТОВКА ВОДИЇВ У КОНТЕКСТІ ПОВСЯКДЕННИХ ПРАКТИК: РЕАЛІЇ УКРАЇНИ В ЕМПІРИЧНОМУ ВИМІРІ

В статті акцентується увага на професійному рівні водіїв як показнику дієвості системи їх підготовки в контексті повсякденних практик. Задля соціологічного вивчення даної проблематики автор сконструювала «ідеальний тип» водія, на основі концептуальної схеми якої побудувала Індекс поведінкової культури та Індекс знання Правил дорожнього руху; аналіз результатів дослідження проведено в розрізі різних когорт і з урахуванням українських реалій інституційної трансформації.

Ключові слова: «ідеальний тип» водія, Індекс поведінкової культури, Індекс знання Правил дорожнього руху.

В статье акцентируется внимание на профессиональном уровне водителей как показателе действенности системы их подготовки в контексте повседневных практик. Для социологического изучения данной проблематики автор сконструировала «идеальный тип» водителя, на основе концептуальной схемы которого построила Индекс поведенческой культуры и Индекс знания Правил дорожного движения, анализ результатов исследования проведен в разрезе различных когорт и с учетом украинских реалий институциональной трансформации.

Ключевые слова: «идеальный тип» водителя, Индекс поведенческой культуры, Индекс знания Правил дорожного движения.

The article focuses on the professional level of drivers as an indicator the effectiveness of their training in the context of everyday practices. For sociological study of this problem has constructed by the "ideal type" of the driver, author constructed some of the indexes – Index of behavioral culture and Index knowledge of traffic rules – on the basis of the relevant the conceptual schema, the analysis results of the survey conducted in the context of different cohorts and with the Ukrainian realities of institutional transformation.

Key words: the «ideal type» of the driver, Index of behavioral culture, Index knowledge of traffic rules.

Постановка проблеми. На даний час водій автотранспорту – професія масова, оскільки автомобіль став незамінним у всіх галузях людської діяльності. За роки незалежності України стрімко зростає кількість транспортних засобів – і питання безпеки на автомобільних дорогах також стрімко перейшло із площини дорожньої статистики до площини національного лиха [2], а тому є важливою соціальною проблемою. Ключовою причиною ситуації, що склалася на українських автошляхах, є недотримання вимог Правил дорожнього руху (ПДР). На думку державних діячів одним із найпростіших способів примусити водіїв їх дотримуватися є розроблення збалансованої системи ефективного їх покарання. Вони вважають, що більш стриманій поведінці водіїв на дорозі сприятиме збільшення розмірів штрафів за порушення ПДР. Та просте підвищення розмірів адміністративних стягнень, очевидно, не дасть очікуваних позитивних наслідків. Адже, згідно **аналізу останніх досліджень і публікацій**, дану проблему розглядають виключно у площині «водій-інспектор ДАІ», і залишають поза увагою систему підготовки водіїв, зокрема, у автомобільних школах. Можна припустити, що потенційним порушником водій є не лише тому, що існують «відкуп» від інспектора, заплутаність самих Правил [3; 4; 5, с. 79], а ще й тому – що достатніх теоретичних знань і практичних навичок у нього просто немає. В програмах їх підготовки не передбачене практичне навчання діям в критичних дорожньо-транспортних ситуаціях, тому водії вимушені набувати необхідних знань і досвіду методом проб і помилок [1]. Проблема невідповідності теоретичних знань практичним навичкам спонукала автора до її прикладного вивчення соціологічними засобами.

Для підготовки емпіричного дослідження та написання статті автор послуговувалася працями багатьох учених. Зокрема, використано підхід М. Вебера до визначення «професії» – трактування професійних груп як статусних, тобто як колективи, що мають схожий стиль життя, загальну моральну систему, схожу мову і культуру [6, с. 658; 7]. Пошук ідеальної моделі професії здійснювався в контексті парадигми структурного функціоналізму; тут виділяється три основних інтеграційних характеристики, що формують «ідеальний тип» професії, а саме: професійні (1) спеціальні знання і досвід, (2) етика, (3) автономія в ухваленні рішень [8, с. 4].

