

ВВЕДЕНИЕ

Аварийность на дорогах России является одной из серьезнейших социально-экономических проблем. В силу сложившихся обстоятельств, обеспечение безопасности дорожного движения требует дальнейшей координации работы различных органов власти на всех уровнях, разработки дополнительных организационно-профилактических мероприятий.

Анализируя факторы, определяющие причины высокой аварийности в России, можно сделать вывод, что человеческий фактор является ключевым. Низкое качество подготовки водителей, приводящее к ошибкам в оценке дорожной обстановки, неудовлетворительная дисциплина, невнимательность и небрежность водителей при управлении транспортными средствами - вот слагаемые порядка 84 % дорожно-транспортных происшествий. Для совершенствования существующей модели подготовки водителей необходим глубокий анализ всех ее этапов, с выявлением недостатков и разработкой механизмов и способов их устранения.

В настоящий момент в автотранспортной отрасли занято более 4 млн. работников. Профессиональное образование имеют почти 40 % работников. Специалистов с высшим образованием в области автомобильного транспорта готовят около 70 высших учебных заведений страны, в которых обучается более 7 тысяч студентов. Более 60 средних специальных учебных заведений осуществляют подготовку специалистов автотранспортного профиля со средним профессиональным образованием. В Российской Федерации ежегодно подготавливается около 2,5 млн. водителей. Из почти 9 тысяч образовательных учреждений более половины автошкол являются государственными, каждая пятая автошкола - муниципальная, каждая третья - негосударственная.

Подготовку водителей в Тамбовской области осуществляют более 50 организаций, из них 16 функционируют в областном центре. Приоритетным направлением является подготовка водителей категории «В» как наиболее востребованная на рынке данных услуг. Это обуславливается большим ростом парка легковых и малых грузовых автомобилей.

Все организации осуществляют данную деятельность в соответствии с примерными программами подготовки водителей транспортных средств конкретных категорий, разработанными Центром методического обслуживания подготовки водителей автотранспортных средств Института развития профессионального образования Министерства общего и профессионального образования Российской Федерации. Программы включают в себя следующие разделы: устройство и техническое обслуживание автомобилей, правила дорожного движения, основы управления транспортным средством и безопасность движения, оказание первой медицинской помощи пострадавшим при ДТП, правовая ответственность водителей, вождение автомобиля. Объем данных разделов корректируется в самих организациях с учетом сроков обучения, материального оснащения автошкол.

По данным отдела статистики и пропаганды областного управления ГИБДД, ежегодно на территории области совершается порядка 2500 ДТП, в которых гибнет около 300 человек и еще 2000 человек получают разной степени ранения.

Чаще других совершают дорожно-транспортные происшествия водители, не имеющие профессиональной подготовки (сдающие квалификационные экзамены на право получения водительского удостоверения после самоподготовки), - 33 %. Аварийность среди водителей, прошедших подготовку в различных организациях области, приблизительно одинаковая (от 2 до 5 %). Анализируя приведенные данные аварийности и сопоставляя их с достаточно низкими показателями сдачи квалификационных экзаменов на право получения водительского удостоверения (49 %), уже сейчас можно сделать ряд выводов.

Процесс подготовки водителей транспортных средств полностью отражает неразумный темп жизненных циклов, экономических импульсов.

Худшие показатели складываются в организациях с недостаточно оснащенной материально-технической базой. Недостаточно высокая квалификация преподавательского состава, особенно в районных центрах, приводит к снижению качества подготовки водительского состава. В результате сокращенных сроков обучения (до трех месяцев) значительно ухудшается качество подготовки водителей. Не ведется психологическая работа с кандидатами в водители, не отработана система формирования мотивационных факторов. Новоиспеченные водители имеют плохое представление об устройстве автомобилей, особенностях его эксплуатации и обслуживании, не получают должных навыков управления автомобилем, особенно на опасных участках дорог и дорогах с различным качеством покрытия, а значит, не могут правильно оценить конкретную дорожную обстановку и чаще других становятся участниками дорожно-транспортных происшествий. За столь малый период обучения кандидаты в водители получают в недостаточном объеме сведения об административном, уголовном и гражданском законодательстве в сфере эксплуатации транспортных средств. В такие сжатые сроки нет возможности проводить воспитательную работу среди будущих водителей, очень сложно привить им водительскую этику. Как итог мы получаем неграмотных водителей, с плохой дисциплиной, слабой практической подготовкой. Такие водители потенциально опасны на дороге ввиду неуверенности за рулем автомобиля. Эти факторы являются слагаемыми той аварийности, которую мы имеем в нашем регионе.

