

# НИЗКИЙ УРОВЕНЬ ЗНАНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПРАВОВОЙ КУЛЬТУРЫ КАК ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

УДК 656.052



**Сасенов А.Б.**

*Директор Межведомственного научно-исследовательского института Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан, старший советник юстиции*

## Түйін

Мақалада жол көлік оқиға орын алған және жол қозғалыс ережелері білімінің төмен деңгейі мен жол ортасында өзін-өзі ұстау мәдениеті арасындағы байланыс мәселелері қарастырылады. Автор жол қозғалыс ережелері саналы түрде бұзу нәтижесінде, жол көлік оқиғаның көп бөлігі адамдардың кінәсінен болатынына назар аударды.

Автор себептердің бірі ретінде педагогикалық білімі жоқ адамдардың оқытуды жүзеге асыруына негізделген оқыту сапасының төмен деңгейін ашады. Келесі себеп прокурорлық тексерісте анықталғандай автомектептердің заң талаптарына сай болмауын көрсетеді. Зерделенген шетелдік тәжірибе және елдегі жағдайды талдау негізінде автор білім деңгейін арттыру бойынша нақты іс-шараларды ұсынады.

Жүргізушілердің психологиялық дайындығы мәселесі де көтеріледі. Оның қажеттілігі «Жолда ашулану» сияқты көріністердің объективті болуымен, жол қозғалысына қатысушылардың өзара сыйластығының болмауымен, жол ортасына нашар психологиялық бейімделумен мәжбүр етіледі. Осыған байланысты автор жүргізушілер арасында жағымды қосалқы мәдениетті насихаттау және қалыптастыру бойынша қосымша шаралар қабылдауды ұсынады.

**Түйінді сөздер:** жол көлік оқиғасының себептері, жүргізушілерді оқыту сапасы, жүргізушілерді дайындау жүйесі, жаңадан бастап жүрген жүргізушілер, үздік нұсқаушылар пулы, педагогикалық қызмет, жүргізушілер психологиясы, жолдағы ашу, жүргізушілердің сенімділігі, жолдағы өзін-өзі ұстау мәдениеті, әлеуметтік жарнама.

## Резюме

В статье рассматриваются вопросы причинной связи между совершаемыми дорожно-транспортными правонарушениями и низким уровнем знания правил дорожного движения и культуры поведения в дорожной среде. Автор обращает внимание на то, что большая часть дорожно-транспортных правонарушений случаются по вине человека, причем в результате сознательного нарушения правил дорожного движения.



В качестве одной из причин автор раскрывает низкий уровень качества обучения, обусловленного в том числе и тем, что преподавание осуществляют лица, не имеющие педагогического образования. В качестве другой причины приводится несоответствие автошкол предъявляемым законом требованиям, что было выявлено прокурорскими проверками. На основе изученного зарубежного опыта и анализа ситуации в стране автором предлагаются конкретные меры по повышению уровня образования.

Затронуты и вопросы психологической подготовки водителей. Её необходимость продиктована объективным наличием такого явления как «дорожная ярость», отсутствием взаимоуважения участников дорожного движения, плохой психологической адаптацией к дорожной среде. В этой связи автор предлагает принять дополнительные меры по пропаганде и формированию положительной субкультуры среди водителей.

**Ключевые слова:** причины дорожно-транспортного происшествия, качество обучения водителей, система подготовки водителей, начинающие водители, Пул лучших инструкторов, педагогическая деятельность, психология водителей, дорожная ярость, надежность водителей, культура поведения на дороге, социальная реклама

### Summary

The article discusses issues of the causal link between the accident and low level of knowledge of traffic rules and culture of behavior in the road environment. The author draws attention to the fact that the majority of road accidents occur because of the person, and as a result of a conscious violation of traffic rules. As one of the reasons the author reveals the low level of the quality of education is due to teaching that is carried out by persons without pedagogical education.

As another reason is the discrepancy of driving schools to the requirements imposed by law, which was revealed by the prosecutor's check. Based on the study of foreign experience and analysis of the situation in the country, the author proposes concrete measures to improve the level of education.

