

Научный руководитель:

Попельчук Галина Алексеевна, доцент кафедры
прикладной психологии и развития личности, кандидат психологических наук,
ФГБОУ ВО «Херсонский государственный педагогический университет»,
г.Херсон

Матур Ксения Викторовна, магистрант,
ФГБОУ ВО «Херсонский государственный педагогический университет»
г.Херсон

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ КОРРЕЛЯТЫ ЛИЧНОСТИ, ВЛИЯЮЩИЕ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ВОЖДЕНИЯ

Аннотация: Статья посвящена исследованию психологических особенностей водителей, таких как: концентрация внимания, склонность к риску, агрессивность и осознанность. Установлено особенности влияния указанных особенностей на поведение водителя за рулем. Выявлено, что водители с меньшим опытом вождения проявляют повышенную агрессивность и рискованность поведения, в то время как опытные водители демонстрируют меньшую агрессивность и большую осознанность.

Ключевые слова: психологические особенности водителей, водители, безопасность дорожного движения, внимание, агрессивность.

Обеспечение безопасных условий на дорогах по-прежнему остается одной из ключевых задач современного общества. В этом контексте особое внимание следует уделить психологическим особенностям водителей, которые играют важную роль в предотвращении аварийных ситуаций. Ведь именно от эмоционального состояния и способности к саморегуляции зависит адекватность реакции на неожиданные обстоятельства на дороге. Так, психологические качества водителей все больше вызывают интерес у современных исследователей, и в частности, представлены работами таких ученых: С.Е. Бебинов, Ю.С. Блинова, Ю.И. Лобанова и других.

Поведение водителя за рулем автомобиля определяется ключевым и хорошо разработанным направлением анализа человека как субъекта труда – психологической диагностикой индивидуальных различий и изучением формирования профессиональной пригодности, которая включает в себя совокупность индивидуально-личностных характеристик. В связи с этим важно учитывать, что современные условия управления транспортными средствами становятся все более сложными. Увеличение плотности движения, разнообразие типов автомобилей и развитие технологий (например, системы помощи водителю) требуют от водителей высокой концентрации и способности справляться со стрессовыми ситуациями [4, с. 1].

Если обратить внимание на исследования, проводимые в рамках обозначенной темы, можно заметить, что большинство из них сосредоточено на изучении факторов, влияющих на безопасность дорожного движения. Факторы, влияющие на безопасность включают ошибки оператора, психофизиологические характеристики водителя и значительное внимание к надежности водителя как многогранному аспекту его деятельности. Безусловно, эти факторы являются ключевыми для безопасного существования в современном «автомобилизированном» обществе. Однако, если рассмотреть личность водителя, становится очевидным, что ей не уделяется должное внимание. В контексте личностных психологических качеств рассматриваются темперамент, характер, профессиональные ценности, уровень притязаний и другие аспекты [5, с. 42-43].



Ю.С.Блинова подчеркивает важность человеческого фактора, который проявляется в процессе эксплуатации автотранспортных средств. Для того чтобы предсказать действия и поведение водителя в сложных дорожных условиях, необходимо изучать не только психофизиологические характеристики, обеспечивающие высокий уровень водительского мастерства, но и личностные качества водителя. Поведение человека в обществе, его отношение к окружающим, взгляды, убеждения и интересы оказывают влияние на его профессиональную надежность за рулем. Чаще всего опасные дорожные ситуации создают те, кто ведет себя нагло, агрессивно и эгоистично, проявляя явное неуважение к другим. Стоит отметить, что такие личностные качества во многом формируются под воздействием таких факторов, как воспитание в семье, круг общения, образование, семейное положение, возраст, стаж работы и других. Хотя они могут преобразовываться, этот процесс требует значительного времени [5, с. 42-43].

Ю.И. Лобанова считает, изучение взаимосвязи между стилем деятельности водителя – теми способами и методами, которые он выбирает для достижения эффективности, как сознательно, так и бессознательно – и его эмоциями, испытываемыми во время вождения, является крайне важным. Эмоции определенного характера могут свидетельствовать о том, насколько водитель адаптирован или дезадаптирован к процессу вождения и к жизни в целом [11, с. 80-81].

