

Образы «Я-реального» и «Я-идеального» в профессиональной концепции личности водителя транспортного средства.

Блинова Юлия Сергеевна

ведущий психолог, Государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования Московской области Технологический университет

141070, Россия, Московская область, г. Королёв, ул. Гагарина, 42

✉ julirock@yandex.ru



[Статья из рубрики "Профессиональная психология"](#)

Аннотация.

Безопасность дорожного движения опирается не только на мастерство водителей и их профессионально-важные качества, но и на поведение и самооценку участников дорожного движения. Статья посвящена проведенному исследованию, объектом в котором выступила Я-концепция личности водителя транспортного средства, а предметом - образы «Я-реального» и «Я-идеального». Перед автором поставлены такие задачи, как: изучение и сопоставление образов «Я-реального» и «Я-идеального» в профессиональной концепции личности водителей; выявление входящих в них компонентов. В качестве метода и методик исследования выступают опрос и модифицированные варианты проективной методики Т. Куна и составленный специально для данного исследования семантический дифференциал. Результатом работы выступает сравнение соответствия действительных представлений водителей о себе с их идеализированными представлениями. Намечены пути устранения подобных несоответствий. В частности, отмечается необходимость принятия мер по повышению уровня подготовки водителей, развитию их психологической компетентности в области саморегуляции, совладания со стрессом и толерантного отношения к окружающим.

Ключевые слова: автотранспортная психология, личность водителя, самооценка, семантический дифференциал, личностные характеристики водителя, человеческий фактор, профессиональная пригодность, стаж вождения, развитие личности, дорожное движение

DOI:

10.7256/2454-0722.2018.1.25709

Дата направления в редакцию:

12-03-2018

Дата рецензирования:

12-03-2018

Психология и Психотехника

дата публикации:

15-03-2018

Деятельность водителя транспортного средства привлекает внимание исследователей из самых разных областей науки. Личность водителя, качества, обеспечивающие безопасность его деятельности рассматриваются с различных сторон в рамках психофизиологии, психологии труда, социальной психологии, социологии, безопасности жизнедеятельности и др. Представляется маловероятным, что со временем интерес к этому предмету иссякнет, поскольку в течение последних десятилетий отмечается последовательный рост уровня автомобилизации общества. Водитель, как субъект труда, уже не рассматривается нами только лишь как профессионал. Автомобили прочно входят в нашу жизнь и служат уже не только для выполнения трудовых целей. Согласно статистике, в январе - сентябре 2017 года продажи новых легковых автомобилей в России составили 1047,2 тыс. единиц, показав рост на 10,8% по сравнению с результатом годичной давности [6]. Соответственно росту количества автомобилей увеличивается количество ДТП, нередко приводящих к человеческим жертвам. Как отмечает Богданов М.В., в начале XXI века особую остроту приобрела проблема аварийности в сфере автотранспорта. Это связано с недостаточным для обеспечения потребностей общества и государства развитием дорожно-транспортной инфраструктуры, малой эффективностью системы обеспечения безопасности дорожного движения и низкой дисциплиной участников дорожного движения [1].

В самом деле, если обратить внимание на проводимые в русле данной темы исследования, можно заметить, что большая часть их посвящена непосредственно изучению факторов, влияющих на безопасность дорожного движения: ошибки оператора, психофизиологические показатели водителя, много внимания уделяется надежности водителя как многомерной составляющей его деятельности. Безусловно, эти факторы являются ключевыми для безопасного существования в современном «автомобилизированном» обществе. Однако, если коснуться темы личности водителя, становится понятно, что ей не уделяется достаточно внимания. В рамках личностных психологических качеств рассматриваются темперамент, характер, профессиональные ценности, уровень притязаний и пр. Но время идет, водителей на дорогах становится все больше, а молодые курсанты автошкол по-прежнему не отдают себе полного отчета в том, что автомобиль – не просто роскошь и средство передвижения, а транспортное средство повышенной опасности. И, вовлекая себя в эту деятельность, необходимо помнить не только о соблюдении ПДД, но и четко осознавать, что на дороге нас окружают миллионы людей, обладающих самыми различными комбинациями личностных свойств и качеств.