Author also touched issues of psychological training of drivers. Its necessity is dictated by the objective existence of the phenomenon of «road rage», the lack of respect between drivers, poor psychological adaptation to the road environment. In this regard, the author proposes additional measures to promote the formation and positive subculture among drivers.

**Key words:** causes of road traffic accidents, the quality of driver training, driver training system, beginner drivers, Poole of the best instructors, teaching activities, psychology of drivers, road rage, drivers reliability, culture of behavior on the road, social advertisements.

*«Школ вождения в Казахстане более 1000. Они существуют буквально на бумаге. Водителей готовят люди, которые не имеют образования соответствующего и опыта: кухарки, сталебары и представители других профессий».*

*Талғат Жанабаев председатель Союза водителей Казахстана.*

Ежегодно в мире более 1,3 млн. человек погибают на дорогах. В Казахстане жертвами дорожно-транспортных происшествий ежегодно становятся около 3000 человек, еще порядка 14 тысяч – получают ранения, что бесспорно является тревожным показателем. По данным Всемирной организации здравоохранения смертность в Казахстане больше чем в Кыргызстане, Российской Федерации, Таджикистане и Армении [1].

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из серьезнейших проблем в Казахстане. Этому вопросу уделяется пристальное внимание на самом высоком уровне.

Причины дорожно-транспортного происшествия могут быть совершенно различными. Условно их можно разделить на две группы - объективные и субъективные. Но практически вся статистика подтверждает, что в мире 80–90% дорожно-транспортных правонарушений (далее – ДТП) происходят по субъективным причинам - по вине человека. Аналогичные сведения содержатся и в отечественной статистике.

Возможность прогнозирования поведения человека на дороге основана на развитии у него устойчивых индивидуальных типологических свойств.

В первую очередь, это свойства нервных процессов, которые являются физиологической основой индивидуальности. Несоответствие развития этих качеств тем требованиям, которые необходимы для обеспечения дорожной безопасности, и приводит к ДТП.

По мнению начальника отдела планирования, контроля, изучения отечественного и зарубежного опыта и редакционно-издательской деятельности ФКУ НИЦ БДД МВД России А. Прохоровой «Большая часть ДТП происходит в результате сознательного невыполнения требований правил дорожного движения участниками дорожного движения, низкой дисциплинированности водителей на дороге, в том числе молодых водителей, отсутствия адекватного понимания участниками дорожного движения причин возникновения ДТП» [2].

Незнание правил дорожного движения. Качество обучения водителей. В Казахстане риск попасть в ДТП в девять раз выше, чем на дорогах Германии. Это объясняется рядом факторов, в том числе большую роль играет необразованность всех участников движения, как автомобилистов, так и пешеходов.

Согласно анализу собственной статистики информационно-аналитического центра (ИАЦ) СК «Kompetenz», основными виновниками ДТП в Казахстане являются молодые водители со стажем вождения до 5 лет. По вине водителей со стажем до 5 лет происходит 37% ДТП, причем на начинающих водителей со стажем до 2 лет приходится 21% от общего числа дорожных инцидентов. На водителей со стажем больше 15 лет – 18%, а на водителей, у которых стаж вождения составляет от 5 до 10 лет – 17%.

При анализе ДТП с участием начинающих водителей специалисты установили некоторые особенности: основные виды ДТП – столкновение, основные причины – несоответствие скорости конкретным условиям движения, а также неправильный выбор дистанции, движение по встречной полосе и, как следствие, заносы, съезд с проезжей части, опрокидывания. Это в основном объясняется недостаточным владением навыками управления автомобилем, недооценкой опасности и нередко неверным мнением о состоянии дорожного движения.

У водителей со стажем вождения от 5 до 10 лет наиболее часто совершаемыми нарушениями являются: нарушение правил обгона и правил перестроения. Факторы, способствующие ДТП в данной группе, по мнению специалистов ИАЦ СК «Kompetenz», - недооценка собственного неправильного поведения, а также состояние дорожного движения, ошибочный прогноз поведения других участников дорожного движения.

Для водителей, имеющих стаж вождения больше 15 лет, основными причинами ДТП являются нарушение требований сигналов светофора и правил перестроения.

