

УДК 316.334.2+[316:001.8]

## **ПРОФЕСІЙНИЙ РІВЕНЬ ВОДІЇВ ЯК ПОКАЗНИК ДІЄВОСТІ СИСТЕМИ ЇХ ПІДГОТОВКИ В КОНТЕКСТІ ПОВСЯКДЕННИХ ПРАКТИК**

**С. А. Сальнікова**

*Східноєвропейським національним університетом ім. Лесі Українки,  
Просп. Волі, 13, м. Луцьк, Україна, 43025,  
sv.salnikova@gmail.com*

В статті акцентовано увагу на професійному рівні водіїв-любителів та професіоналів як показнику дієвості системи їх підготовки в контексті повсякденних практик. Пошук ідеальної моделі професії здійснено в контексті парадигми структурного функціоналізму; індекси поведінкової культури та знання Правил дорожнього руху побудовано з використанням кількісних методів; аналіз емпіричних даних проведено з урахуванням українських реалій інституційної трансформації.

*Ключові слова:* “ідеальний тип” водія, Індекс поведінкової культури, Індекс знання Правил дорожнього руху.

Постановка проблеми та визначення актуальності її дослідження. На сьогодні вирішення питання безпеки на дорогах України розглядається з двох позицій: (1) стану доріг та їх облаштування технічними засобами організації дорожнього руху, (2) підвищення розмірів адміністративних стягнень за порушення Правил дорожнього руху, що фокусує увагу на якості роботи відповідних структур – Державного агентства автомобільних доріг України та Державної автоінспекції. Та поза увагою залишається система підготовки водіїв транспортних засобів у автомобільних школах, головним завданням яких є формування і виховання надійного водія. Варто зауважити, що питання безпеки на дорогах України перейшло із площини дорожньої статистики до площини національного лиха. Кожні 15 хвилин на українських дорогах трапляються аварії, при цьому на 100 ДТП доводиться 15 смертей. Це один із найвищих показників у Європі: у 7–8 разів більше, ніж в Німеччині і Португалії і в 3–4 рази, ніж у Франції та Угорщині [2].

Зважаючи на чисельність дорожньо-транспортних пригод (ДТП) на дорогах нашої держави, можна припустити, що нормативно-правова база – неефективна та застаріла. Аналіз ДТП показує, що їх основними причинами є зниження рівня підготовки водіїв, значне збільшення числа транспортних засобів, вкрай низька культура поведінки на дорогах, правовий нігілізм, усвідомлення юридичної безвідповідальності за вчинені правопорушення, байдуже відношення до можливих наслідків ДТП, повільний розвиток дорожньої інфраструктури та малоефективна робота працівників Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України.

На думку державних діячів, одним із найпростіших способів примусити водіїв дотримуватися вимог Правил дорожнього руху (ПДР) є розроблення збалансованої системи ефективного їх покарання, тобто збільшення розмірів адміністративних стягнень. Таке підвищення вже неодноразово проводилося, а рівень підготовки водіїв залишився незмінним. Це можна пояснити лише тим, що дана проблема розглядається виключно у площині “водій-інспектор ДАІ”, а система підготовки водіїв залишається поза увагою. Можна припустити, що потенційним порушником водій є не лише тому, що існують “відкуп” від інспектора, заплутаність самих Правил [3], а ще й тому – що достатніх теоретичних знань і практичних навичок у нього просто немає. Зауважимо, що все-таки однією з основних причин аварійності є недостатня професійна майстерність водіїв. У програмах їх підготовки не передбачено практичне навчання діям в критичних дорожньо-транспортних ситуаціях. Тому водії вимушені набувати необхідних знань і досвіду методом спроб і помилок [1]. Отож, підготовка водіїв транспортних засобів – важлива ланка у забезпеченні безпеки на автомобільних дорогах.