Учитывая изложенные недостатки, необходим комплекс мероприятий по совершенствованию существующей модели подготовки водителей, в том числе направленных на формирование преподавательского состава более высокого профессионального уровня.

Углубленная работа в данном направлении ведется в Тамбовском государственном техническом университете. Так, в частности, преподавателями совместно со студентами, обучающимися по специальности «Организация и безопасность дорожного движения (Автомобильный транспорт)», в рамках преподавательской работы, направленной на повышение качественных показателей водительского персонала, был составлен проанализирован портрет современного водителя: «... Так, в условиях сложившейся экономической обстановки в регионе водители в целях основной и дополнительной прибыли

готовы работать сутки напролет. Режимы труда и отдыха водителей не соблюдаются, что наносит непоправимый ущерб здоровью и психике человека, нервозность водителя негативным образом выплескивается на всех участников дорожного движения, вызывая раздражение и неприязнь между собой. Очевидно, что такая обстановка становится предпосылкой для возникновения аварийных ситуаций. Особое место при этом занимает менталитет водителя. Излишняя самоуверенность, желание выделиться, показаться лихачом при минимуме умений и навыков - вот слагаемые той катастрофической ситуации, которая воцарилась на наших дорогах».

Результаты данной исследовательской работы и анализ функционирования системы подготовки в Тамбовской области послужили отправной точкой для разработки теоретических положений и формирования нового подхода по организации образовательного процесса при подготовке водительского персонала в Тамбовском регионе. С одной стороны, необходима федеральная поддержка тех изменений, которые регламентировали бы подготовку водителей транспортных средств на новом, более качественном уровне, с расширенной программой, увеличенным объемом практических занятий по вождению, четкому обозначению ответственности сторон, принимающих участие в образовательном процессе. Более серьезный подход должен сформироваться в общеобразовательных учреждениях и учреждениях дошкольного образования.

С другой стороны, подбор преподавательских кадров, форм организации образовательного процесса, адекватных сложившейся обстановке в системе организации дорожного движения, организация психологической работы с кандидатами в водители - это прерогатива субъектов образовательного процесса в данной сфере деятельности.

Очевидно также, что должен быть организован координационный орган как субъект, курирующий деятельность образовательных организаций, а также регулирующий взаимоотношения между образовательными организациями, осуществляющими подготовку водителей транспортных средств, и иными структурами системы организации и безопасности движения.

1. СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ

1.1. Профессиональный отбор кандидатов в водители

Организация любого процесса обучения, прежде всего, связана с четким определением его целей, а также осознанием и принятием этих целей обучающимися. Одновременно с целеполаганием предусматривается выделение подцелей, необходимых для структурирования педагогического процесса, в том числе с проектированием последовательных этапов обучения и характерных им форм и методов обучения. Таким образом, выявляются основные и промежуточные цели обучения, характерные для конкретного этапа. Целесообразно с этих позиций рассмотреть организацию системы подготовки водителей как педагогическую технологию.

С целью успешной организации процесса обучения как важного средства развития и формирования личности необходимо уяснить: чему надо учить будущих водителей, чем они должны овладеть в процессе обучения. Прежде всего, следует иметь в виду ту систему научных знаний и связанных с ними практических умений, которыми необходимо овладеть и которые способствуют развитию умственных и творческих способностей. Поэтому большое место в проектировании педагогического процесса занимают вопросы разработки исходных теоретических идей с основами профессионального отбора по психофизиологическим критериям оценки кандидатов в водители, на основе которых должно определяться содержание образовательной деятельности.

Проблема надежности водителя сложна своей многоплановостью. Она охватывает не только чисто технические вопросы, связанные с конструкционными особенностями автомобилей и дорог, но и вопросы из других областей науки: психологии и физиологии человека и др. Биологи и психологи считают, что человек как биологическая система совершенен и обладает высокой надежностью при выполнении любых операций. Психология располагает широким спектром методов исследования личности, что позволяет получить психологический портрет кандидата в водители. Данное исследование на ранних стадиях подготовки водителей предопределяет плодотворное протекание процесса формирования необходимых профессиональных навыков и умений.