Виклад основного змісту дослідження і отриманих результатів. Об'єктом дослідження в рамках даної роботи є підготовка водіїв в контексті повсякденних практик, предметом вивчення – професійний рівень їх підготовки як показник дієвості системи підготовки водіїв-любителів та професіоналів в Україні. З **метою** виявлення якості підготовки водіїв в контексті соціального

конструювання професії і повсякденних практик в Україні передбачене поетапне виконання наступних **завдань**: (1) концептуалізація «ідеального типу» професії водія; (2) проведення соціологічного дослідження «Підготовка водіїв в контексті повсякденних практик» (на прикладі водіїв категорії «В» міста Луцька)¹ та (3) аналіз емпіричних даних. Отож, маємо такі компоненти «ідеального типу» водія: (1) спеціальні знання – вимірюються шляхом фіксування знання ПДР водієм; (2) досвід – представлено двома індикаторами: наявним – стаж водіння автомобілем, та очікуваним – мінімальний стаж для отримання необхідних практичних навиків, додатковим специфічним індикатором є частота участі в дорожньо-транспортних пригодах (ДТП); (3) професійна етика – представлена сімома твердженнями, які відображають поведінкові взаємостосунки між водіями, а також між водієм і пішоходами. Вимірювалися також самооцінка рівня теоретичних знань і практичних навичок.

Почнімо з професійної етики.

Таблиця 1. - Будучи за кермом, Ви* (%)

	...	так**
1	попередньо завжди слідкуєте за чистотою авто зовні та в салоні	75,6
2	за потреби перевищуєте швидкість (н-д, поспішаєте чи на трасі)	68,1
3	попереджаєте зустрічних водіїв про пост ДАІ, «моргаючи» фарами	66,4
4	завжди пропускаєте пішоходів	63,0
5	на трасі вмикаєте тільки дальнє світло фар в темну пору доби	35,3
6	не дозволяєте обігнати себе водію на гіршому, ніж у Вас, авто	24,4
7	полюбляєте перегони, особливо «підрізати» або притиснути до узбіччя не надто професійного водія	15,1

* експертами у формуванні списку виступили діючі водії (20 осіб зі стажем понад 7 р.)

**пропонувався відповідь по кожному судженню

Чверть водіїв настільки «пишаються» своїм автомобілем, що не дозволяють «принизити» себе, давши дорогу менш престижному авто; а 15,1% взагалі почувуються «королями автостради», а тому, на їхню думку, мають переваги в русі. Такі проблеми, по-перше, криються у індивідуальних психологічних особливостях водія, по-друге, свідчать про те, що покарання (якщо воно все-таки відбувається) не надто хвилює такого власника автівки. Той факт, що третина водіїв вмикає на трасі тільки дальнє світло фар у темну пору доби, не зважаючи на інших учасників руху, узгоджується з тим, що така ж третина не надто переймається проблемами інших водіїв, яких зупинить пост ДАІ (дехто з водіїв коментує не підтримання водійської солідарності тим, що «це не їхні гроші»).

Показово, що 68,1% луцьких водіїв перевищують за потреби швидкість, з одного боку, це свідчить про порушення, з іншого – про необхідність перегляду

¹ Збір даних проводився на 5-ти різних автозаправних станціях (Лукойл, УкрНафта, АНР, ОККО, WOG), опитували водія кожної 10-ї приватної автівки (N=720); масив зважувався за статтю (згідно даних статистики) та стажем водіння (пропорційно для кожної когорти: до 3 р., 4-10 рр., з 11 р.). Щодо статі, за даними Волинської обласної організації всеукраїнської спілки автомобілістів до 2007 року жінок (учнів категорії В) було у 2-2,5 р. менше за чоловіків, і вже з 2009 їх стало лише у 1,5 р. менше. Виокремлення проміжків стажу пов'язане з наявними даними щодо залежності між кількістю років керування транспортним засобом та набутими навичками [9].

допустимих швидкостей як для різних категорій водіїв, так і на трасі, зокрема, а також про «можливості» доріг (їх стан).