Исследователи отмечают ведущую роль человеческого фактора, проявляющуюся в процессе эксплуатации автотранспортных средств. Для того, чтобы получить возможность прогнозировать поступки и действия водителя в сложной дорожной обстановке, необходимо изучать, помимо психофизиологических свойств, обеспечивающих высокий уровень водительского мастерства, еще и личностные качества водителя. Поведение человека в обществе, в семье, его отношение к другим, его взгляды, убеждения и интересы накладывают отпечаток на профессиональную надежность за рулем. Как правило, больше всего опасных дорожных ситуаций создают те люди, которые в обществе ведут себя нагло, агрессивны, надменно и эгоистично, проявляя явное неуважение к другим. Личностные качества во многом определяются такими факторами, как воспитание в семье, круг общения, образование, семейное положение, возраст,

стаж работы, и другими. Они, безусловно, могут быть изменены, но это довольно длительный процесс [2; 3].

Митраков В.М. в своем исследовании, посвященном определению психолого-акмеологических условий развития профессиональной готовности водителей к действиям в экстремальных ситуациях, выделил личностные качества, имеющие большое значение для профессиональной пригодности водителей и ряд некоторых, социально-психологических качеств, создающих предрасположенность к совершению ошибок в экстремальных ситуациях. Согласно Митракову В.М., к личностным качествам, имеющим большое значение для профессиональной пригодности водителей относятся следующие:

- отношение к профессиональной деятельности, к работе, интерес;
- ответственность, аккуратность и точность;
- трудолюбие;
- дисциплинированность;
- чуткость, вежливость, гуманность по отношению к другим;
- самооценка;
- рефлексивность, способность объективно оценивать свои действия и поступки;
- скромность [6; 8].

Исследование, освещаемое в данной статье направленно именно на рассмотрение самооценки водителя как части его Я-концепции личности. Известно, что в Я-концепции человека выделяются такие конструкты как «Я-реальное» и «Я-идеальное» (У.Джемс, З.Фрейд, К.Левин, К.Роджерс). Соответствие их или стремление к такому соответствию накладывает отпечаток на поведение личности.

В соответствии с общей концепцией исследования, направленного на изучение Я-концепции водителя, была поставлена цель – изучить представления о необходимых профессиональных и личностных качествах водителей транспортных средств.

В соответствии с целью исследования, целесообразно выделяются такие задачи, как:

- 1) Изучение и сопоставление образов «Я-реального» и «Я-идеального» в профессиональной концепции личности водителей; выявление входящих в них компонентов.
- 2) Определение методов и методик исследования, отвечающих поставленной цели.
- 3) Анализ и интерпретация полученных результатов.

Исследование проводилось в два этапа. На первом этапе в качестве метода исследования использовался метод опроса, построенного по принципу теста Куна (тест «Кто я?»), предполагающий в большей степени качественный, а не количественный анализ. Испытуемым предлагалось в свободной форме дать как можно больше ответов на вопрос: «Какой я водитель?» для анализа сложившихся на данный момент времени представлений о себе. Помимо этого, такой же метод использовался для анализа компонентов Я-идеального – испытуемые должны были ответить на вопрос: «Каким должен быть идеальный водитель?». Полученные ответы легли в основу методики, методологически опирающейся на метод семантического дифференциала. В ней

испытуемым предлагалось оценить самого себя и гипотетического «идеального» водителя по 28 шкалам:

- 1) Неаккуратный - Аккуратный
- 2) Безответственный - Ответственный
- 3) Недисциплинированный - Дисциплинированный
- 4) Медленный - Быстрый
- 5) Пассивный - Активный
- 6) Старый - Молодой
- 7) Неопытный - Опытный
- 8) Нарушающий правила - Не нарушает правила
- 9) Глупый - Умный
- 10) Непредусмотрительный - Предусмотрительный
- 11) Грубый - Вежливый
- 12) Легко сдается - Упорный
- 13) Слабохарактерный - Волевой
- 14) Невнимательный - Внимательный
- 15) Несерьезный - Серьезный
- 16) Непредсказуемый - Предсказуемый
- 17) Думает только о себе - Заботливый
- 18) Импульсивный - Спокойный
- 19) Не принимающий чужих ошибок - Понимающий
- 20) Отказывается в помощи - Готовый помочь
- 21) Заносчивый - Скромный
- 22) Не усваивает новый опыт - Обучаемый
- 23) Конкурирующий - Солидарный
- 24) Непрофессионал - Профессионал
- 25) Агрессивный - Уравновешенный
- 26) Тревожный - Спокойный
- 27) Бестолковый - Сообразительный
- 28) Технически безграмотный - Технически подкованный.

