

Акимова Елена Юрьевна, Абрамова Марина Юрьевна

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ЭТАПЕ  
ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ: СОЦИОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ**

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/1/2009/10-2/2.html](http://www.gramota.net/materials/1/2009/10-2/2.html)

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

**Альманах современной науки и образования**

Тамбов: Грамота, 2009. № 10 (29): в 2-х ч. Ч. II. С. 12-17. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/1.html](http://www.gramota.net/editions/1.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/1/2009/10-2/](http://www.gramota.net/materials/1/2009/10-2/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [almanac@gramota.net](mailto:almanac@gramota.net)

чение семестра, улучшает усвоение учебной информации, обеспечивает систематическую работу без «авралов» во время сессии. Большое количество разнообразных заданий, предлагаемых для самостоятельной проработки, и разные шкалы их оценивания позволяют студенту следить за своими успехами, и при желании у него всегда имеется возможность улучшить свой рейтинг (за счет выполнения дополнительных видов самостоятельной работы), не дожидаясь экзамена. Анализируя итоги опыта введения рейтинговой системы в некоторых вузах нашей страны, можно отметить, что организация процесса обучения в рамках рейтинговой системы обучения с использованием разнообразных видов самостоятельной работы позволяет получить более высокие результаты в обучении студентов по сравнению с традиционной вузовской системой обучения.

Использование рейтинговой системы позволяет добиться более ритмичной работы студента в течение семестра, а так же активизирует познавательную деятельность студентов путем стимулирования их творческой активности. Введение рейтинга может вызвать увеличение нагрузки преподавателей за счет дополнительной работы по структурированию содержания дисциплин, разработке заданий разного уровня сложности и т.д. Но такая работа позволяет преподавателю раскрыть свои педагогические возможности и воплотить свои идеи совершенствования учебного процесса.

Весьма полезным, на наш взгляд, может быть тестовый контроль знаний и умений студентов, который отличается объективностью, экономит время преподавателя, в значительной мере освобождает его от рутинной работы и позволяет в большей степени сосредоточиться на творческой части преподавания, обладает высокой степенью дифференциации испытуемых по уровню знаний и умений и очень эффективен при реализации рейтинговых систем, дает возможность в значительной мере индивидуализировать процесс обучения путем подбора индивидуальных заданий для практических занятий, индивидуальной и самостоятельной работы, позволяет прогнозировать темпы и результативность обучения каждого студента.

Тестирование помогает преподавателю выявить структуру знаний студентов и на этой основе переоценить методические подходы к обучению по дисциплине, индивидуализировать процесс обучения. Весьма эффективно использование тестов непосредственно в процессе обучения, при самостоятельной работе студентов. В этом случае студент сам проверяет свои знания. Не ответив сразу на тестовое задание, студент получает подсказку, разъясняющую логику задания и выполняет его второй раз.

В заключение отметим, что конкретные пути и формы организации самостоятельной работы студентов с учетом курса обучения, уровня подготовки обучающихся и других факторов определяются в процессе творческой деятельности преподавателя, поэтому данные рекомендации не претендуют на универсальность. Их цель - помочь преподавателю сформировать свою творческую систему организации самостоятельной работы.

#### *Список использованной литературы*

- 1. Государственный образовательный стандарт высшего профессионального образования от 17 марта 2000 г.** Номер государственной регистрации 234 экс/сп.
- 2. Игнатов В. Г., Белолипецкий В. К.** Профессиональная культура и профессионализм государственной службы: контекст истории и современность: учебное пособие. Ростов н/Д: Издательский центр «МарТ», 2000. 256 с.
- 3. Коджаспирова Г. М., Коджаспиров А. Ю.** Словарь по педагогике. М.: ИКЦ «МарТ»; Ростов н/Д: Издательский центр «МарТ», 2005. 448 с.
- 4. Кукушкин В. С.** Введение в педагогическую деятельность: учеб. пособие. Ростов н/Д: МарТ, 2002. 217 с.
- 5. Соколова Г. Н.** Труд и профессиональная культура (опыт социологического исследования) / под науч. ред. Е. М. Бабосова. Мн.: Изд-во БГУ, 1980. 144 с.
- 6. Фаустова Э. Н.** Студент нового времени: социокультурный профиль // Система воспитания в высшей школе: аналитические обзоры по основным направлениям развития высшего образования. М., 2004. Вып. 4. 72 с.
- 7. Юшко Г. Н.** Научно-дидактические основы организации самостоятельной работы студентов в условиях рейтинговой системы обучения: автореф. дисс. ... канд. пед. наук: 13.00.08 - теория и методика профессионального образования / Рост. гос. ун-т. Ростов-н/Д, 2001. 23 с.

## ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ЭТАПЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ: СОЦИОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ

*Акимова Елена Юрьевна, Абрамова Марина Юрьевна  
Волго-Вятская академия государственной службы*

Проблемы профессиональной подготовки рассматриваются с педагогических, психологических, исторических, экономических и иного рода аспектов. Но когда выпускники, начиная самостоятельную деятельность, интегрируются в систему общественных отношений, то проблема качества образования, его результатов, социокультурная, правовая, нравственная устойчивость специалистов перестают быть индивидуальными, приобретая характер общественно-значимых. Так проблема профессиональной подготовки человека попадает в поле зрения социологии.

Проблема безопасности дорожного движения как комплекса мероприятий по обеспечению безопасности

всех его участников, остро стоит перед современным обществом. Повышение уровня обеспечения безопасности дорожного движения (БДД) и ее правовых основ на федеральном, региональном и местном уровнях являются первоочередными целями государственной политики, направленной на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с погибшими и пострадавшими в них.

Главной задачей Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 гг.» является обеспечение безопасности дорожного движения. Вместе с тем, анализ нормативно-правовой базы, социально-психологических источников обнаруживает отсутствие единого толкования данного понятия. Следовательно, определение БДД, ее критериев и условий в связи с высокой теоретической и практической значимостью должно стать первой задачей нашего исследования.

Проблема БДД носит комплексный характер. Ведущим фактором возникновения ДТП, на наш взгляд, следует считать поведение водителей при управлении транспортными средствами: готовность к управлению, особенности восприятия дорожной обстановки, себя как водителя, взаимодействие с другими участниками движения, – в целом, сформированность психологической структуры деятельности управления транспортным средством.

Согласно статистике, 18% ДТП совершаются водителями со стажем менее трех лет [7]. Это можно объяснить не только недостаточным уровнем подготовки водителей, невысоким уровнем знаний, специальных умений и навыков, отсутствием грамотной оценки их психологических и личностных качеств, но и отсутствием в процессе подготовки индивидуального подхода к обучаемым. Улучшение методов обучения водителей – это резерв повышения безопасности дорожного движения. В федеральной целевой программе особое внимание уделяется совершенствованию системы подготовки водителей транспортных средств и их допуска к участию в дорожном движении [2].

Федеральный закон РФ «О безопасности дорожного движения» определяет принципы обучения водителей автотранспортных, указывает, что «... с получением водительского удостоверения они становятся одними из главных участников дорожного движения, и от их подготовленности и поведения за рулем зависит аварийность на дорогах, жизнь и здоровье людей, состояние окружающей среды» [1].

Изучение проблемы человека в автотранспортной отрасли началось в 1910 г. с работы Г. Мюнстенберга о профессиональной оценке действий водителей городского транспорта и их водительского соответствия требованиям БДД. В отечественной науке рассматриваются вопросы психологии личности и психофизиологии водителя (Игнатов Н. А., Иванов В. Н.), социально-психологические аспекты безопасности дорожного движения (Столяренко А. М., Лукьянова В. В., Кузьмина Е. С.). На базе НИИ гигиены им. Ф. Ф. Эрисмана были проведены исследования уровней влияния индивидуальных характеристик и качеств водителей (уровень психической адаптации, интеллектуальные возможности человека, уровень физической работоспособности) на избегание аварийных ситуаций.

Характерная особенность процесса обучения водителей автотранспортных средств – единство теории и практики, – достигается несколькими путями. Чаще всего теория предшествует практике: прежде чем учащийся приступит к отработке упражнений по вождению автомобилей, он должен предварительно изучить соответствующий теоретический материал. Реже практика предшествует теории: так к детальному изучению устройства механизмов управления автомобилем будущий водитель приступает после того, как неоднократно практически пользовался ими во время занятий по практическому вождению, при этом учащиеся лучше усваивают и глубже осмысливают прикладное назначение предмета познания.