Например, тревога или напряженность могут быть связаны с формированием некомпенсированного стиля деятельности, когда водитель выбирает опасные маневры или стиль вождения, не соответствующий его навыкам. Часто возникающий гнев или ярость могут указывать на особенности психологической защиты, такие как замещение. С одной стороны, это может быть признаком личностного неблагополучия, а с другой – именно эти эмоции часто подталкивают водителей к рискованному и агрессивному поведению на дороге. В зависимости от причин возникновения этих эмоций и способов их управления, подходы к решению проблемы будут различаться [11].

Проанализировав современные исследования, в которых подданы анализу различные психологические конструкты вождения, можем сделать вывод, что стоит глубже изучить взаимосвязи некоторых психологических особенностей водителей, в частности, таких как: концентрация внимания, уровень осознанности, склонность к риску и агрессии.

Исследование было организовано и реализовано на базе Автошколы «Главная дорога» в Ижевске. Психодиагностическое исследование было реализовано в онлайн-режиме средствами Яндекс-формы. В нём приняли участие 80 водителей возрастом от 18 до 62 лет и с опытом управления транспортным средством от 0 до 25 лет, представляющие различные возрастные группы в следующем количестве: до 20 лет – 1% (1 водитель), 21-30 лет – 10% (8 водителей), 31-40 лет – 47% (38 водителей), 41-50 лет – 34% (27 водителей), 51 год и старше – 8% (6 водителей). Подавляющее большинство участников исследования составили женщины (76,3%). Преобладают водители, которые имеют стаж вождения от 11 до 20 лет (51 %), меньше исследуемых лиц стаж вождения от 2 до 5 лет (6 %). Для другой большей части выборки характерен стаж более 20 лет (26 %). Оставшиеся исследуемые обладают опытом вождения от 2 лет и с 6 до 10 лет (8 и 9 % соответственно).

Также стоит обозначить, что в выборке испытуемых преобладают водители, которые не участвовали в ДТП (42 %), меньшее число исследуемых лиц участвовали более 5 раз (3 %). Для другой большей части выборки характерно участие в 1 ДТП (30 %).

Эмпирический материал в результате применения следующих психодиагностических методик:

1. Методика Пьерона-Рузера применяемая для исследования устойчивости внимания, возможностей его переключения.

2. Методика диагностики степени готовности к риску М. Шуберта, используемая с целью оценить поведенческие реакции человека в ситуациях, сопряжённых с неопределённостью, опасностью для жизни, требующих нарушения установленных норм и правил.



3. Опросник агрессивности А. Басс и М. Перри, предназначенная для диагностики агрессивных и враждебных реакций человека, была использована с целью выявления уровня агрессивности водителя.

4. Методика оценки осознанного присутствия (МООП) К.Брауна и Р.Райана, в адаптации Д.А. Леонтьева, О.В. Митиной, Л.А. Александровой, предназначенная для измерения осознанности, полноты сознания или внимательного присутствия в настоящем моменте.

Собранные данные были обработаны с использованием метода ранговой корреляции Спирмена для выявления закономерностей и взаимосвязи психологических особенностей и количества ДТП водителей, а также взаимосвязи стажа и количества ДТП.

В результате проведенного исследования нами были выявлены некоторые особенности, обратимся к их описанию и интерпретации.

Большая часть респондентов с числа опрошенных со стажем менее 2-х лет имеют: средний и высокий уровень внимательности в равной степени (по 50%), низкий уровень осознанности (67 %), высокую склонность к риску (50 %), повышенную агрессивность (50%). Такие результаты свидетельствуют о том, что молодые водители, имея относительно недолгий стаж, демонстрируют значительные индивидуальные различия в психологических характеристиках. Высокий уровень внимательности в сочетании с низким уровнем осознанности может указывать на недостаточную способность анализировать и предвидеть последствия своих действий. Склонность к риску и повышенная агрессивность также могут повышать вероятность аварийных ситуаций, что подчеркивает необходимость внедрения программ по повышению осведомленности и саморегуляции среди начинающих водителей.