Если говорить о стоимости ремонта после ДТП, то здесь вновь лидируют водители со стажем вождения до 5 лет, которые становятся виновниками более тяжелых аварий. Средняя стоимость ремонта автомобиля после ДТП, виновником которых были начинающие водители, составляет 379 214 тенге. Для сравнения - в случаях, в которых были виноваты водители со стажем больше 15 лет, средняя стоимость ремонта - 145123 тенге.

Исследования показывают, что среднее количество аварий с увеличением водительского стажа уменьшается. Снизить риск ДТП среди молодых водителей можно только путем целенаправленного и координированного подхода к вопросам обучения, выдачи водительских удостоверений [3].

По заявлению председателя Союза водителей Казахстана Талгата Жанабаева «водительские права в Казахстане дарят на дни рождения. Автошколы практически продают водительские удостоверения. Права можно подарить на день рождения. Мы проводили эксперимент и из ста водителей правила дорожного движения сдали всего 13, из действующих водителей. Водители правила нарушают не потому что они злостные нарушители, а потому что они не знают этих правил [4].

При этом в стране не наблюдается дефицита автошкол. По сведениям МВД, в стране зарегистрировано 901 учебное заведение по подготовке водителей. Таким образом, на каждый город и район Казахстана в среднем приходится по 3,5 автошколы. Очевидно, что автошколы Казахстана плохо справляются с решением главных своих задач – готовить профессиональных пользователей автомашин, повышая при этом качество управления ими и безопасность движения на дорогах.



В соответствии со статьей 87 Закона Республики Казахстан «О дорожном движении» (далее – Закон) учебные организации по подготовке водителей транспортных средств обязаны соблюдать законодательство Республики Казахстан в сфере дорожного движения и обеспечивать высокое качество подготовки обучающихся.

Однако проведенные прокурорские проверки качества подготовки водителей общественного транспорта показали, что преподаватели трети автошкол республики не соответствуют необходимым требованиям, соответственно качество подготовки водителей общественного транспорта остается на низком уровне.

Практически во всех охваченных проверками учебных заведениях установлены факты некачественного обучения водителей, большинство из них не отвечали установленным требованиям. Треть учебных заведений, а это 189 из 552, не обеспечивали минимальные требования к квалификации руководителей, преподавателей и мастеров обучения.

В каждом седьмом, а это 75 из 552 заведений, отсутствовали необходимые оборудование и инвентарь.

Треть из 3 тысяч преподавателей/инструкторов данных учебных заведений сами привлекались к административной и уголовной ответственности за нарушения ПДД (905 - к административной, 37 – к уголовной ответственности).

В частности, преподаватель учебного заведения «Автомобилист» в городе Аркалык Байгереев Т.С., не имея образования по специальности, квалификации и водительского удостоверения категории «Д», подготовил 117 водителей автобусов. Жезказганский учебный центр «Отан» без инвентаря и оборудования, в 2014-2015 годы подготовил 103 водителя категории «Д». Учебный центр ПК «Семей» (г. Семей) выпустил около 300 водителей автобусов при отсутствии транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров. В Западно-Казахстанской области РОО «Отан» без обучения продало 8 лицам свидетельства об окончании курсов [5].

В соответствии со статьей 45 Закона обучение правилам дорожного движения проводится в организациях образования независимо от форм собственности, реализующих образовательные программы дошкольного воспитания и обучения, начального, основного среднего и общего среднего образования в порядке, установленном уполномоченным органом в области образования.

Один из самых важных факторов успешного, качественного и эффективного обучения - реализуемая в автошколе педагогическая деятельность.

Качество обучающего процесса зависит от нескольких факторов: от содержания программы обучения, технического и методического обеспечения процесса обучения, контроля итогов обучения, кадрового состава преподавателей. Причем последний фактор можно считать основополагающим: от профессионализма педагогов зависит качество преподавания теории и эффективность практики. Именно этот вопрос является важным и актуальным для любой автошколы.

Согласно ст. 82 Закона и п. 10 Правил подготовки водителей механических транспортных средств, утвержденных приказом Министра внутренних дел от 02.12.2014 года № 862 (далее – Правила подготовки водителей), теоретические и практические занятия проводятся преподавателями, имеющими высшее техническое или среднетехническое образование, водительское удостоверение той категории, по которой они будут проводить обучение, водительский стаж не менее пяти лет, а также квалификацию «преподаватель», «мастер производственного обучения», «мастер обучения вождению во время образовательного процесса».