Первый путь имеет более широкие и глубокие связи между теорией и практикой и содержит в себе большие воспитательные возможности, хотя и не дает столь быстрого эффекта, как второй путь, который убеждает учащихся в необходимости знания теории. В обоих указанных случаях один и тот же учебный материал нередко отрабатывается со значительным промежутком во времени, что не всегда положительно сказывается на его усвоении.

Для устранения этого недостатка предпочтение отдается третьему пути, когда теорию и практику осваивают одновременно: теоретический материал излагается небольшими частями и сразу же закрепляется на практике.

Современный подход к обучению водителей транспортных средств и учет передового зарубежного опыта диктует целесообразность построения программ обучения из образовательных модулей. В качестве модуля могут выступать как учебный курс в целом, так и отдельные блоки курса. В практику учебного процесса подготовки водителей все шире входят технические средства обучения, обеспечивающие образное восприятие изучаемого материала и его наглядную конкретизацию в наиболее доступной форме.

Согласно программам подготовки водителей транспортных средств, основная задача учебного процесса – приобретение знаний, умений и навыков, являющихся главным результатом обучения. Так, умение управлять автомобилем в условиях дорожного движения – это способность целенаправленного оперирования имеющимися знаниями в процессе вождения. Процесс осмысления сложен, и чтобы его сделать более гибким, глубоким и разносторонним, необходима слаженность в работе преподавателей и мастеров производственного обучения вождению автотранспортных средств.

Практические занятия по вождению проводятся с целью формирования у кандидатов в водители умений и навыков управления автотранспортным средством путем отработки упражнений в определенной последовательности.

Процесс обучения считается завершенным, если кандидат в водители настолько овладел знаниями, уме-

ниями и навыками, что вполне способен применять их на практике при управлении и техническом обслуживании автомобиля. Знания, которые учащийся не в состоянии использовать, считаются формальными, полностью неувоенными.

Качественная подготовка кандидатов в водители не должна ограничиваться формированием системы специальных знаний, умений и навыков, но должна предусматривать развитие способностей грамотной оценки и анализа дорожной обстановки и прогнозирования аварийных ситуаций; полноценное принятие статуса водителя; тренировку психологической выносливости и устойчивости; степень сформированности принятия решений; ответственность и соблюдение этических норм поведения на дороге. Ключевым аспектом подготовленности можно считать обретение статуса водителя, что предполагает осознание и принятие себя как полноценного участника дорожного движения.

На основании анализа научной литературы и эмпирических наблюдений, можно заключить, что решая конкретные вопросы по повышению эффективности подготовки кандидатов в водители, снижению социальной дезадаптации в процессе обучения, на всем его протяжении необходимо учитывать возраст и пол кандидатов в водители, их социальный и профессиональный статус, династичность (количество поколений, связанных с автомобильным транспортом), особенности мотивации. Роль каждого из таких факторов на разных этапах обучения варьируется по степени значимости и изменяется по степени выраженности.

На основании Федерального закона РФ «О безопасности дорожного движения», к управлению легковыми транспортными средствами допускаются лица с 18-летнего возраста; к обучению допускаются лица, достигшие 16 лет, с ограничением возможности сдачи экзамена по достижению ими 18 лет [1]. Верхний возрастной предел, как и общий допуск к управлению, ограничен лишь разрешением медицинской комиссии. Поэтому среди кандидатов в водители преобладают лица 20-40-летнего возраста, незначительную долю составляют лица 40-55/60 лет, представителей более старшей возрастной категории не зарегистрировано.

Согласно Б. Г. Ананьеву, максимальная эффективность всех психических функций организма наблюдается в 20-25 лет [3]. Познавательная деятельность в ранней взрослости определяется и естественными физиологическими изменениями, и субъективными социо-культурными обстоятельствами жизни.

Максимум развития сенсорных систем наблюдается в 23-25 лет и сохраняется до 40 лет. Это означает, что на период образовательного процесса у кандидатов в водители можно ожидать наивысшего проявления зрительных, слуховых анализаторных систем, которые играют ведущую роль при управлении транспортным средством. Именно зрительное и слуховое восприятие позволяет уже в процессе вождения грамотно оценить дорожную обстановку и оперативно отреагировать на ее изменение, тем самым предотвратить ДТП. Экспериментальные данные свидетельствуют о неуклонном снижении функционирования сенсорных систем в более позднем возрасте: снижение скорости и точности обработки информации, снижение слуха и зрения, возможное ухудшение двигательных навыков и координации. В конечном итоге можно говорить об увеличении времени реакции, склонности к неадекватной оценке условий обеспечения безопасности и повышению тем самым возможности возникновения ДТП. Но при этом наблюдается улучшение качества и эффективности использования имеющейся информации.