Кожне твердження табл. 1 свідчить про наявність/відсутність етичних норм та правил поведінки водіїв, і загалом вони дають можливість побудувати Індекс¹ поведінкової культури (по 1 балу приписується респонденту, якщо для тверджень 1, 3, 4 отримано відповідь «так», а для решти – «ні», в іншому випадку приписувався нульовий бал). Майже 2% водіїв повністю ігнорують будь-які правила і норми, ще 11% – мають вкрай низький рівень поведінкової культури; понад 70% водіїв – середній і вище, загалом середній бал відповідного індексу є дійсно середнім (3,0 бали за 7-мибальною шкалою). Як не дивно, але рівень поведінкової культури не залежить від стажу водіння автомобілем чи віку водія. Скоріш за все, детермінанти цього показника знаходяться у сфері особистісно-психологічних характеристик людини. Стать, вочевидь, також належить до них, оскільки існує хоча і незначна, але статистично значуща залежність між відповідними змінними (значення коефіцієнту кореляції становить 0,2 при помилці в 5%). Особливо помітною стає різниця поведінкової культури чоловіків і жінок у порівнянні з розподілом за статтю загалом по вибірці (див. табл. 2). Можливо, саме в цьому знаходиться коріння багатьох стереотипів стосовно жінки за кермом, та індивідуалізм у жінок-водіїв все ж частіше проявляється, аніж у чоловіків-водіїв, що нам вдалося статистично зафіксувати.

Таблиця 2. - Рівень поведінкової культури за статтю (%)

Поведінкова культура	Стать			
	чол.	жін.	чол.	жін.
Низька	30,8	69,2	45,5	54,6
Нижча середньої	55,0	45,0		
Середня	50,0	50,0	50,0	50,0
Вища середньої	51,4	48,6	59,6	40,4
Висока	90,0	10,0		
Загалом по вибірці	52,6	47,4		
Сер. бал	3,3	2,9		
Станд. відхилення	1,1	1,1		

Перейдемо до аналізу компоненти спеціальних знань водіїв, для котрої аналогічно до попередньої побудували Індекс знання ПДР (1 бал було приписано респонденту, якщо він вказав правильну відповідь, в іншому випадку – 0 балів).

Значення Індексу знання ПДР суттєво (тобто статистично значуще) різняться в різних категоріях водіїв. Так, знання набуваються з досвідом (чим більший стаж, тим вище значення індексу). Та цей факт не зовсім тішить, адже, щоб отримати право на керування автомобілем, потрібно здати теоретичний іспит, успішність якого полягає у тому, що учень може допуститися лише 2-х помилок з двадцяти. Або, іншими словами, рівень успішності знання ПДР складає 90% – і це теоретичний показник. На практиці ситуація інакша: у 1,7% респондентів жодна відповідь невірна, у 11,0% – одна правильна відповідь, у

¹ Тут і надалі побудовані адитивні індекси є обґрунтованими, тобто були проведені процедури їх валідації та надійності.

16,9% – дві, у 30,5% – три, у 31,4% – чотири, і лишень у 8,5% – всі відповіді виявилися вірними. Згідно зазначених вимог до рівня успішності в нашому випадку лише кожен четвертий респондент міг помилитися, та й то один раз. Тому 3 бали Індексу знання з 5-ти свідчать про майже тотальне незнання ПДР.

Таблиця 3. - Індекс знання ПДР* в різних категоріях водіїв

Ознака	Категорії	Сер. бал	Станд. відхилення	Коеф. кореляції	α -значущ.**
Стаж	до 3 р.	2,8	1,2	0,2	0,05
	4 - 10 р.	3,1	1,3		
	від 11 р.	3,3	1,0		
Стать	Чол.	3,2	1,2	- 0,2	0,05
	Жін.	2,8	1,2		
«Куповане» посвідчення	Так	2,5	1,2	0,3	0,03
	Так, іспит	3,1	1,4		
	Ні	3,2	1,1		
Загалом по вибірці		3,0	1,2	-	-

* Викладачами однієї автошколи відібрано 5 завдань з білетів теоретичного іспиту

** Тут і надалі значущість вказана у значенні, виведеному програмою SPSS

Напевно, водії усвідомлюють це певною мірою, особливо ті, стаж водіння котрих мінімальний (табл. 4). Насторожує те, що середній бал суттєво варіює в кожній групі, тобто водій зі стажем в один рік може високо оцінити свої практичні навички, тоді як водій-професіонал – вказати низьку оцінку. Можна зробити припущення про те, що або (1) ці групи некоректно виділені, або (2) самооцінка є надто суб'єктивним показником, який залежить в першу чергу від знання ПДР: незнання Правил оцінюється як їх не порушення, або (3) порушення ПДР вважається нормальним серед водіїв за певних ситуацій. Перше припущення ще потребує перевірки, друге – не підтвердилося (статистичної залежності між відповідними змінними не спостерігається), а ось третє є найбільш реальним поясненням (особливо, якщо врахувати, що відповідь на питання щодо самооцінки себе як правопорушника сприймалося цілком адекватно).