Теоретичні засади дослідження, методологія та емпірична база. Метою дослідження в рамках цієї роботи є вивчення професійного рівня водіїв як показника дієвості системи їх підготовки в контексті соціального конструювання професії і повсякденних практик; її досягнення передбачає поетапне виконання наступних завдань: (1) виділити основні соціологічні парадигми в дослідженні професійних груп; (2) концептуалізувати “ідеальний тип” професії водія; (3) аналізувати емпіричні дані за результатами соціологічного дослідження.

І хоча в рамках даного дослідження професія водія розглядається у контексті повсякденних практик, все ж для підготовки емпіричного дослідження та написання статті автор послуговувалася працями закордонних учених, які зробили вагомий внесок у надбання соціології професій, зокрема, М. Вебера [4], М. Ларсон [5, 6], Т. Парсонса [7], Дж. Міллерсона [8], М. Мак-Кінлі, А. Арчеса [9], Д. Халідея [10], К. Макдоналда [11] та ін.

Соціологічне вивчення професійних груп головню опирається на три теоретичні підходи: (1) стратифікаційний, в рамках якого професійна структура розглядалася як засіб для вивчення ієрархії престижу або соціального розшарування суспільства; (2) функціоналістський, де група професіоналів аналізувалася з позиції відповідності її діяльності і соціальних настанов інтересам держави і задачам здійснення певних соціально-значущих функцій; (3) соціально-психологічний, де на перший план висувалися “внутрішні” характеристики професійної групи, такі як складність праці, її творчий характер і покликання, а також мотивація, відношення до праці, відповідальність, дисциплінованість, ініціативність тощо [12; 13].

Конфліктологічний погляд на професії представлений, насамперед, в неомарксизмі, прихильники якого стверджували, що всі професійні групи є учасниками процесу державного будівництва і поляризації. В роботах неовеберіанців акцент зміщується у бік вивчення активності професіоналів, які переслідують свої цілі, використовуючи те, що всі ресурси є в їхньому розпорядженні. З методологічної точки зору неовеберіанський підхід до вивчення професійних груп має найбільші аналітичні переваги [5; 6; 9].

Відповідно до підходу М. Вебера, в основі визначення “професії” лежить розуміння

професійних груп як статусних, тобто як колективи, що мають схожий стиль життя, загальну моральну систему, схожу мову і культуру [4, с. 658; 11]. Пошук ідеальної моделі професії здійснювався в контексті парадигми структурного функціоналізму, в рамках якого виділяється три основних інтеграційних характеристики, які формують “ідеальний тип” професії, а саме: (1) професійні спеціальні знання і досвід, (2) професійна етика, (3) професійна автономія в ухваленні рішень [15, с. 4].

Цей підхід ліг в основу емпіричного соціологічного дослідження професії водія, тут ми обмежилися категорією водій-автолюбитель, яка, по-перше, є найбільш доступною, по-друге, є першою “сходиною” в тривалому процесі підготовки водіїв. Отож, маємо такі структурні компоненти “ідеального типу” водія-любителя:

- спеціальні знання – вимірюються шляхом фіксування знання Правил дорожнього руху водієм;
- досвід – представлено трьома індикаторами: наявним (стаж водіння автомобілем), очікуваним (мінімальний стаж для отримання необхідних практичних навиків), специфічним (частота участі у ДТП);
- професійна етика – представлена сімома твердженнями, які відображають поведінкові взаємостосунки між водіями, а також між водієм і пішоходами<sup>1</sup>;
- а також самооцінка рівня теоретичних знань і практичних навичок.

В рамках дослідження “Підготовка водіїв в контексті повсякденних практик” (на прикладі водіїв категорії “В” міста Луцька) ключовими є наступні гіпотези: (1) поведінкова культура водіїв знаходиться на належному рівні в різних групах водіїв за статтю, стажем; (2) знання правил дорожнього руху достатньо високі у різних когортах водіїв за статтю, стажем водіння; (3) стаж водіння є основним фактором, що визначає рівень практичних навиків керування транспортним засобом, при цьому три роки стажу водіння є необхідними для набуття достатнього рівня практичних навиків, тоді як десять – для того, аби стати професіоналом; (4) феномен “купованого” водійського посвідчення є диференціюючим чинником когорти водіїв.