Вербальная (кратковременная и долговременная) память достигает максимума к 18-30 годам, а с 31 до 40 отмечаются ее низкие значения с тенденцией к снижению. Следовательно, можно ожидать естественных трудностей в усвоении теоретических вопросов (правила дорожного движения, техническое устройство транспортных средств и пр.). Особенности имеют и изменения образной и двигательной памяти. Показатели невербального интеллекта достигают максимума к 30-35 годам, вербальный интеллект развивается и после 40 лет [10].

Эмоциональная сфера в ранней взрослости сформирована и стабильна. В средней взрослости человек обладает высоким потенциалом для развития стресса (Г. Селье, А. Реан). Основу его настроения образуют эмоции, связанные с субъективным переживанием успеха или неуспеха в трудовой деятельности. В это время уменьшается физическая сила, замедляется деятельность нервной системы, то есть увеличивается время формирования новых умений и навыков, с другой стороны, ранее сформированные навыки обеспечивают экономичные рассчитанные движения.

Данный период является сензитивным для развития основных социогенных потенциалов человека (Б. Г. Ананьев). Исключительное значение для выявления причин, приводящих к снижению социально-психологической адаптации, имеет изучение личностных особенностей кандидатов в водители и специфики организационной культуры учебного процесса. Их объективизация приобретает особую актуальность, так как грамотная диагностика, коррекция и профилактика развития социально-психологической дезадаптации может помочь в становлении личности специалиста, как здоровой личности и эффективного профессионала [3].

Следовательно, учет возраста кандидатов в водители предполагает построение обучения на основе общих закономерностей психической деятельности, создающих дополнительные трудности в овладении деятельностью вождения или облегчающие ее. Индивидуализация обучения должна строиться, в первую очередь, с учетом типичных возрастных закономерностей развития перцептивных, мнемических и иных познавательных функций. Следует больше внимания уделять не моноактивным лекционным, а комплексным теоретико-практическим занятиям. В процессе обучения объяснения сочетать с самостоятельными практическими упражнениями кандидатов в водители, а после их выполнения сочетать анализ допущенных ошибок с повторением теоретического материала и позитивным настроением учащихся.

Наряду с возрастными, не следует забывать о гендерных особенностях кандидатов в водители. Е. Ильин, И. Кон, В. Еремеева, Т. Хризман отмечают, что понимание человека, организация его деятельности невозможны без дифференциации половых ролей и стереотипов мужественности и женственности [4]. В то же время, интересны исследования индивидуальных различий поведения мужчин и женщин (эмоциональная возбудимость, поведение в стрессовых ситуациях, особенности самооценки, направленности и мотивации, податливость групповому воздействию), что существенно при формировании навыков вождения.

Е. Ильин отмечает, что одним из важных вопросов дифференциальной психологии является вопрос о природе различий между мужчинами и женщинами в способностях, поведении, профессиональной деятельности с необходимостью рассмотрения биологических, психологических и социальных аспектов.

Понимание человечества невозможно без дифференциации половых ролей и стереотипов мужественности и женственности (Е. Кораблина, И. Кон, В. Еремеева, Т. Хризман). Дифференцированное рассмотрение психических особенностей людей разного пола, полоролевых стереотипов имеет важное теоретическое и практическое значение.

Гендер – социальное обозначение пола, совокупность социальных и культурных норм, которые общество предписывает выполнять людям в зависимости от их биологического пола [4]. Иначе, гендер – социальная модель женщины и мужчины, определяющая их положение в обществе (семье, политике, экономике, культуре и пр.). Гендерный стереотип – сформировавшиеся в общественном сознании обобщенные представления о том, как в действительности ведут себя мужчины и женщины. Гендерная роль – поведение, нормативно ожидаемое от индивидов мужского и женского пола, определяемое набором возможных ролей и правил поведения, одобряемых и ожидаемых от представителей того или иного пола.