Так, целесообразно в условиях учебной группы будущих водителей провести тестирование по методу Г.Ю. Айзенка (прил.), что позволяет составить психологический портрет личности с характеристиками, определяющими степень надежности водителя и предрасположенности к водительской деятельности. При этом кандидаты в водители диагностируются по трем базовым измерениям личности: экстраверсия - интроверсия, нейротизм и психотизм.

Экстраверт, по Айзенку, общителен, жаждет новых впечатлений, возбуждений. Он имеет много друзей, склонен к рискованным поступкам, действует под влиянием момента, импульсивен, любит шутки, «не лезет за словом в карман». Экстраверт беззаботен, добродушен, весел, оптимистичен, любит смеяться, предпочитает движение и действие, имеет тенденцию к агрессивности, вспыльчивости. Его эмоции строго не контролируются, на него не всегда можно положиться.

Интроверт - спокоен, застенчив, склонен к самоанализу, предпочитает общению с людьми книги, сдержан и отдален от всех, кроме близких людей, планирует и обдумывает свои действия заранее, не доверяет внезапным побуждениям. Он серьезно относится к принятию решения, любит во всем порядок, контролирует свои чувства, редко поступает агрессивно, не выходит из себя. Обладая пессимистичностью, высоко ценит нравственные нормы.

Нейротизм, по Айзенку, характеризует эмоциональную устойчивость или неустойчивость (эмоциональную стабильность - нестабильность). Нейротизм связан с показателями лабильности нервной системы. На полюсе эмоциональной стабильности находится тип личности, характеризующийся чрезвычайной устойчивостью, зрелостью, отличной адаптацией, а на другом полюсе - чрезвычайно

нервозный, неустойчивый, плохо адаптируемый тип.

В практической части предусмотрено проведение занятий по вождению автомобиля на автотренажере (при наличии) и на специально оборудованных учебных автомобилях. Для проведения практических занятий оборудуются тренажерный класс, автодром, разрабатываются и согласовываются с ГИБДД учебные маршруты для учебной езды.

Преподаватели и мастера производственного обучения вождению, работающие в образовательных учреждениях и не имеющие педагогического образования, в течение года с момента утверждения программы, и лица, вновь поступившие на работу, должны пройти обучение по программам курса «Педагогические основы деятельности преподавателя (мастера) по подготовке водителей автотранспортных средств», разработанным Институтом развития профессионального образования и утвержденным Министерством образования России [2].

При проектировании учебного процесса определяющими в моделировании педагогической технологии являются квалификационные требования к водителям транспортных средств.

Водитель транспортного средства должен знать:

- правила дорожного движения, основы управления транспортным средством и безопасности движения;
- влияние погодных условий (дождь, туман, гололед и т.п.) на безопасность движения и способы предотвращения дорожно-транспортных происшествий;
- ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации механических транспортных средств, загрязнение окружающей среды;
- назначение, расположение, устройство, принцип действия основных механизмов и приборов автомобиля;
- признаки неисправностей механизмов и приборов автомобиля, возникающих в пути, и способы их устранения с помощью имеющегося инструмента;
- правила техники безопасности при проверке технического состояния автомобиля и обращения с эксплуатационными материалами (бензином, электролитом, охлаждающими и тормозными жидкостями, маслами);
- приемы и последовательность действий при оказании доврачебной медицинской помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях.

Водитель транспортного средства должен уметь:

- соблюдать Правила дорожного движения и не допускать дорожно-транспортных происшествий;
- управлять автомобилем в различных дорожных и метеорологических условиях;
- проверять техническое состояние автомобиля перед выездом;
- устранять возникшие во время работы на линии мелкие эксплуатационные неисправности, не требующие разборки механизмов;
- оказывать самопомощь и первую помощь пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях, соблюдать требования по их транспортировке.

Водитель транспортного средства должен иметь следующие навыки:

- управлять транспортным средством на различных типах дорог;
- прогнозировать развитие дорожной ситуации;
- читать атласы автомобильных дорог;
- ориентироваться в улично-дорожной сети;
- определять маршруты движения с учетом безопасности движения и кратчайших сроков;
- определять характер любой неисправности автомобиля и влияние ее на безопасность движения;
- исправлять характерные и типичные неисправности автомобиля.

Анализируя квалификационные требования, сопоставляя их с насыщенностью учебного процесса, необходимо тщательнейшим образом подбирать методы и формы обучения, корректируя их с учетом качественного состава кандидатов в водители, полового и возрастного ценза, личностных и психофизиологических особенностей, а также способностей к овладению новыми специальными знаниями и умениями.