Збір даних заявленого соціологічного дослідження проводився на 5-ти різних автозаправних станціях міста Луцька (Лукойл, УкрНафта, ANP, ОККО, WOG), опитували водія кожної 10-ї приватної автівки (N=720); масив зважувався за статтю<sup>2</sup> (згідно з даними статистики) та стажем водіння<sup>3</sup> (пропорційно для кожної когорти: до 3 р., 4–10 рр., з 11 р.).

<sup>1</sup> “Правила етикету” на дорогах стали традицією, експертами у формуванні такого списку виступили діючі водії (20 осіб зі стажем понад 7 років).

<sup>2</sup> В останні роки кількість жінок-учнів на курсах водіння значно зросла, зокрема, за даними Волинської обласної організації всеукраїнської спілки автомобілістів, якщо до 2007 року жінок (учнів категорії В) було у 2–2,5 р. менше за чоловіків, то вже з 2009 їх стало лише у 1,5 р. менше. Та не існує даних стосовно того, хто по завершенню навчання відразу перейшов до практики, а хто – ні. Також стаття є важливою ознакою у гіпотезах дослідження.

<sup>3</sup> Виокремлення проміжків пов’язане з наявними даними щодо залежності між кількістю років керування транспортним засобом та набутими навичками. Згідно висновків німецьких експертів, найбільшу кількість ДТП середньостатистичний водій скоює в перший рік свого водіння. Наступний пік доводиться на період між трьома і п’ятьма роками після отримання посвідчення водія. Далі, приблизно до 10 років, вірогідність потрапити в аварію відчутно знижується. Після закінчення 10 років більшість водіїв-німців стають учасниками ДТП лише в одиничних випадках [14].

**Аналіз результатів емпіричного дослідження.** Почімо зі спеціальних знань. Викладачами однієї з Луцьких автошкіл було відібрано 5 різних завдань з білетів теоретичного іспиту для отримання документа на право керування автомобілем, за результатами відповідей на які побудовано Індекс знання ПДР (1 бал приписано респонденту, якщо він вказав правильну відповідь, в інакшому випадку – 0 балів).

Таблиця 1

**Індекс<sup>1</sup> знання Правил дорожнього руху**

Ознака	Категорії	Сер. бал	Станд. відхилення	Коеф. кореляції	$\alpha$
<b>Стаж</b>	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		
<b>Стать</b>	Чол.	3,2	1,2	- 0,2	0,05
	Жін.	2,8	1,2		
<b>“Куповане” посвідчення</b>	Так	2,5	1,2	0,3	0,03
	Так, іспит	3,1	1,4		
	Ні	3,2	1,1		
<b>Загалом по вибірці</b>		<b>3,0</b>	<b>1,2</b>	-	-

Значення Індeksu 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 Правил дорожнього руху складає 90% – і це теоретичний показник. На практиці ситуація інакша: у 1,7% респондентів жодна відповідь невірна, у 11,0% – одна правильна відповідь, у 16,9% – дві, у 30,5% – три, у 31,4% – чотири, і лишень у 8,5% – всі відповіді виявилися вірними. Згідно з зазначеними вимогами до рівня успішності в нашому випадку лише кожен четвертий респондент міг помилитися, та й то один раз. Тому 3 бали за 5-ти бальною шкалою Індeksu знання свідчать про майже тотальне незнання Правил дорожнього руху.