Таким образом, действующая система подготовки водителей является малоэффективной и ограничена лишь технической стороной обучающего процесса. Отсутствует система подготовки или переподготовки педагогических кадров (преподавателей/инструкторов), единых квалификационных требований при приеме инструктора на работу.

Специально подготовленных преподавателей-инструкторов по обучению водителей не готовит ни одно высшее учебное заведение, поэтому этот сегмент образования поручается обычным людям, не имеющим педагогического образования. Преподаватели теории вождения, мастера обучения вождению (инструкторы) приходят в автошколы с улицы.

В Германии, например, качество знаний преподавателя при допуске к самостоятельной работе проверяется комиссией, состоящей из юриста, механика, педагога, автоинструктора, представителя надзорного органа.

С первого раза экзамен сдают 40% будущих преподавателей, после пересдачи еще 30%, оставшиеся 30% вообще не допускаются к преподавательской деятельности.

В настоящее время рассматривается вопрос об отмене обязательного обучения в автошколах. Данная инициатива, вероятно, продиктована тем, что национальная система обучения водителей дискредитировала себя плохим качеством обучения, рисками участия в коррупционных схемах получения водительских удостоверений и т.д.

Сдача экзаменов экстерном практикуется в США, но вся процедура состоит из нескольких этапов. В начале самостоятельно изучаются Правила дорожного движения (Drive Manual), а после этого сдается маленький экзамен в DMV— Division of Motor Vehicles (это департамент полиции, аналог казахстанской дорожной полиции). После сдачи экзамена будущие водители автоматически получают «ученические права», которые позволяют уже без сидящего рядом инструктора практиковаться в вождении по городу, самим отрабатывать упражнения «въезд задним ходом в гараж», «разворот на узкой улице», «параллельная парковка» и т.д.

После поездки по городу сдается теоретический, а затем практический экзамен. На теоретическом экзамене допускается 25% ошибок. Экзаменуемому выдают бланк с 20 вопросами без каких бы то ни было разноцветных картинок и схем. Вопросы примерно такого уровня: какой цвет разрешает движение, а какой запрещает и т.д.

Сдав теорию, экзаменуемый идет сдавать практический экзамен. В этот момент начинается самый сложный этап на пути к водительским правам. Весь экзамен проходит в городе, маршрут может пролегать где угодно. Особенно жестко отслеживается, проверяет ли сдающий экзамены «мертвые зоны» перед маневром. Лишняя осторожность также может не понравиться инструктору, и он имеет полное право поставить минус. Если практический экзамен сдан, выдаются водительские права. Главный акцент делается на практику, а не на теорию.

Таким образом, зарубежная система сдачи экзамена после самоподготовки существенно отличается от отечественной модели, где начинающий водитель сразу получает полноценное водительское удостоверение.

Возможно такое «ослабление» в Казахстане спровоцирует полный отказ от обучения в автошколах. Не исключено, что с учетом национальных особенностей, с сохранением прежней степени сложности экзаменов и высокой коррупциогенности этой сферы возможность сдачи экзаменов экстерном повлечет еще большее снижение уровня знаний и навыков начинающих водителей.

На сегодняшний день видится целесообразным обратный подход - путем укрепления авторитета автошкол за счет повышения качества обучения.

Этому будут способствовать и рыночные принципы конкуренции. В качестве одного из первых шагов предлагается введение рейтинговой оценки деятельности автошкол. Главным критерием должно быть качество обучения, оцениваемое по среднему уровню знаний курсантов. Знания могут оцениваться различным способом, в том числе путем мониторинга интенсивности административных и уголовных правонарушений, допускаемых выпускниками в первые три года после получения водительских удостоверений.

Низкий рейтинг автошколы должен влечь за собой исключение из реестра, влекущее запрещение дальнейшей деятельности.

Немаловажным инструментом может стать стимулирование инструкторов и мастеров обучения. Достигшие хороших результатов и применяющие прогрессивные методики должны войти в специальный Пул лучших инструкторов. Дополнительным стимулом будет учреждение ежегодной денежной премии.