2. ОСОБЕННОСТИ ТЕОРЕТИЧЕСКОГО И ПРАКТИЧЕСКОГО ОБУЧЕНИЯ

2.1. Особенности теоретического обучения

Исследуя деятельность учебных организаций, в частности содержание учебного процесса, его сроки, формы и методы, можно отметить следующее. Теоретические занятия проводятся типично. Все организации располагают достаточным количеством наглядных пособий по изучаемым дисциплинам. Даже с учетом периодических изменений в Правилах дорожного движения не составляет труда приобретать новейшую учебно-методическую литературу: «Правила дорожного движения», экзаменационные и тематические билеты по «Правилам дорожного движения», комментарии к «Правилам дорожного движения» и экзаменационным билетам. В последнее время появился богатый выбор различной литературы по управлению автомобилем, ремонту и обслуживанию, ориентированной на разный уровень подготовленности.

Стоит отметить широкий спектр наглядных пособий по дисциплине «Устройство и техническое обслуживание автомобилей». Комплектование учебного процесса по данной дисциплине осуществляется из внутренних фондов; детали, узлы, агрегаты, приборы и механизмы, пришедшие в негодность и снятые с учебных автомобилей, являются достойным дополнением к наглядным пособиям для будущих водителей. Большой популярностью пользуется программное обеспечение по Правилам дорожного движения и основам безопасности дорожного движения, которое используется почти во всех организациях, занятых в данной сфере деятельности.

Полученные результаты корректируются по совпадениям: Экстраверт (Интраверт) + Нейротизм - Сангвиник, флегматик, меланхолик или холерик (прил.). Полученные характеристики помогают предопределить поведение данного человека за рулем автомобиля в тех или иных дорожных ситуациях, в том числе критических.

Сангвиник характеризуется сильной, уравновешенной и подвижной нервной системой. Это живой, активный человек, с быстрой сменой настроения, легко меняющимся эмоциональным состоянием, выражающимся в его речи, мимике, жестах. Он легко справляется с задачами, требующими быстрой сообразительности, легко берется за дело и переключается с одной работы на другую. Быстро принимает решения, быстро засыпает в просыпается, легко входит в контакт с людьми. У него преобладает бодрое, хорошее настроение. Сангвиник - наиболее оптимальный тип для работы водителем автомобиля, особенно в условиях городов и на оживленных магистралях.

Флегматик обладает сильной, уравновешенной, но инертной нервной системой, что выражается в замедленном переходе от состояния возбуждения к торможению, и наоборот. Это человек медлительный, уравновешенный, спокойный. Смена эмоциональных переживаний у него происходит медленно, их внешнее проявление очень слабое, его трудно вывести из себя. Мимика и жесты однообразные, речь медленная и не сопровождается выразительными движениями. Прежде чем что-нибудь сделать, флегматик долго и обстоятельно обдумывает предстоящие действия, а принятые решения выполняет спокойно, неотступно, с трудом переключаясь на другой вид деятельности. Водитель флегматического темперамента хорошо проявляет себя в длительных рейсах, устойчив к монотонным раздражителям, что делает маловероятным его засыпание за рулем. В условиях быстро меняющейся дорожной обстановки он затрудняется в ее своевременной оценке и быстром переключении с одних действий на другие. Однако упорство и трудолюбие флегматика обеспечивают ему с приобретением опыта хорошее прогнозирование развития дорожной обстановки, что в сочетании с отсутствием с его стороны поспешных, рискованных действий позволяет ему достаточно безопасно управлять автомобилем.

Холерик характеризуется сильной, подвижной, но неуравновешенной нервной системой. У него раздражительный процесс по силе преобладает над тормозным. Это легко возбуждающийся, горячий, энергичный человек с сильными, быстро загорающимися чувствами, которые имеют яркое внешнее проявление. При возбуждении порывист, вспыльчив, склонен к бурным эмоциональным реакциям. Человек страстный, отличающийся резкой сменой чувств, которые захватывают его целиком. Он очень активен, энергичен, меньше других боится опасности, решителен, инициативен, но склонен к поспешным и необдуманным действиям.