Значимая часть респондентов со стажем 2-5 лет имеют: средний и высокий уровень внимательности в равной степени (по 40%), средний уровень осознанности (60 %), среднюю склонность к риску (80 %), повышенную и пониженную агрессивность (по 40%). Таким образом, результаты исследования показывают, что водители со стажем 2-5 лет обладают достаточно сбалансированными психологическими характеристиками. Средний уровень внимательности и осознанности свидетельствует о том, что эти водители уже начали развивать навыки управления, однако все еще могут сталкиваться с трудностями в принятии решений в сложных ситуациях. Высокий процент респондентов с средней склонностью к риску указывает на то, что они могут быть менее осторожными по сравнению с более опытными водителями, что также может увеличивать вероятность возникновения опасных ситуаций на дороге. Наличие как повышенной, так и пониженной агрессивности среди этой группы подразумевает разнообразие в подходах к вождению, что требует дальнейшего изучения для разработки эффективных стратегий обучения и повышения безопасности.

Также было выявлено, что преобладающая часть респондентов со стажем 6-10 лет имеют высокий уровень внимательности (57%), высокий уровень осознанности (67 %), среднюю склонность к риску (57 %), среднюю и низкую агрессивность (по 43%). Так, можем предположить, что водители со стажем 6-10 лет демонстрируют более зрелое и ответственное поведение на дороге. Высокий уровень внимательности и осознанности свидетельствует о том, что эти водители способны лучше оценивать дорожные условия и предвидеть потенциальные опасности, что снижает риск аварийных ситуаций. Средняя склонность к риску может указывать на то, что они уже научились находить баланс между необходимостью быть осторожными и стремлением к активному вождению. Наличие как средней, так и низкой агрессивности среди данной группы говорит о том, что большинство водителей, вероятно, развили навыки саморегуляции и контроля эмоций, что также способствует повышению безопасности на дороге. Эти результаты подчеркивают важность опыта в формировании более безопасного поведения водителей.



Преобладающей части респондентов со стажем 11-20 лет свойственны: средний и высокий уровень внимательности (39 и 32% соответственно), низкий и средний уровень осознанности (41 и 39 % соответственно), средняя склонность к риску (49 %), средняя агрессивность (49%). Можем сделать вывод, что водители со стажем 11-20 лет демонстрируют смешанные психологические характеристики, которые могут влиять на их поведение за рулем. Наличие значительного процента респондентов с средним и высоким уровнем внимательности (в сумме 71%) указывает на то, что большинство из них все еще способны поддерживать адекватное восприятие дорожной ситуации. Однако, низкий уровень осознанности у 41% участников может свидетельствовать о том, что они не всегда осознают последствия своих действий на дороге, что может привести к неосторожному вождению. Средняя склонность к риску и агрессивность (по 49%) также подчеркивает, что эта группа водителей может быть более склонной к принятию рискованных решений и проявлению агрессии в некоторых ситуациях. Это может быть связано с усталостью от вождения или снижением уровня концентрации с увеличением стажа. Таким образом, важно обратить внимание на программы повышения осознанности и управления эмоциями для этой группы водителей, чтобы улучшить их навыки и повысить безопасность на дорогах.

Также установлено, что большинство опрошенных со стажем более 20 лет имеют средний уровень внимательности (47%), средний уровень осознанности (48 %), низкую склонность к риску (43 %), средний уровень агрессивности (52%). Можем заключить, что водители со стажем более 20 лет демонстрируют определенные особенности в своем поведении на дороге. Средний уровень внимательности (47%) и осознанности (48%) указывает на то, что большинство из них способны адекватно воспринимать дорожные условия, хотя и не на самом высоком уровне. Это может свидетельствовать о том, что с увеличением стажа водители могут стать менее бдительными, что потенциально увеличивает риск возникновения аварийных ситуаций. Низкая склонность к риску (43%) говорит о том, что эта группа водителей, вероятно, предпочитает более осторожный стиль вождения, что может быть связано с накопленным опытом и пониманием последствий рискованных действий. Однако средний уровень агрессивности (52%) может указывать на то, что некоторые водители все еще могут проявлять агрессивное поведение в определенных ситуациях, что может негативно сказываться на безопасности на дороге. Для этой группы водителей важно продолжать программы по повышению внимательности и осознанности, а также обучать навыкам управления эмоциями, чтобы минимизировать агрессивные реакции и улучшить общую безопасность дорожного движения.