Независимо от возраста, женщины превосходят мужчин по эмоциональной возбудимости. Вспыльчивость у женщин (проявление эмоциональной возбудимости в конфликтной ситуации) выражена больше. По самооценкам эта особенность также подтверждается: женщины отмечают свою большую неуверенность, возбуждение в стрессовых ситуациях, энергетические затраты организма в этих ситуациях выше у мужчин. При этом, именно у женщин чаще регистрируются эмоциональные нарушения, например, депрессии. В целом, эмоциональность (сила переживаемых эмоций) у мужчин и женщин одинакова, различна степень их внешнего выражения. Ю. Ханин получил данные, свидетельствующие о лучшей эмоциональной памяти женщин по сравнению с мужчинами. Женщины лучше помнят свои переживания и их силу.

Люди с высоким уровнем эмоционального интеллекта обладают выраженными способностями к пониманию собственных эмоций и эмоций других людей, к управлению эмоциональной сферой, что обуславливает более высокую адаптивность, эффективность в общении. Мужчины проявляют большее самоуважение, более независимы, лучше справляются со стрессом, лучше решают проблемы, более оптимистично настроены, чем женщины [4]. Отсутствуют согласованные данные об адекватности самооценки мужчин и женщин. Но прослеживается тенденция, согласно которой, чем старше мужчина, тем более завышена его самооценка, тем меньше критичность в отношении результатов своей деятельности.

Женщины более внушаемы, более податливы к групповому воздействию, более конформны, чем мужчины. Поэтому мотивация женщин гораздо легче формируется под давлением «извне», а мотивация мужчин исходит из понимания смысла и личной значимости деятельности. Поэтому деятельность мужчин чаще направляется личными желаниями, тогда как женщин – пониманием долга, необходимостью.

Традиционно считается, что в основе мотивации мужчин лежат профессиональные интересы, потребности в достижении общественного признания, а для женской мотивации типичны семейные и духовные ценности.

Кандидаты в водители имеют различные профессиональный статус и степень успешности, находятся на разных стадиях своего профессионального развития. Указанные особенности отражаются на их поведении, стиле обучения, оценке своих достижений, что целесообразно учитывать при организации профессионального обучения вождению.

Профессиональное образование связано с получением определенных знаний и навыков конкретного вида деятельности. Важным психологическим моментом, определяющим успех профессионального образования, является своеобразная «готовность» человека к приобретению той или иной профессии, что выражается в высокой активности субъекта, сформированной мотивации, зависит от уровня саморегуляции и контрольно-оценочной сферы. Можно согласиться с Е. Климовым, определяющим профессиональное самоопределение как процесс, охватывающий период от возникновения профессиональных намерений до окончания трудовой деятельности.

Овладение навыками вождения можно определять как профессиональное обучение и, следовательно, как начальный этап становления профессионала-водителя. Профессиональное развитие – сложный процесс профессионального выбора, совершенствования профессиональных достижений, роста удовлетворенности выполняемой деятельностью, сопровождающийся ростом профессионального, должностного и социального статусов [9].

Ю. П. Поваренков указывает на то, что процесс становления профессионала есть последовательное или одновременное решение комплекса задач профессионального развития, которые ставит перед собой человек.

На процесс и результат профессионального становления оказывают влияние:

- внешние (социально-профессиональные) факторы: требования к индивиду и социально-профессиональные возможности, условия, которые предъявляются ему в ходе профессионализации;

- внутренние (индивидуальные) факторы: профессиональные притязания и возможности индивида, его встречные требования к условиям профессионализации.

Ю. П. Поваренковым выделены этапы, стадии, периоды и фазы становления профессионала [9]. Этапы:

- адаптационный, человек усваивает нормативный уровень профессиональных требований, адаптируется к нему через развитие соответствующих профессиональных и профессионально-значимых качеств. Уровень профессионального развития определяется внешними факторами;

- надситуативный, достижение нормативного уровня профессиональных требований, полная реализация потенциала человека, удовлетворение его потребностей, развитие нормативного способа профессиональной деятельности через обогащение индивидуальности профессионала. Уровень профессионального развития определяется внутренними факторами.

Стадии соотносятся с формами профессиональной социализации. Для каждой стадии характерно типичное содержание, которое приобретает специфику с учетом задач, стоящих перед человеком.