Таблиця 4. - Оцініть себе як порушника правил дорожнього руху

Стаж водіння авто	Сер. бал	Станд. відхилення
до 3 років	3,6	1,4
від 4 до 10 років	3,3	1,5
більше 11 років	2,8	1,4
Загалом по вибірці	3,2	1,5

Жінки не так добре знають правила, як чоловіки (табл. 3). Та найбільш суттєвою в знаннях ПДР є різниця у когортах водіїв, які просто купили посвідчення, і які відвідували курси (хоча, можливо, платили за іспит). Проблема купованих документів передбачає наявність теоретичних знань 50/50 і свідчить, що на практиці такий водій приймає правильне рішення з імовірністю 0,5 – а це, принаймні, схоже на гру в рулетку. І таких водіїв на дорогах понад десять відсотків (табл. 5). Варто також зауважити, що на питання щодо джерела отримання водійського посвідчення, деякі респонденти відповідали неохоче.

Найбільше відхилення індексу знання в другій категорії «так, але курси я відвідував» (табл. 3), тому можна припустити, що серед них є ті, які все ж належать до першої – тобто, не відвідували, і не можуть сказати цього напевне.

Ситуація з продажем водійських посвідчень чи оплати іспитів не вивчається в рамках даного дослідження, але факт того, що загалом п'ята частина водіїв платила (і це занижений показник, бо частка респондентів навчалася і отримувала посвідчення до періоду незалежної України) – є кричущим. Дійсно, якщо відібрати тих, хто напевне навчався уже в незалежній Україні, то відсоток незаконних платників становить від 42,5% десять років тому до 59,4% в останні два роки. А якщо враховувати стаж 11, 12 і т.д. років, то сумарний показник по позиціях «так» поступово знижується, наближаючись до загального по вибірці. Можна зробити висновок, що феномен «купівлі/продажу» – виключно українське (а не пострадянське) ноу-хау, яке з кожним роком зростає.

Таблиця 5. - ... «купили» водійське посвідчення ... (%)

«Куповане» посвідчення	Стаж								
	до 10 р.	до 9 р.	до 8 р.	до 7 р.	до 6 р.	до 5 р.	до 3 р.	до 2 р.	Загалом по вибірці
так	20,0	20,5	20,8	19,4	20,6	21,0	25,0	31,3	11,9
так, але курси відвідував	22,5	23,1	23,4	25,0	25,0	25,8	30,0	28,1	16,8
ні, іспит здавав сам	57,5	56,4	55,8	55,6	54,4	53,2	45,0	40,6	71,3

В чому причина цього феномену. Звісно, не можна говорити про те, що його породжує одна зі сторін-учасників. Наприклад, майбутньому водієві зручніше одразу отримати на «бартерній» основі посвідчення, а керувати автомобілем він вже потім навчиться з другом, колегою чи батьком – от тотальна потреба з їхнього боку і породжує цей феномен. Скоріш за все, цей державний сектор (а рішення про видачу посвідчень на керування автотранспортним засобом приймає і виконує виключно державна установа) також працює за принципом подвійної інституціоналізації [10; 11], підтвердженням цьому є дослідження харківських соціологів [4]. Тому великою мірою відповідальність лежить на державі. В рамках цього дослідження ми можемо лишень проаналізувати якість надання послуг на період навчання на водійських курсах безпосередніми їх отримувачами, маємо наступну картину. Статистично значущої залежності задоволеністю навчанням на водійських курсах в різних когортах колишніх учнів немає, незначна відмінність спостерігається між чоловіками (5,8 балів) і жінками (5,5), тоді як в цілому по вибірці задоволеність навчанням оцінюють в 5,7 балів за семибальною шкалою. Та й тривалість навчання здебільшого усіх влаштовує. Аналогічно, жінки оцінили достатність тривалості навчання трохи нижче – у 5,5 балів, чоловіки – у 5,9 балів (загальна оцінка становить 5,7). Дуже різняться думки з цього приводу у тих, хто за кермом не більше 3-х років: для одних часу було замало, для інших – більше, ніж достатньо, а в середньому оцінка становить 5,6 бала (тоді як в інших когортах 5,7 та 5,8 балів відповідно).