Таким образом, подготовке водителей необходимо придать статус образовательного процесса, приравняв его к получению рабочей профессии «водитель транспортного средства».

С учетом вышеизложенного, закономерным будет возложить организацию образовательной деятельности автошкол на Министерство образования и науки. Необходимо также готовить педагогов по специальности «автодело».

Помимо указанного, полагаем необходимым рассмотреть вопрос об увеличении времени обучения, снижении максимального количества обучающихся в одной группе в 2 раза - до 15 человек. В качестве дополнительного направления обучения предусмотреть предмет «Культура вождения».



Психологические аспекты в обучении. Сегодня современные водители, особенно начинающие, находятся за рулем в более сложных дорожных условиях, т.к. сталкиваются с возрастающим количеством автомобилей, загруженными дорогами, сложными перекрестками, большим количеством отвлекающих факторов. Все это приводит к тому, что водители во время движения становятся более грубыми и агрессивными.

Считается, что выражение «дорожная ярость» (Roadrage) появилось в США в 1987 году, когда ведущий одного из телеканалов употребил его в прямом эфире. После этого случая Ассоциация Автомобилистов Америки выпустила брошюру, объясняющую, как правильно реагировать на подобное поведение. Интересно, что в конце 90-х годов понятие «дорожная ярость» хотели сделать официальным медицинским диагнозом! Правда, как показали более поздние исследования, проведенные Национальным институтом психического здоровья США, вспышки гнева за рулем — сложное явление, и могут быть спровоцированы целым рядом факторов, в том числе и другими заболеваниями.

Безусловно, для психологической подготовки водителей к дорожной среде необходима работа специальных психологов. Наиболее уместной эта работа выглядит на базе автошкол во время подготовки водителей к сдаче экзамена.

К примеру, в Российской Федерации в некоторых автошколах введен в программу подготовки водителей курс обучения основам психологии водительской деятельности, основная задача которого заключается в том, чтобы при обучении курсантов автошкол объяснить им специфику поведения на дороге с учетом психофизиологических особенностей человека.

В настоящее время психофизиологический отбор водителей, как тех, кто получает право на вождение как автолюбитель, так и тех, кто принимается на работу как профессионал, проводится практически во всех зарубежных странах, где автомобилизация достигла высокого уровня. Введение такого отбора позволяет повысить надежность водителей, снизить количество ДТП, уменьшить человеческие и материальные потери.

На этапе обучения в автошколе кандидаты в водители проходят психофизиологическое тестирование, по результатам которого выявляются их особенности и определяется их психологический портрет. Полученная информация доводится до преподавательского состава, мастера производственного обучения, составляется индивидуальная программа обучения. Для тех, кто является условно не рекомендованными, составляется программа коррекции, которая способствует повышению профессионально значимых качеств [2].

В этой связи, представляется целесообразным помимо основных практических и теоретических занятий в автошколах ввести штатную должность психолога, в задачу которого будет входить не только адаптация водителей к дорожной среде, но и выявление психологических расстройств и отклонений, относящихся к противопоказаниям к вождению автотранспорта.

Культура поведения на дороге. Другим немаловажным аспектом, влияющим на аварийность, являются низкий уровень правового сознания и правовой культуры участников дорожного движения, недисциплинированность водителей транспортных средств и пешеходов, отсутствие понимания в обществе важности мероприятий по обеспечению дорожной безопасности.

От культуры водителей, пассажиров и пешеходов напрямую зависит безопасность дорожного движения. Зачастую пробки и аварии – результат неспособности водителей координировать свое поведение с поведением других участников дорожного движения, и чем выше социальный капитал – доверие людей друг к другу, тем меньше пробок и аварий.

Социальный капитал проявляется на дороге в самых простых вещах: пропускает ли водитель того, кто перестраивается, объезжает ли пробку по обочине, въезжает ли на перекресток, где образовался затор, заведомо понимая, что будет мешать перпендикулярному движению. Чем менее «корпоративно» ведут себя водители, тем хуже в итоге всем.