Кандидаты в водители находятся на разных стадиях своего профессионального развития, имеют различные профессиональный статус и степень успешности. Указанные особенности отражаются на их поведении, стиле обучения, оценке своих достижений, что целесообразно учитывать при организации профессионального обучения вождению.

Прогнозирование успешности профессиональной деятельности и уровня активности отдельной личности основывается на качественных характеристиках и эталонных требованиях к профессионалу с учетом статуса, возраста, пола и других социальных факторов, способных оказать влияние на профессиональную деятельность обследуемого и обеспечить достаточную надежность прогноза профессиональной деятельности и карьерных перспектив. При этом обеспечение становления личности водителя в процессе обучения вождению, по нашему мнению, напрямую связано и с формированием его личностной, и профессиональной культуры, и, следовательно, с обеспечением БДД.

Необходимым условием успешной деятельности кандидата в водители является освоение новых для него особенностей обучения, устраняющее ощущение внутреннего дискомфорта и блокирующее возможность конфликта со средой. Социальная адаптация кандидатов в водители в процессе профессионального обучения – процесс интеграции человека в общество, в результате которого достигается формирование самосознания и ролевого поведения, способности к самоконтролю и самообслуживанию, адекватных связей с окружающими; предпосылка и необходимое условие эффективности активной деятельности.

В течение обучения кандидат в водители переживает процессы: профессиональной адаптации (приспособление к характеру, содержанию, условиям и организации учебного процесса), социально-психологической адаптации (приспособление индивида к группе, взаимоотношениям с ней, выработка собственного стиля поведения), выработки навыков самостоятельности при управлении транспортным средством в условиях реального дорожного движения.

Прогнозирование успешности профессиональной деятельности основывается на качественных характеристиках и эталонных требованиях к профессионалу с учетом его особенностей как индивида, личности и субъекта деятельности, что в нашем случае непосредственно связано с обеспечением БДД.

Не вызывает сомнения, что безопасность дорожного движения зависит непосредственно от самих водителей, от уровня их профессионализма при управлении транспортными средствами, от их индивидуальных особенностей. Поэтому в процессе профессиональной подготовки водителей для снижения уровня аварийности необходимо учитывать их индивидуально-личностные особенности, специфику усвоения первоначальных навыков управления и особенности адаптации к реальному, а не учебному дорожному движению.

Проведенный анализ свидетельствует об отсутствии должного внимания к проблемам обеспечения БДД посредством формирования личности водителя уже на этапе его профессионального обучения, его взаимосвязи с индивидуальными особенностями кандидатов в водители, спецификой методики обучения и поведения в условиях реального дорожного движения. Не обнаружено исследований взаимосвязи степени сформированности статуса водителя и эффективности их поведения, причем и критерии последнего далеко неоднозначны. Разработка индивидуализированных методик обучения водителей и процесса их адаптации к дорожному движению остаются фактически вне внимания исследователей.

С увеличением числа водителей, данный вид деятельности человека становится типичным для общества. В нем явно оформляются группы водителей и прочих участников дорожного движения. Проблемы качества подготовки водителей и обеспечение БДД перестают быть индивидуальными, переходя в ранг общественно-значимых, государственных.

Следовательно, можно сделать вывод о своевременности социологического осмысления проблемы безопасности дорожного движения, социально-психологического становления водителя в процессе обучения; а также усовершенствования методик подготовки водителей автотранспортных средств, учитывающих возрастные, половые, профессиональные, психологические особенности, их социальный и профессиональный статус. Использование методологии системного подхода [11, 12] позволит провести глубинный анализ деятельности водителя и процесса его профессионального становления.

*Список использованной литературы*

1. ФЗ «О безопасности дорожного движения» № 196 от 10.12.1995.