Жінки не так добре знають Правила, як чоловіки. Та найбільш суттєвою різниця є в когортах водіїв, які просто купили посвідчення, і які відвідували курси (хоча, можливо, платили за іспит). Проблема купованих документів, яка передбачає наявність теоретичних знань 50 на 50, свідчить також про те, що на практиці такий водій приймає

<sup>1</sup> Тут і надалі усі побудовані адитивні індекси є обґрунтованими, тобто були проведені процедури їх валідації та надійності.

правильне рішення з імовірністю 0,5 – а це, принаймні, схоже на гру в рулетку. І таких водіїв є понад десять відсотків (табл. 2). Найбільше відхилення Індексу знання в другій категорії “так, але курси я відвідував” (табл. 1), тому можна припустити, що серед них є ті, які все ж належать до першої – тобто, не відвідували, і не можуть сказати цього напевне (на питання щодо джерела отримання відповідних документів деякі респонденти відповідали неохоче).

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 2

... “купили” водійське посвідчення ... (%)

“Куповане” посвідчення	Стаж до ...								Загалом по вибірці
	10 р.	9 р.	8 р.	7 р.	6 р.	5 р.	3 р.	2 р.	
так	20,0	20,5	20,8	19,4	20,6	21,0	25,0	31,3	11,9
так, але курси я 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 водити автомобіль він навчиться безпосередньо на практиці – 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 [16], підтвердженням чому є дослідження харківських соціологів [17].

Скільки ж часу потрібно навчатися, аби стати безпечним учасником дорожнього руху? – попросили вказати уже діючих водіїв. Думки опитаних щодо мінімального стажу для отримання необхідних практичних навиків настільки сильно варіюють в межах кожної групи (наприклад, початківець з неповним стажем в 1 рік зазначає, що стільки ж цілком достатньо, тоді як інший респондент 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 в 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 два роки). Статистично значуща 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.

Можна вважати, що тривалість навчанням в цілому є цілком прийнятною на думку водіїв з міста Луцька, а от ефективність підготовки потребує термінових і значимих змін. Ключовою перешкодою до поліпшення ситуації є проблема «продажу» водійських посвідчень (55,9%), яка робить апатичними обидві сторони «купівлі/продажу» – і тих, хто надає послуги, і тих, хто їх отримує. Також на думку водіїв, котрі відвідували курси, потрібно застосовувати нові форми і технології навчання (36,3%), покращити стан та інфраструктуру доріг (30,4%), збалансувати вартість та якість навчання (29,4%), збільшити час та кількість занять для поглибленого вивчення ПДР (28,4%), забезпечити справедливість «каральних» заходів (27,5%), збільшити час та кількість занять з набуття практичних навиків водіння (19,6%), посилити контроль за ситуацією на дорогах і роботою ДАІ (16,7%), змінити систему підготовки водіїв, яка б забезпечувала достатній практичний рівень (14,7%), спростити Правила дорожнього руху (8,8%).

Додатковим специфічним індикатором професійного досвіду водія є частота його участі у ДТП. Показово, що 63,4% опитаних заявили про відсутність такої практики у своєму досвіді; решта 36,6% водіїв потрапляли в ДТП, та, як правило, з вини інших. Водії готові критично оцінити свої практичні вміння (табл. 3), але визнати свою провину в конкретній ситуації – ні. Самооцінка практичних вмінь луцьких водіїв не узгоджується з їх теоретичними знаннями. Жінки дещо скромніші у такій самооцінці, 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 вдалося показати достатній рівень теоретичних знань на іспиті.

Таблиця 3

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

Ознака	Категорії	Сер. бал	Станд. відхилення	Коеф. кореляції	$\alpha$
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		
<b>Загалом по вибірці</b>		<b>5,7</b>	<b>1,2</b>	-	-

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 85% він цілком достатній.