І хоча термін та задоволеність навчанням в цілому є цілком прийнятними на думку водіїв з міста Луцька, ефективність підготовки водіїв потребує термінових і значимих змін. Ключовою перешкодою до поліпшення ситуації є проблема

«продажу» водійських посвідчень, яка робить апатичними обидві сторони «купівлі/продажу» – і тих, хто надає послуги, і тих, хто їх отримує.

Таблиця 6. - Яким чином варто підвищити ефективність підготовки водіїв? (%*)

	...	Відвідував курси	Загалом по вибірці
1	зупинити «продаж» водійських посвідчень	55,9	53,5
2	застосовувати нові форми і технології навчання	36,3	35,6
3	покращити стан та інфраструктуру доріг	30,4	32,7
4	збалансувати вартість та якість навчання	29,4	32,7
5	збільшити час та кількість занять для поглибленого вивчення правил дорожнього руху	28,4	25,7
6	забезпечити справедливість «каральних» заходів	27,5	25,7
7	збільшити час і к-ть занять з набуття практ. навиків водіння	19,6	18,8
8	посилити контроль за ситуацією на дорогах і роботою ДАІ	16,7	19,8
9	змінити систему підготовки водіїв, яка б забезпечувала достатній рівень	14,7	12,9
10	спростити Правила дорожнього руху	8,8	9,9

*пропонувалося обрати не більше 3-х варіантів

Нам вдалося виділити ключові із запропонованих характеристики, які напевне вплинуть на підвищення ефективності підготовки водіїв, загалом вони репрезентують теоретичні знання, технологію навчання і практичні знання – і це все те, що потребує покращення і вдосконалення на думку діючих водіїв (табл. 7). Чому водії бажають спрощення Правил дорожнього руху? Тому що вони дійсно складні і запутані і (1) вивчити їх не під силу чи (2) таким чином вони є інструментом для збору штрафів? Тому що вони погано їх знають, а краще знати не має смислу? Відповідь на це питання можна отримати, лише провівши додаткове експертне опитування.

Таблиця 7. - Ключові характеристики для підвищення ефективності підготовки водіїв*

	Необхідно ...	Коеф. кореляції	α -значущ.
1	спростити правила дорожнього руху	0,2	0,057
2	застосовувати нові форми і технології навчання	0,2	0,066
3	збільшити час і к-сть занять з набуття практ. навиків водіння	0,3	0,025

* Регресійний аналіз: пряме питання щодо ефективності підготовки водіїв (залежна змінна) та групи тверджень, представлених у таблиці 6, (незалежні змінні)

Повернімося до аналізу самооцінки водіями вміння керувати автомобілем (табл. 8). Так, луцькі водії оцінили свої вміння на практиці значно вище середнього, що не узгоджується з їх теоретичними знаннями, які вкрай необхідні будь-якому водію під час практики. Жінки оцінили свої вміння дещо скромніше, та статистичної залежності за статтю все ж немає. Водії з низьким досвідом роботи усвідомлюють нестачу практичних навиків – залежність між вмінням керувати автомобілем та стажем статистично значуща. Та ще гостріше це усвідомлюють ті,

хто не навчався на курсах водіння, або кому ніяк самотужки не вдавалося показати достатній рівень теоретичних знань на іспиті.

Таблиця 8. - Вміння керувати автомобілем в різних категоріях водіїв (суб'єктивний показник, 7-ми бальна шкала)

Ознака	Категорії	Сер. бал	Станд. відхилення	Коеф. кореляції	α-значущ.
Стаж	до 3 р.	5,3	1,2	0,3	0,001
	4 - 10 р.	5,6	1,1		
	від 11 р.	6,1	1,1		
Стать	Чол.	5,9	1,1	-	-
	Жін.	5,6	1,2		
«Куповане» посвідчення	Так	4,7	1,2	0,4	0,000
	Так, іспит	5,4	1,1		
	Ні	5,9	1,1		
Загалом по вибірці		5,7	1,2	-	-

Загалом ніхто з опитаних не вважає, що погано керує автомобілем, лише 3,0% зазначили, що їх вміння є нижчим від середнього, і близько 12,0% – посереднім, у решти – вищі від середнього (27,7%), добрі (28,7%), дуже добрі (28,7%).