2. **Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах» от 20.02.2006 № 100** (с изменениями на 18.08.2007).
3. **Ананьев Б. Г.** О проблемах современного человекознания. СПб., 2001.
4. **Ильин Е. И.** Дифференциальная психофизиология мужчины и женщины. СПб., 1999.
5. **Клебельсберг Д.** Транспортная психология. М., 1989.
6. **Котик М. А.** Беседы психолога о безопасности дорожного движения. М., 1987.
7. **Кравченко Л. А., Романова И. Ю., Лыков А. В.** Проблемы повышения безопасности движения и качества подготовки водителей в автошколах [Электронное издание].
8. **Обеспечение безопасности дорожного движения** // Материалы X юбилейной Всероссийской научно-практической конференции. М., 2002.
9. **Поваренков Ю. П.** Психология становления профессионала. М., 2002.
10. **Психология человека от рождения до смерти** / под ред. А. А. Реана. СПб., 2001.
11. **Шадриков В. Д.** Деятельность и способности. М., 1994.
12. **Шадриков В. Д.** Системогенез учебной и профессиональной деятельности. М., 1999.

## СОВРЕМЕННЫЙ СЕМИНАР В ВЫСШЕЙ ШКОЛЕ И ЕГО ОСОБЕННОСТИ

*Андрощук Владимир Антонович  
Череповецкий государственный университет*

Семинар – активная форма учебных занятий, в котором должна преобладать продуктивно-преобразовательная деятельность обучаемых. Он должен развивать и закреплять у студентов навыки самостоятельной работы. Обучаемый обязан уметь составлять планы теоретических докладов, их тезисы, готовить развернутое изложение по вопросам семинара и выступать с ними перед аудиторией, участвовать в дискуссии и обсуждении. Вместе с тем на семинаре непременно должна проявляться творческая активность, поскольку лишь на ее основе могут быть наиболее полно реализованы эвристическая беседа и дискуссия.

Устоявшаяся последовательность – лекция, самостоятельная работа, семинар – наиболее целесообразна. Однако это не исключает применения в отдельных случаях и другого подхода. Конкретная последовательность применения основных форм занятий определяется программой, особенностями изучаемой темы, уровнем подготовки аудитории и другими факторами.

На семинаре решаются важные воспитательные задачи: активно формируется мировоззрение, выковываются чувства интернационализма и патриотизма, знания превращаются в убеждения. Воспитательное воздействие на студентов оказывают организация занятия, его идейно-теоретический уровень. В атмосфере творческой коллективной работы успешно формируются принципиальность в суждениях, смелость в оценке выступлений товарищей, самокритичность, коллективизм и другие ценные качества.

Семинарское занятие – школа публичного выступления. На нем студенты вооружаются знаниями в области ораторского искусства, приобретают навыки ведения дискуссии, умение анализировать и оценивать выступления, ярко, четко и убедительно излагать свои мысли.

Творческая дискуссия – главное в семинаре. Если на занятии отсутствует обмен мнениями, то оно проходит примитивно и не достигает своей цели. Успех или неуспех семинара определяется хорошо организованной и методически правильно проведенной товарищеской дискуссией.

Семинар в форме товарищеской дискуссии воспитывает умение руководить творческой беседой по теоретическим и политическим вопросам, направлять ее, делать нужные выводы и обобщения.

Чем разнообразнее методические приемы проведения семинарских занятий, тем полнее и глубже они оказывают воздействие на студентов. Выбор метода проведения семинара во многом зависит от состава аудитории, от уровня теоретической подготовки студентов. Опыт показывает, что на первом курсе, когда студенты еще не втянулись в учебный процесс и испытывают определенную трудность в работе над литературой, целесообразно проводить семинар без доклада, в форме живого обмена мнениями по вопросам, поставленным в плане семинара.

Семинары с докладом более уместны на старших курсах или на более высокой ступени изучения теории, когда у курсантов уже выработалась сознательная потребность в глубоком и самостоятельном изучении науки.

Форма и метод проведения семинаров находится также в зависимости от характера, особенностей изучаемой темы.

Воспитательное значение семинаров во многом зависит от преподавателя. Важно, чтобы он стал для студентов не только руководителем занятия, но и старшим товарищем, готовым обсудить с ними любые вопросы, с уважением относящимся к их мнению и жизненному опыту. Сама атмосфера доброжелательности и разумной требовательности благоприятно сказывается на воспитании студентов.

Реализация воспитательной функции семинара нуждается в установлении тесного контакта преподавателя с аудиторией. Путь к этому – знание группы, всех студентов, их идейных запросов.

Наблюдая за руководителем семинара, за тем, как он проводит занятия, за выступлением товарищей, студенты на личном опыте учатся методическому мастерству. Вот почему каждое семинарское занятие