Таким образом, результаты исследования дают нам основания сделать вывод, что психологические характеристики водителей различаются в зависимости от стажа вождения, что, в свою очередь, влияет на их поведение на дороге. Водители со стажем 11-20 лет, обладая высоким уровнем внимательности, но низким уровнем осознанности, могут быть склонны к неосторожному вождению и принятию рискованных решений. В то же время, водители со стажем более 20 лет, имея средний уровень внимательности и осознанности, демонстрируют более осторожный подход к вождению, однако сохраняют риск проявления агрессивности в определенных ситуациях. Эти результаты подчеркивают важность разработки и внедрения программ повышения осознанности и управления эмоциями для обеих групп водителей, что может способствовать улучшению навыков вождения и повышению безопасности на дорогах.

Далее обратимся к анализу данных, полученных в результате применения корреляционного анализа. Анализ взаимосвязи психологических особенностей водителей с аварийностью при помощи коэффициента корреляции Спирмена представлен в виде корреляционной плеяды на рисунке.



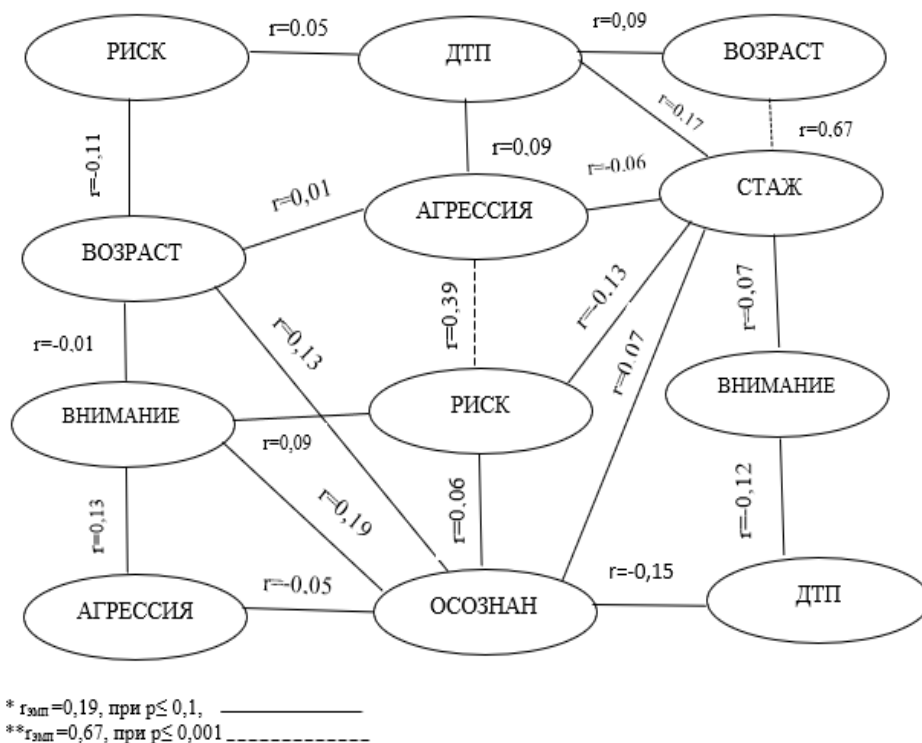


Рис. Корреляционная плеяда взаимосвязи психологических особенностей водителей и аварийности

Таким образом, в результате проведенного корреляционного анализа с целью выявления взаимосвязей между психологическими особенностями водителей была выявлена умеренная прямая связь между возрастом и стажем вождения, коэффициент составил $r_{эмп}=0,672$ при $p \leq 0,001$. Данный показатель говорит о том, что водители старшего возраста, как правило, имеют больший стаж вождения, что может быть связано с тем, что они начали водить автомобиль в более раннем возрасте и продолжают это делать на протяжении многих лет.

Выявлена прямая зависимость между склонностью к риску и агрессивностью, коэффициент составил $r_{эмп}=0,397$ при $p \leq 0,001$. Таким образом, водители с высокой склонностью к риску часто имеют более низкие уровни самоконтроля и терпимости к фрустрации, и это может приводить к более агрессивному поведению на дороге. Такие водители могут воспринимать вождение как соревнование или вызов, что подстегивает их к более рискованным маневрам и агрессивным действиям. Склонные к риску водители могут испытывать удовольствие от адреналина, что может стимулировать их агрессивное поведение.