Наступне питання, напевне, не варте коментарів, оскільки саме воно виявилось найбільш інтимним: більшість респондентів відразу демонстрували невдоволення і запитували, чи обов'язково потрібно відповідати. З тим, що 63,4% опитаних ніколи не були учасником дорожньо-транспортної пригоди, можна погодитися, але з тим, що решта 36,6% водіїв потрапляла в ДТП, як правило, з вини інших – сумнівно (табл. 9). Можливо, ці «інші» просто не потрапили до вибірки.

Таблиця 9. - Скільки разів Ви були учасником ДТП (%)

	1 раз	2 рази	3 рази	Жодного/відмова
з Вашої вини	37,8	8,1	2,7	51,4
з вини інших	54,1	16,2	10,8	18,9

Пропоновані їм у опитуванні основні причини ДТП луцькі водії проранжували наступним чином (Табл. 10):

Дані табл. 10 не потребують особливих коментарів; варто лишень звернути увагу на те, що ключові причини пов'язані не із зовнішніми чинниками, а безпосередньо з особою водія, з урахуванням рівня теоретичних знань водіїв та того, яким чином вони отримують посвідчення на керування автотранспортними засобами (хоча обидві причини є взаємообумовленими), їм дійсно не вистачає трирічної практики.

Хоча припущення про те, що три роки – це рубіж для достатнього набуття практичних навичок з водіння транспортним засобом, є не зовсім вірним, оскільки високе значення відхилення середньої Індексу знання спостерігаються і в

категорії водіїв, стаж керування автомобілем яких знаходиться в межах від чотирьох до десяти років¹.

Таблиця 10. - Назвіть основні, на Ваш погляд, причини ДТП (%)

	...	так*
1	нетверезий стан учасників дорожнього руху	70,3
2	перевищення швидкості	49,5
3	неуважність водіїв	41,6
4	недотримання правил дорожнього руху	39,6
5	погані дороги	26,7
6	незнання правил дорожнього руху	24,8
7	відсутність взаємоповаги між учасниками дорожнього руху	12,9
8	наявність водіїв-початківців	8,9
9	недостатність контролю за ситуацією на дорогах і роботою ДАІ	6,9
10	відсутність належного обладнання на автошляхах	5,0
11	гнучка «каральна» система	3,0

*пропонувалося обрати не більше 3-х варіантів

Таблиця 11. - Скільки років потрібно практикуватися водієві-початківцю, аби стати безпечним учасником дорожнього руху?

Роки	1	2	3	4	5	6	7	10
%	25,7	31,7	21,8	4,0	11,9	1,0	1,0	3,0

Таблиця 12. - Очікуваний досвід для безпечного керування автомобілем в різних категоріях водіїв (у роках)

Ознака	Категорії	Сер. бал	Станд. відхилення	Коеф. кореляції	α -значущ.
Стаж	до 3 р.	2,5	2,4	0,2	0,048
	4 - 10 р.	2,6	1,7		
	від 11 р.	3,5	2,3		
Стать	Чол.	3,1	2,6	-	-
	Жін.	2,5	1,7		
«Куповане» посвідчення	Так	3,1	2,9	-	-
	Так, іспит	2,3	1,2		
	Ні	2,9	2,2		
Загалом по вибірці		2,8	2,2	-	-

Думки опитаних водіїв щодо мінімального стажу для отримання необхідних практичних навиків настільки сильно варіюють в межах кожної групи (наприклад,

¹ Тут доречним є досвід Німеччини: для заохочення до навчання водіїв, котрі вже мають посвідчення, на додаткових після базових курсів навчання керуванню автомобілем держава пропонує ряд пільгових умов, пов'язаних з купівлею та обслуговуванням автомобіля. Такий підхід до підготовки надійних водіїв значно знизив рівень ДТП у Німеччині, і є неоціненним досвідом для реформування сфери підготовки водіїв в Україні [9].

початківець з неповним стажем в 1 рік зазначає, що стільки ж цілком достатньо, тоді як інший зазначає 7 років; у групах професіоналів така ж ситуація), що єдиним логічним поясненням цьому є різний період адаптації до стресових станів, пов'язаних з перебуванням за кермом автомобіля, через відмінні індивідуально-психологічні характеристики кожного, а також усвідомлення наявного якісного рівня практики у порівнянні з попереднім. Найбільш усталені думки спостерігаються у когорті тих, хто самотужки навчався на курсах водіння, але іспит таким же чином здати не зміг (такі водії вважають достатнім рубіж у трохи більше, ніж 2 роки). Статистична залежність спостерігається лише між змінними стаж та очікуваний досвід: водії з меншим стажем передбачають два з половиною роки практик для безпечного керування автомобілем, з більшим – три з половиною.