Для холерика при управлении автомобилем характерна резкость, торопливость, а следовательно, нередко и преждевременность действий. Ему не хватает выдержки и терпения. Он часто превышает скорость, резко тормозит, идет на рискованные маневры. Если вдали вспыхнул красный сигнал светофора, а водитель продолжает движение на большой скорости, а затем резко тормозит, пугая пешеходов и других водителей, то можно с большой долей вероятности сказать, что за рулем холерик. Повышенная возбудимость холерика за рулем, его нетерпеливость, излишняя активность приводят к большим энергозатратам, в результате чего он быстро утомляется, снижается его работоспособность и надежность. Но благодаря большой силе нервных процессов холерик может успешно преодолевать отрицательные черты своего темперамента. Это достигается путем постоянного контроля за своим поведением, действиями и поступками. Такой контроль выражается в волевом подавлении эмоциональных вспышек, поспешных, резких и непродуманных действий. В результате со временем он становится более сдержанным и адекватно реагирует на различные стрессовые ситуации. Особенно необходим такой самоконтроль при управлении автомобилем; он может обеспечить достаточно высокую надежность водителя с холерическим темпераментом.

Меланхолик - человек со слабой нервной системой, его нервные процессы неуравновешенны, могут быть подвижными или инертными. Чувства и настроение его однообразны, очень устойчивы и не находят внешнего выражения. Мимика и движения медлительны, сдержанны. Меланхолик отличается нерешительностью, пассивностью, вялостью. Он плохо приспосабливается к новым условиям жизни и работы, часто отступает перед трудностями и даже не пытается их преодолеть. Склонен к колебаниям, долго не может принять решение, так как ему очень трудно выбрать какой-либо вариант из ряда возможных. При управлении автомобилем очень дисциплинирован, нетороплив, старательно прогнозирует развитие дорожной обстановки, не способен к рискованным действиям, а поэтому в простых дорожных условиях может достаточно надежно управлять автомобилем. Однако при интенсивном дорожном движении, когда часто и неожиданно возникают опасные дорожно-транспортные ситуации, требующие быстрых решений и действий, его надежность резко снижается. В таких случаях у меланхолика нередко появляется растерянность, страх, вплоть до паники, в результате чего он может произвести поспешные, неправильные, а иногда бессмысленные действия или же вообще прекратить управление автомобилем. Поэтому меланхолик наименее пригоден для водительской деятельности.

В данный момент, с учетом интенсификации автомобилизации в стране и в нашем регионе в частности, психологическое диагностирование будущих водителей является необходимым условием профессионального отбора в системе подготовки водителей, позволяющим учитывать особенности потенциальных водителей на всех этапах проектирования и организации образовательного процесса.

1.2. Организация процесса обучения

Процесс подготовки водителей осуществляется в соответствии с примерными учебными программами, которые разработаны с учетом требований Федерального закона «О безопасности дорожного движения» и стандарта Российской Федерации по профессии «Водитель транспортного средства конкретной категории». Данные программы разрабатываются Центром методического обслуживания подготовки

водителей автотранспортных средств Института развития профессионального образования.

Весь учебный процесс можно условно разделить на две составляющие: теоретическое и практическое обучение. В теоретической части изучаются следующие дисциплины: «Устройство и техническое обслуживание автомобилей», «Правила дорожного движения», «Основы управления транспортным средством и безопасности движения», «Правила оказания первой медицинской помощи», для чего оборудуются специализированные кабинеты: один - по устройству и техническому обслуживанию автомобилей, второй - по Правилам дорожного движения, основам управления транспортным средством и безопасности дорожного движения, правилам оказания первой медицинской помощи.

Водить автомобиль могут научиться почти все, но непрофессионалам на дороге делать нечего. От качества подготовки каждого участника дорожного движения. Анализ причин дорожно-транспортных происшествий по вине водителей показывает, что 70 % аварий совершают водители, чей водительский стаж не превышает пяти лет. Это свидетельствует о слабой профессиональной подготовке водителя, а следовательно, в процессе подготовки не может быть мелочей, и результирующая данной деятельности должна иметь только реально положительный результат, когда все цели, поставленные на этапах обучения, выполнены. Когда на этапах обучения достигаются поставленные цели, то кандидаты в водители видят реальность в овладении водительским мастерством, обнаруживается скрытый потенциал, склонности, что порождает мотивацию к дальнейшему совершенствованию в данной сфере, наблюдается улучшение психологического и эмоционального настроя. Для осуществления плодотворной деятельности необходимо детально спроектировать каждый этап практического обучения в рамках целостного педагогического процесса с учетом широкого спектра факторов, отражающих качественный показатель контингента обучающихся.