Выявлена прямая корреляционная связь между концентрацией внимания и осознанностью, коэффициент составил $r_{эмп}=0,187$, при $p \leq 0,1$. Это может быть связано с тем, что осознанность позволяет быть более внимательным к текущему моменту и снижает влияние отвлекающих факторов.

Таким образом, делаем вывод, что психологические особенности водителей, такие как возраст, склонность к риску, агрессивность, концентрация внимания и осознанность, играют значительную роль в их поведении на дороге и могут существенно влиять на уровень аварийности. Возраст водителей, как показал анализ, коррелирует со стажем вождения, что может приводить к самоуверенности и снижению бдительности. Важно учитывать, что с увеличением стажа у водителей может возникать иллюзия контроля, что, в свою очередь, может способствовать более рискованным маневрам. Склонность к риску и агрессивность также являются важными факторами. Водители, которые воспринимают вождение как соревнование, чаще совершают опасные маневры и могут игнорировать правила дорожного движения. Это подчеркивает необходимость разработки программ, направленных на снижение агрессивного поведения и повышение самоконтроля.



Концентрация внимания и осознанность, как показали результаты, имеют прямую связь, что говорит о том, что водители, обладающие высокой осознанностью, более внимательны к окружающей обстановке и способны принимать более безопасные решения. Это открывает возможности для внедрения тренингов и курсов, направленных на развитие навыков осознанного вождения. Исходя из вышеизложенного, необходимо учитывать возрастные и психологические факторы при обучении и оценке навыков вождения. Это может включать в себя создание адаптированных программ обучения для различных возрастных групп и типов водителей, а также внедрение регулярных тренингов, направленных на повышение осознанности и повышение концентрации внимания.

Список литературы:

1. Ануфриева Д.А. Психологические аспекты, влияющие на безопасность дорожного движения, и их учет при организации профилактической работы с начинающими водителями // *Psychology and Pedagogics in Official Activity*. 2016. С.42-46.
2. Астрейко Н.С. Личностные факторы стиля вождения автомобиля // *Журнал Белорусского государственного университета. Философия. Психология*. 2019. С.117-124.
3. Бебинов С.Е., Сальников В.А. Личностный фактор в системе управления автомобилем // *Электронный научно-методический журнал Омского ГАУ*. 2018. №1. С.1-7.
4. Бебинов С.Е. Индивидуальные особенности формирования профессиональных водительских навыков // *Ученые записки университета имени П.Ф.Лесгата*. 2018. №3. С.117-124.
5. Блинова Ю.С. Образы «Я-реального» и «Я- идеального» в профессиональной концепции личности водителя транспортного средства // *Психология и психотехника*. 2018. С.41-47.
6. Бонкало С.В., Петрова М.И. Индивидуально-типологические детерминанты стиля поведения профессиональных водителей на дорогах // *Ученые записки РГСУ*. 2013. С.162-166.
7. Борисова С.Е. Влияние психологических установок водителей на безопасность дорожного движения // *Наука и практика*. 2015. С.16-19.
8. Буйленко В.Я., Жанказиев С.В., Дементяненко В.В., Короткова Ю.А., Гаврилюк М.В. Психологические особенности человека при управлении автомобильным транспортом: учебное пособие. М., МАДИ, 2017. 172 с.
9. Василенко В.А. Подготовка водителя с учетом его индивидуально-психологических характеристик // *Актуальные вопросы технических наук*. 2013. С.83-85.
10. Васильченко А.С., Шпорт С.В., Булыгина В.Г. Медико-психологические факторы дорожно-транспортных происшествий (современное состояние проблемы) // *Российский психиатрический журнал*. 2016. №4. С. 81-87.
11. Лобанова Ю.И. Стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации // *Российский гуманитарный журнал*. 2015. С.76-84.
12. Лобанова Ю.И. Особенности стиля вождения «аварийных» и «безаварийных» водителей // *Вестник ЮУрГУ*. 2016. №3. С. 87-94.
13. Новизенцев В.В. Скорость и безопасность дорожного движения: монография. М., МАДИ, 2011. 155 с.
14. Пегин П.А. Автотранспортная психология: учеб. пособие. Хабаровск., Изд-во Тихоокеанского гос. ун-та. 2005. 214 с.
15. Плотникова М.А. Практико-ориентированные исследования психологии дорожного движения (по материалам зарубежных публикаций) // *Социальная психология и общество*. 2018. С. 108-118.