Оценка проводилась по стандартной семибальной шкале (-3 -2 -1 0 +1 +2 +3), где «-3»

– наибольшая степень выраженности левого определения, «+3» – наибольшая степень выраженности правого определения, промежуточные позиции (-2,-1 и +1,+2) означают меньшую степень выраженности данных качеств в том (+1,+2) и в другом (-1, -2) проявлении, 0 – если испытуемый затрудняется отнести какое-либо понятие к правому или левому полюсу.

В выборку исследования вошли мужчины и женщины, общим числом 60 человек, из них 36 мужчин и 24 женщины. По роду деятельности испытуемые не являются профессиональными водителями, т.е. используют автомобиль лишь в личных целях. Возраст испытуемых расходуется в пределах от 21 до 52 лет, в среднем 34 года. Для данного исследования также учитывались такие параметры как: стаж вождения (в годах, данные округлялись до целого в большую сторону) и пройденный за это время километраж (количество тысяч километров, округлялось до целого в большую сторону).

Данные интерпретировались по нескольким основаниям: сравнение полученных результатов в среднем по группе; сравнение полученных результатов относительно критерия стажа; сравнение полученных результатов по группам мужчин и женщин.

Принимая во внимание статистические данные, мы можем сделать вывод, что, несмотря на общую достаточно высокую самооценку качеств, отмечается определенная критичность к своей личности, и мы видим различия в показателях «Я-реального» и «Я-идеального» данной выборки.

В той или иной степени несоответствие собственных качеств представляемому идеалу отмечается у всех испытуемых, но у 22 % выборки подобное несоответствие ярко выражено. В большей степени подобное расхождение представлений о себе и идеале свойственно женщинам-водителям (77%).

Чаще всего отмечаются различия по таким шкалам, как: «Неаккуратный–Аккуратный», «Недисциплинированный–Дисциплинированный», «Нарушающий правила–Не нарушает правила», «Непредусмотрительный–Предусмотрительный», «Непрофессионал–Профессионал», «Агрессивный–Уравновешенный», «Тревожный–Спокойный», «Бестолковый–Сообразительный», «Технически безграмотный–Технически подкованный».

Стоит также отметить, что в данной выборке различия отмечаются не только в пользу идеального представления. Зачастую испытуемые отмечали у себя те качества, которые, по их мнению, вовсе не являются необходимыми для идеального водителя транспортного средства. К таким качествам относятся: молодость, вежливость, упорство, волевые качества, серьезность, забота о других, солидарность с другими водителями (шкалы 6, 7, 11, 12, 13, 15, 17, 23), также здесь можно отметить предсказуемость поведения на дороге, способность принять чужие ошибки и скромность (шкалы: 16, 19, 21).

Интересны различия, отмеченные в результате деления выборки на микрогруппы в зависимости от стажа вождения. Здесь стоит обратить внимание как на различие между самооценкой и идеализированным представлением, так и на различия между группами с разным опытом вождения.

В группе водителей со стажем вождения 1-3 года больше всего различаются показатели «Я-реального» и «Я-идеального» по шкалам: «Неопытный–Опытный», «Нарушающий правила–Не нарушает правила», «Непрофессионал–Профессионал», «Тревожный–Спокойный», «Технически безграмотный–Технически подкованный».

У испытуемых в группе со стажем вождения 4-7 лет результаты близки, но добавляются также 3 и 10 шкалы («Недисциплинированный–Дисциплинированный», «Непредусмотрительный–Предусмотрительный»).

Группа водителей с средним стажем, равным 15 годам, оценивает себя как не обладающих теми или иными качествами по шкалам: «Нарушающий правила–Не нарушает правила», «Непрофессионал–Профессионал», «Агрессивный–Уравновешенный», «Технически безграмотный–Технически подкованный».

В группе водителей, чей стаж водительской деятельности приближается в среднем к 23 годам, несоответствие собственных качеств ожиданиям отмечается лишь по шкале «Нарушающий правила–Не нарушает правила».

При этом необходимо отметить, что, чем выше стаж вождения автомобиля, тем чаще испытуемый отмечает у себя наличие тех качеств, которые, по его мнению, не входят в идеализированный портрет или не должны быть настолько выражены, например, это касается таких качеств, как вежливость, забота о других, понимание и солидарность.