Щодо виявлення якості підготовки українських водіїв (на прикладі водіїв категорії «В» м. Луцька) в рамках даного дослідження отримані такі **висновки**:

Поведінкова культура водіїв є доволі посередньою і різниться у різних когортах водіїв за статтю – у жінок-водіїв, як це не дивно, значення такого Індексу нижче, ніж у чоловіків-водіїв (2,9 та 3,3 відповідно; 3,0 – загалом по вибірці).

Знання правил дорожнього руху однаково низькі у всіх контрольованих когортах – за статтю, стажем водіння – відповідний Індекс знання становить 3 бали з 5-ти і свідчить про майже тотальне незнання ПДР. Факт відсутності статистичної залежності між теоретичними знаннями і водійським стажем, статистично фіксована наявність феномену «купованих» посвідчень, інституційний характер корупції в діяльності державної автомобільної інспекції [4] тощо піднімають питання (1) доцільності таких знань з позиції водіїв, і що набагато важливіше, (2) можливості вирішення їх відсутності подекуди ціною у людські життя.

Ситуація з продажем водійських посвідчень чи оплати іспитів виявилася критичною – загалом п'ята частина водіїв платила за відповідні послуги. Якщо відібрати тих, хто напевне навчався уже в незалежній Україні, то відсоток незаконних платників становить від 42,5% десять років тому до 59,4% в останні два роки. Аналізуючи зростаючу тенденцію «купівлі/продажу» водійських посвідчень, можна зробити висновок, що цей феномен – виключно українське (а не пострадянське) ноу-хау, яке з кожним роком набирає обертів.

Встановлено, що три роки – це деякий рубіж, при «переході» через який водій набуває достатніх практичних навичок, тобто краще і миттєво реагує в різних ситуаціях, бар'єр психологічного стресу понижений (а то й взагалі зникає). Щонайменше 7–10 років потрібно, аби з водія-любителя він перетворитися у професіонала.

Загалом представлені в роботі емпіричні висновки можуть бути використані для розробки практичних рекомендацій щодо реформування системи підготовки водіїв в Україні.

Список використаних джерел

1. Поняття про надійність водія [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.vozhdenieauto.com/ua/safe-management-car-2.html>

2. Пояснювальна записка до проекту Постанови Верховної Ради України «Про проведення парламентських слухань на тему: «Безпека на дорогах України заради безпеки життя» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : gska2.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc34?id=&pf3511
3. Давать взятки готовы 70% водителей [Электронный ресурс]. – Режим доступу : <http://drugasmuga.com/articles/law/93.html>1982. – 254 с.
4. Свеженцева Ю. О. Інституційний характер корупції в діяльності державної автомобільної інспекції / Ю. О. Свеженцева, О. О. Сердюк // Вісник ХНУ ім. В. Н. Каразіна. – 2008. – № 800. – С. 151–155.
5. Свеженцева Ю. О. Аналіз методологій дослідження корупції міжнародними та вітчизняними організаціями стосовно можливості їх використання в ОВС / Ю. О. Свеженцева, Р. В. Ромас // Український соціум. – 2010. – № 1 (32). – С. 73–82.
6. Вебер М. Избранные произведения / М. Вебер. – М., 1990.
7. Macdonald K. The Sociology of Professions / K. Macdonald. – L.: Sage, 1995.
8. Мансуров В. А. Социология профессий: история, методология и практика исследований / В. А. Мансуров, О. В. Юрченко // Социальная структура: социология профессий. – 2009. – С. 36–46.
9. Курьянова О. Е. Повышение безопасности дорожного движения методами совершенствования системы подготовки водителей: Дис. канд. техн. наук / Курьянова О. Е. – М., 1998. – 153 с.
10. Головаха Є. Основні етапи і тенденції трансформації українського суспільства: від перебудови до «помаранчевої революції» / Є. Головаха, Н. Паніна // Соціологія: теорія, методи, маркетинг. – 2006. – № 3. – С. 32–51.
11. Головаха Е. Постсоветская деинституционализация и становление новых социальных институтов в украинском обществе / Е. Головаха, Н. Панина // Социология: теория, методы, маркетинг. – 2001. – № 4. – С. 5–22.

Отримано 28.08.2013 р.