Насамкінець проаналізуємо професійну етику, котра представлена в анкеті сімома твердженнями. Виявилось, що, будучи за кермом, водії полюбують перегони, особливо “підрізати” або притиснути до узбіччя не надто професійного водія (таких 15,1%), не дозволяють обігнати себе водієві на гіршому авто (24,4%), на трасі вмикають тільки дальнє світло фар в темну пору доби (35,3%), завжди пропускають пішоходів (63,0%), попереджають зустрічних водіїв про пост ДАІ, “моргаючи” фарами (66,4%), за потреби перевищують швидкість (68,1%), попередньо завжди слідкують за чистотою авто зовні та в салоні (75,6%).

Показовим, на погляд автора, є той факт, що 68,1% луцьких водіїв перевищують за потреби швидкість, це свідчить, з одного боку, про порушення, з іншого – про необхідність перегляду допустимих швидкостей. Прикро, що третина водіїв вмикає на трасі тільки дальнє світло фар в темну пору доби, створюючи цим самим аварійну ситуацію, така ж третина не підтримує водійської солідарності, коментуючи її тим, що “це не їхні гроші”.

Кожне з перелічених тверджень свідчить про наявність/відсутність етичних норм та правил поведінки водіїв, і загалом вони дають можливість побудувати Індекс поведінкової культури<sup>1</sup>. Загалом по вибірці даний Індекс становить 3,0 бали за семибальною шкалою (доволі посередній результат). Як не дивно, але рівень поведінкової культури не залежить від стажу водіння автомобілем чи віку водія. А ось для чоловіків (3,3) і жінок (2,9) значення Індeksu статистично відрізняється (коефіцієнт 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. 4).

Таблиця 4

**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		

<sup>1</sup> По 1 балу приписується респонденту, якщо для тверджень 1, 3, 4 отримано відповідь “так”, а для решти – “ні”, в іншому випадку приписувався нульовий бал.

За результатами емпіричного соціологічного дослідження отримано такі **висновки**:

- Понад 70% водіїв мають середній і вище рівень поведінкової культури, який не залежить від стажу водіння автомобілем чи віку водія, але залежить від статі – у жінок-водіїв значення відповідного індексу нижче, ніж у чоловіків-водіїв (2,9 та 3,3 відповідно).
- Знання ПДР однаково низькі і для чоловіків-, і для жінок-водіїв. Виявилося, що на питання, взяті із білетів теоретичного іспиту для отримання посвідчення керувати автотранспортним засобом, у 1,7% респондентів жодна відповідь невірна, у 11,0% – одна правильна відповідь, у 16,9% – дві, у 30,5% – три, у 31,4% – чотири, і лишень у 8,5% – всі відповіді виявилися вірними, що не відповідає вимогам щодо показника якості знань у 90%. Тому 3 бали за 5-тибальною шкалою індексу знання свідчать про майже тотальне незнання правил дорожнього руху, котре властиве усім водіям, незалежно від стажу водіння.
- Щодо набуття достатніх практичних навичок виявлено, що необхідним рубежем тут є стаж у три роки, тоді як сім/десять – для того, аби стати професіоналом.
- 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. Тенденція “купівлі/продажу” водійських посвідчень є зростаючою.

Загалом представлені в роботі вимірювальна модель “ідеального типу” професії водія та емпіричні висновки мають практичну цінність для соціологів, що займаються емпіричними соціологічними дослідженнями, зокрема, в галузі соціології професій; а також можуть бути використані для розробки практичних рекомендацій щодо реформування системи підготовки водіїв в Україні.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Поняття про надійність водія. Прогнозування й приймання безпечного керування автомобілем [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](http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc34?id=&pf3511)
3. Давать взятки готовы 70% водителей [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://drugasmuga.com/articles/law/93.html>1982. – 254 с.
4. Вебер М. Избранные произведения [Текст] / М. Вебер. – М., 1990.
5. Larson M. In the Matter of Experts and Professionals, or How Impossible it is to Leave Nothing Unsaid / М. Larson // Professions in Theory and History. – [eds by M. Burrage, R. Torstendahl]. – L. : Sage, 1990. – P. 38–56.