Еще одно сопоставление полученных результатов, которое хотелось бы отметить прежде, чем перейти к выводам, касается сравнения выборок мужчин и женщин. Вкратце уже отмечалось, что женщинам в большей степени свойственно расхождение реальности и идеализированных представлений. Так женщины отмечают недостаток у себя качеств, соответствующих шкалам 5, 7-10, 20, 24-28, в то время, как мужчины по большей части выделяют здесь лишь качества, соответствующие шкалам 8, 24, 28. При этом женщины лучше оценивают себя по таким параметрам, как вежливость, скромность и солидарность.

Обобщая результаты и подводя итоги проведенного изучения представлений о «Я-реальном» и «Я-идеальном» компонентах личности водителя, следует указать на то, что в представленной выборке четко видны различия между уровнем самооценки и идеализированным представлением о субъекте такой сложной деятельности как управление автомобилем. Статистическая значимость различий между группами оценивалась по критерию Манна-Уитни. Все полученные эмпирические значения находятся в зоне значимости на 1% уровне.

В большей степени различия видны в отношении таких показателей как возраст водителя, дисциплинированность, нарушение/не нарушение ПДД, предусмотрительность, серьезность, готовность помочь другим, профессионализм, уравновешенность, тревожность и техническая грамотность. В целом полученные результаты исследования дают возможность говорить о том, что сложившийся образ «Я-идеального» в профессиональной концепции водителя – это личность ответственная, дисциплинированная, следующая букве закона и соблюдающая ПДД, способная понять и принять ошибки окружающих, а также оказать помощь в случае необходимости. При этом образ «Я-реального» не всегда соответствует ожиданиям и по многим параметрам уступает идеалу. Тем не менее, согласно И.С. Кону, наличие концепции идеального Я является тем фактором мотивации, который побуждает личность к действиям, направленным на саморазвитие и достижение своего идеала [4].

Следовательно, необходимо принятие определенных мер, способствующих повышению уровня подготовки водителей. В том числе, помимо получения теоретических и практических навыков вождения, внимание должно быть уделено их технической подготовке, развитию осведомленности о строении транспортного средства и получению

базовых умений по первичному обслуживанию ТС. Такая подготовка позволит уменьшить разрыв между реальным и идеальным положением вещей в части профессиональной солидарности и помощи другим.

Помимо этого, необходима разработка концепции психологического сопровождения деятельности водителей, включающей в себя психологическое просвещение участников дорожного движения в области саморегуляции, совладания со стрессом и толерантного отношения к окружающим, что, в свою очередь, также способствовало бы повышению качества деятельности водителя, его личностной конгруэнтности и общему повышению уровня безопасности на дорогах.

Библиография

1. Богданов М.В. Развитие профессионально-важных качеств водителей автотранспорта средствами и методами подготовки спортсменов-автогонщиков: дис. канд. пед. наук. Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена, С.-Петербург, 2010-с. 15.
2. Борисова С.Е. Психологические особенности водителей, влияющие на безопасность дорожного движения // Наука и практика-2015-№ 1(62)-с. 16-19
3. Казьмина Е. В., Железнов Е. И. Влияние стажа и возраста водителя на безопасное управление автомобилем // Известия Волгоградского государственного технического университета-2012-Т.2-№ 5-с. 64-66
4. Кон И.С. В поисках себя. Личность и её самосознание. – Политиздат, 1984-335 с.
5. Лобанова Ю. И., Стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации // Российский гуманитарный журнал.-2015-№1-с. 76-84
6. Митраков В.М. Психолого-акмеологические условия развития профессиональной готовности водителей автотранспорта к действиям в экстремальных ситуациях: дис. канд. психол. наук. Шуя, 2004-235 с.
7. Официальный портал аналитического агентства Автостат [Электронный ресурс] // <https://www.autostat.ru/infographics/31877/> (дата обращения: 06.12.2017 г.)
8. Смирнова С. В., Дятлов М. Н., Тодорев А. Н., Родин Е. Е. Влияние личностных качеств на профессиональную успешность водителей пассажирского автотранспорта [Текст] // Технические науки в России и за рубежом: материалы III Междунар. науч. конф. (г. Москва, июль 2014 г.). – М.: Буки-Веди, 2014-с. 118-120.