Культурный водитель соблюдает Правила дорожного движения, пропускает пешеходов на нерегулируемых пешеходных переходах, помогает другим участникам дорожного движения, если те попали в трудную ситуацию на дороге. Культурный пассажир всегда пристегивается и возит ребенка в детском автокресле. Культурный пешеход всегда переходит дорогу по пешеходному переходу, на разрешающий сигнал светофора и помогает пожилым людям и людям с ограниченными возможностями пересекать проезжую часть. Культурный участник дорожного движения в меньшей степени рискует попасть в ДТП и причинить вред себе и другим людям.

Сегодня дорожная культура находится на недостаточно высоком уровне. По мнению экспертов в области безопасности дорожного движения, культуру поведения на дорогах необходимо повышать, объясняя людям, что требования ПДД – это не просто формальность. В обществе должно быть понимание того, что правила нужно соблюдать, потому что от этого зависят человеческие жизни.

Рассмотрев проблемы культуры безопасного поведения на дорогах, сформулируем основные выводы:

- обязательным условием становления культуры безопасного поведения на дорогах является формирование ценностных качеств, знаний, умений и навыков по преодолению опасных ситуаций в дорожно-транспортной среде;

- ценностный компонент является предопределяющим компонентом в формировании культуры безопасного поведения на дорогах и влияет на уровень сформированности когнитивного и деятельностного компонентов;

- условием повышения уровня сформированности культуры безопасного поведения на дорогах является интеграция школьного и дополнительного образования детей.

Таким образом, действенным способом повышения культуры поведения представляется осуществление постоянной наступательной пропаганды среди населения, в том числе путем демонстрации правильной модели поведения, негативной оценки противоправных и противоречащих нормам морали и этики действий.

Целью такой пропаганды являются формирование позитивной и дружеской атмосферы или субкультуры в дорожной среде, минимизация проявлений непонимания и агрессии.

Способы пропаганды:

1. Одним из эффективных способов пропаганды безопасности дорожного движения является социальная реклама, направленная на формирование правовой культуры участников дорожного движения, а также стереотипов правомерного поведения у водителей и пешеходов.

В настоящее время ее возможности используются в Казахстане далеко не в полном объеме.

В такой специфической сфере, как дорожное движение, уже несколько десятков лет фиксируется увеличение агрессивной составляющей в рекламе всех продуктов автомобильной сферы. Это находит свое отражение в коммерческой рекламе, которая спекулирует трендами «спортивного стиля», что во многих случаях воспринимается подсознанием человека как поощрение агрессивного стиля поведения.

Материалов, которые бы, наоборот, обращали внимание на такие аспекты дорожного движения, как экономичность или безопасность транспорта, взаимоуважение участников дорожного движения, практически нет.

Анализ современной социальной рекламы в области безопасности дорожного движения показывает, что в своем большинстве ее тексты построены по шаблону запугивания и возбуждения негативных эмоций. Например: «управляя автомобилем в нетрезвом уме, вы рискуете остаться в твердой памяти», «этим лошадиным силам нужна хотя бы одна голова» и др.

Даже несмотря на определенный менталитет наших сограждан, представляется, что подход, основанный только лишь на запугивании, не может быть эффективным. Такая реклама отвергается человеком под воздействием механизмов психологической защиты. Представляется, что более эффективным подходом является создание шаблонов положительной рекламы, направленной на установку «кооперативного поведения» у водителей, поскольку отрицательные типы рекламы разрушают данную установку. В такой социальной рекламе целесообразнее не призывать, а косвенно и деликатно показывать выгоду от соблюдения Правил дорожного движения, указывая, например, на незначительность выигрыша во времени при нарушении скоростного режима.

Необходимо помнить, что реклама культуры дорожного движения имеет определенную социально-психологическую специфику, существенно отличаясь от разного рода коммерческой рекламы. При создании социальной рекламы о безопасности дорожного движения, необходимо «продвигать» такие общественные ценности, как взаимоуважение на дороге, осторожность при движении, бережное отношение к детям, природе, своему и чужому имуществу.

Не менее важным направлением работы в области социальной рекламы в сфере безопасности дорожного движения является формирование образа «идеального водителя» и ориентация граждан на повышение их самооценки и самоуважения при их правомерном поведении.