Практика показывает, что женщины лучше усваивают теоретическую часть обучения, что обусловлено потребностью формирования необходимых знаний как фундаментной основы, обеспечивающей надежность и уверенность в процессе управления автомобилем в суровых дорожных условиях. Наилучших результатов достигают женщины в возрасте от 25 до 40 лет, что соответствует этапу сформированности у женщин комплекса жизненно важных личностных черт и позиций. Согласно статистическим данным, женщины реже попадают в дорожно-транспортные происшествия ввиду присущего им материнского инстинкта, аккумулирующего создание безопасных условий при использовании транспортного средства. Женщины имеют больше мотивационных факторов, влияющих на положительно протекающий учебный процесс: стремление к совершенству в любой деятельности, обретение комфорта и свободы с использованием автомобиля, приобретение нового жизненно важного статуса. Стоит отметить, что даже ориентиры профессиональной деятельности женщин не сказываются негативным образом на качестве подготовки водителей.

При явном преобладании мужчин в водительском персонале побуждающих факторов в становлении водителя гораздо меньше по сравнению с женщинами. Еще в детском возрасте все мальчишки «грязят машинами», сначала их коллекционируя, а потом, приобщаясь к изучению их устройства, совершенствуясь от управления велосипедом к мотоциклу и автомобилю. Поэтому мужчины детально знают все нюансы строения своего транспортного средства, особенности его эксплуатации и обслуживания, зачастую оставаясь незаконопослушной категорией водителей. Адекватно техническому развитию, сопоставимому необходимости и возможности обучению, мужчины становятся водителями раньше женщин, хотя цена успеха гораздо выше. Наиболее плодотворно деятельность по обучению мужчин водительскому ремеслу протекает в возрасте от 20 до 35 лет, когда на первое место среди условий, обуславливающих данную деятельность, выходят осознанность и ответствен-

Анализируя возрастной фактор контингента обучающихся на право получения водительского удостоверения, можно выделить характерные для каждой возрастной группы особенности.

Ввиду того, что водительское удостоверение на право управления транспортным средством могут получить лица, достигшие 18-летнего возраста, отчет осуществляется с данного возрастного уровня. При этом учитываются личностные особенности и другие факторы, влияющие на качество подготовки водителей при уже существующей мотивации (табл. I). Стоит также отметить, что каждому кандидату в водители присущи сугубо индивидуальные черты, отражающие предрасположенность личности к данному виду деятельности, склонности к конкретным областям познания, восприимчивость к методам и формам познания в рамках данного учебного процесса.

1. Факторы, влияющие на качество подготовки водителя.

Возрастной контингент		Положительные факторы	Отрицательные факторы
Мужчины	18-20 лет	Умственная активность, восприимчивость к новой деятельности, хорошие психофизиологические качества	Низкая ответственность, отсутствие материальной и экономической заинтересованности, употребление алкоголя и наркотических средств
	20-30 лет	Умственная активность, восприимчивость к новой деятельности, формирование ответственности, возможность к совершенствованию собственных умений, хорошие психофизиологические качества	Дефицит времени, употребление алкоголя и наркотических средств
	30-40 лет	Уравновешенность в поведении, хорошие психофизиологические качества	Дефицит времени, употребление алкоголя
	Свыше 40 лет	Сформированность гражданской позиции, уравновешенность в поведении, жизненный опыт, деловитость	Снижение работоспособности, ухудшение психофизиологических качеств, употребление алкоголя

Возрастной контингент		Положительные факторы	Отрицательные факторы
Женщины	18-20 лет	Умственная активность, восприимчивость к новой деятельности, хорошие психофизиологические качества	Отсутствие мотивации, материальной и экономической заинтересованности, употребление алкоголя и наркотических средств
	20-30 лет	Умственная активность, восприимчивость к новой деятельности, формирование ответственности и материнского инстинкта, возможность к совершенствованию, хорошие психофизиологические качества	Дефицит времени,
	30-40 лет	Высокое чувство ответственности, уравновешенность в поведении, хорошие психофизиологические качества	Комплекс возраста, дефицит времени,
	Свыше 40 лет	Высокое чувство ответственности, уравновешенность в поведении, жизненный опыт, деловитость	Комплекс возраста, дефицит времени, ухудшение психофизиологических качеств,