6. *Larson M.* The Rise of Professionalism: a Sociological Analysis / M. Larson. – Berkeley, L. : University of California Press, 1977.
7. *Парсонс Т.* Система сучасних товариств [Текст] / Т. Парсонс. – М. : Аспект-Пресс, 1997. – 270 с.
8. *Millerson G.* The Qualifying Associations / G. Millerson. – L. : Routledge & Kegan Paul, 1964.
9. *McKinlay J.* Towards the proletarianisation of physicians J. McKinlay, J. Archers // International Journal of Health Services. – 1985. – № 18. – P. 191–205.
10. *Halliday T. C.* Beyond Monopoly: Lawyers, State Crises and Professional Empowerment / T. C. Halliday. – Chicago: University of Chicago Press, 1987.
11. *Macdonald K.* The Sociology of Professions / K. Macdonald. – L. : Sage, 1995.
12. *Радаев В. В.* Социальная стратификация / В. В. Радаев, О. И. Шкаратан. – М. : Аспект-Пресс, 1996.
13. *Здравомыслов А. Г.* Человек и его работа в СССР и после / А. Г. Здравомыслов, В. А. Ядов. – М. : Аспект-Пресс, 2003.
14. *Курьянова О. Е.* Повышение безопасности дорожного движения методами совершенствования системы подготовки водителей: Дис. канд. техн. наук / Курьянова О. Е. – М., 1998. – 153 с.
15. *Мансуров В. А.* Социология профессий. история, методология и практика исследований [Текст] // В. А. Мансуров, О. В. Юрченко / Социальная структура: социология профессий. – 2009. – С. 36–46.
16. *Головаха С.* Основні етапи і тенденції трансформації українського суспільства: від перебудови до “помаранчевої революції” [Текст] / С. Головаха, Н. Паніна // Соціологія: теорія, методи, маркетинг. – 2006. – № 3. – С. 32–51.
17. *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.

*Стаття надійшла до редколегії 04.01.2013*

*Прийнята до друку 15.01.2013*

## **DRIVER TRAINING IN THE CONTEXT OF EVERYDAY PRACTICES: REALITIES OF UKRAINE IN THE EMPIRICAL MEASUREMENT**

**S. A. Salnikova**

*Lesya Ukrainka Eastern European National University,  
Freedom square, 13, Lutsk, Ukraine, 43025,  
sv.salnikova@gmail.com*

The article focuses on the professional driver-amateurs and professionals as an indicator the effectiveness of their training in the context of everyday practices. Searching for the ideal model of a profession is made in the context of the paradigm of structural functionalism, and the indexes of behavioural culture and knowledge of traffic rules are constructed using the quantitative methods, and analysis of empirical data conducted with the Ukrainian realities of institutional transformation.

*Key words:* the “ideal type” of the driver, the Index of behavioral culture, Index knowledge of traffic rules.

## **ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ ВОДИТЕЛЕЙ КАК ПОКАЗАТЕЛЬ ДЕЙСТВЕННОСТИ СИСТЕМЫ ИХ ПОДГОТОВКИ В КОНТЕКСТЕ ПОВСЕДНЕВНЫХ ПРАКТИК**

**С. А. Сальникова**

*Восточноевропейский национальный университет имени Леси Украинки,  
просп. Воли, 13, г. Луцк, Украина, 43025,  
sv.salnikova@gmail.com*

В статье акцентируется внимание на профессиональном уровне водителей-любителей и профессионалов как показателю действенности системы их подготовки в контексте повседневных практик. Поиск идеальной модели профессии произведен в контексте парадигмы структурного функционализма; индексы поведенческой культуры и знания Правил дорожного движения построены с использованием количественных методов; анализ эмпирических данных проведен с учетом украинских реалий институциональной трансформации.

*Ключевые слова:* “идеальный тип” водителя, Индекс поведенческой культуры, Индекс знания Правил дорожного движения.