Немаловажным аспектом данной работы является место размещения социальной рекламы, посвященной безопасности дорожного движения. Несмотря на то, что наиболее очевидным местом размещения подобной рекламы является придорожная территория, это далеко не единственное место для ее размещения. Подобная реклама может быть размещена в виде плакатов или листовок на АЗС, СТО, в крупных торговых центрах или мультимедийных роликов на рекламных LED-панелях или телевидении. В настоящее время одним из эффективных мест размещения рекламы является сеть Интернет [6].

Нельзя не учитывать, что социальная реклама должна быть многовекторной и направлена не только на водителей, но и на пешеходов как на полноправных участников дорожного движения.

2. Другой действенный способ мотивации населения соблюдать правила поведения в обществе – это религия. В основе любой религии всегда находится стремление соответствовать некоему идеалу, отсюда и стремление к развитию личности, правильному ее воспитанию.

Опираясь на социально-политические доктрины, духовенство обладает реальным влиянием на социальную ориентацию прихожан, используя религиозные чувства людей относительно таких ценностей, как жизнь, здоровье, семья и дети. Боязнь смерти и того, что после нее произойдет – один из сильнейших мотивов верующих людей выполнять все религиозные каноны и следовать рекомендациям священнослужителей.

Исполнение религиозных норм дисциплинирует. Религия требует знать меру в еде, половых отношениях, алкоголе, исполнять ритуальные предписания (молитвы), посты. Она учит следить за движениями своего эмоционального мира и оказывать ему сопротивление, если дело касается запретных страстей. Такая сдержанность формирует твердость характера, сильный самоконтроль и осознанность.

В ходе исследования были проведены консультации с руководством крупнейших религиозных конфессий Казахстана – мусульманства и православного христианства.

Предложенная тема для духовно-нравственного просвещения прихожан была воспринята положительно. Духовенство выразило свою готовность проповедовать соблюдение здорового образа жизни, воспитание в обществе терпимости и культуры, направленной на соблюдение мер безопасности дорожного движения.

К примеру, на сегодняшний день Духовное управление мусульман Казахстана (ДУМК) является единым центром, объединившим более 2400 мечетей по всей стране. При нем сформирована информационно-пропагандистская группа из 30 теологов из различных регионов Казахстана, которая занимается религиозно-просветительской деятельностью.

Соответствующая информация может быть, к примеру, опубликована через религиозные средства массовой информации, в печатных изданиях духовенства, распространяемых среди прихожан. Наибольший эффект ожидается от пропаганды во время сборов прихожан в пятницу в мечетях и по воскресеньям в церквях. В качестве отдельного направления представляется работа в учебных заведениях Духовного управления мусульман Казахстана и Митрополии по всему Казахстану.

Таким образом, в качестве дополнительных мер по повышению культуры в дорожной среде можно предложить:

1. Местным исполнительным органам расширить практику размещения заказов профессиональной социальной рекламы, как с использованием возможностей СМИ, так и в местах массового пребывания людей, в том числе с использованием существующих рекламных конструкций.

2. МВД и МПС наладить взаимодействие с религиозными и другими общественными институтами гражданского общества для культивирования уважительного отношения ко всем участникам дорожного движения.

## **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:**

1. Доклад о состоянии здравоохранения в мире, 2013 г./Всемирная организация здравоохранения.

2. Мокина А. Человек ездит, как живет // Автомобильный транспорт. - № 5. 2015. С.51.

3. Анализ статистики ИАЦ СК «Kompetenz [http://kompetenz.kz/informatsion no-analiticheskij-tsentr-i-2/](http://kompetenz.kz/informatsion-no-analiticheskij-tsentr-i-2/)

4. Казахстанской молодежи дарят водительские права на дни рождения [www.caravan.kz](http://www.caravan.kz).

---

5. Справка о состоянии законности в сфере организации пассажирских перевозок / Архив Генеральной прокуратуры Республики Казахстан за 2015 год.

6. Безруков Д.А., Войтенков Е.А. Психологические аспекты применения социальной рекламы в сфере повышения безопасности дорожного движения // Юридическая психология. 2011.

