

**Shchavinskiy Yu.V., Shchavinska I.Yu. Impact of information technologies development on information security of state: psychological aspect**

*The impact of information technologies development on information security of the state as a part of national security in terms of psychology is considered.*

**Key words:** *national security, information security of state, personality, information technologies, psychology of impact of information technologies, informative and psychological safety.*

УДК 351.746.1 + 159.9 + 656

**Г.К. Юрчинська**

## **ПСИХОЛОГІЧНА КУЛЬТУРА НА АВТОТРАНСПОРТНИХ ШЛЯХАХ ЯК ОДНА ІЗ УМОВ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ В ПЕРІОД ПОДОЛАННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ**

*Схильність до ризику виступає вузловим показником у структурі суб'єктивних виявів агресивної поведінки водіїв вантажного транспорту. Виділені структурні компоненти поведінкових особливостей водіїв. Побудована емпірична типологія водіїв вантажних перевезень.*

**Ключові слова:** *культура, безпека, агресивність, вантажні транспортування, емпірична типологія.*

**Постановка проблеми.** Відповідно до Указу Президента України [9] серед нагальних завдань політики національної безпеки України зазначається гарантування безпечних умов життєдіяльності населення, до яких доцільно віднести безпеку на державних автошляхах. Нині психологічна культура людини як члена суспільства і суб'єкта професійної діяльності є важливим питанням розбудови держави в усіх її сферах. Від сформованості вказаного психологічного явища залежить національна безпека держави, хоча б в аспекті усвідомлення загальнолюдських і державних цінностей. Однією із таких цінностей є життя людини. Безпека на дорогах – це ціна життя учасників дорожнього руху. Загальнодержавна проблема зменшення смертності на дорогах і державних магістралях стосується і об'єктивних факторів (якість доріг відповідно до світових стандартів, професійна підготовка керуванням транспортними засобами різних категорій за новітніми технологіями тощо), і суб'єктивного фактору (психологія учасників дорожнього руху). Під час виконання трудових функцій водій тримає в своїх руках життя та здоров'я своє і інших учасників дорожнього руху.

Галузь автоперевезень в Україні виконує транспортування близько 20% грузових вантажів та понад 70% пасажирів. Сьогодні в цій сфері пра-

цює понад 56,4 тисяч проліцензованих перевізників із державними ліцензіями на вказаний вид робіт, їхній транспортний парк налічує близько 185,9 тисяч одиниць [11]. Власне на водія покладається відповідальність за життя пасажирів, за збереження цінних і небезпечних вантажів.

**Стан дослідження.** Психологічні особливості професійної діяльності водія розкриваються в дослідженнях В.Е. Андрєєва, С.А. Гапонової, Е.Л. Гастілайте, Л. Джеймса, Г. Джонсона, О. Дроздова, Є.П. Ільїна, А.С. Кремез, Л. Ловенстайна, Д. Мілса, О.М. Романова, В.Ю. Селіна, В.А. Толочєка, Б.П. Чиркова та інших.

Отже, метою даної статті буде розкрито особливості агресивної поведінки як вади психологічної культури водія вантажних транспортних перевезень та індикатора порушення національної безпеки держави.

**Виклад основних положень.** Водійська діяльність, як будь-яка складна діяльність у системі «людина – машина», пред'являє особливі психологічні вимоги до людини, яка сидить за кермом. Індивідуальна відповідність водія вимогам робочого місця є основою безпеки на дорогах. Безаварійна дорожня ситуація зумовлюється множиною факторів. Серед них увага водія. Постійне навантаження уваги пов'язане з необхідністю сприймати велику кількість сигнальних і рухомих об'єктів. Відволікальними увагу факторами є зовнішні перешкоди (дії, що відбуваються поблизу людини, але не передбачають її участь і реагування), наявність іншої людини поруч, їжа під час руху, телефоні розмови тощо (К.В. Подіна та ін.).

Безпека транспортних перевезень пов'язана з динамічним окоміром, психомоторною ефективністю за участі вербального інтелекту, сензитивності, емоційно-вольової стійкості, емоційної лабільності, рухливості нервових процесів.

Безпека руху залежить від здатності водія швидко і точно сприймати та переробляти дорожню інформацію, своєчасно виконувати відповідні дії. Інформаційне моделювання – основа якості керування транспортним засобом і вирішення поточних (стандартних, нестандартних, неочікуваних) завдань. Отримуючи необхідну інформацію про дорожню ситуацію, водій оцінює її, аналізує, моделює різні варіанти, приймає рішення. Постійне стеження і виконання одночасно чи послідовно і головних, і другорядних операцій є основною характерною рисою водія. В процесі руху водію необхідно оцінювати значну частину простору, який знаходиться в полі зору. Провідна роль належить зоровому сприйманню, яке дає 80% основної інформації про дорогу і положення автомобіля на ній, про швидкість, напрямок руху і його зміни, рухомі і нерухомі об'єкти тощо. Ці оцінки здійснюються з допомогою динамічного окоміру, який формується у процесі діяльнос-

ті. Добре розвинений динамічний окомір допомагає водію вибрати правильну дистанцію й інтервал між машинами, відчувати габарити своєї машини у загальному потоці транспорту і за руху в обмеженому просторі (в'їзд у ворота, під'їзд до об'єкта та ін.) [6]. Правильність і точність дій водія зумовлює емоційний стан. У суб'єкта праці, окрім переживань, властивих кожній людині, можуть виникати емоції, пов'язані з його професійною діяльністю. Причинами емоцій, що ви-кають під час керування транспортним засобом, можуть бути і небезпечні ситуації на дорогах, і відповідальність за життя та здоров'я пасажирів, і нештатна ситуація на дорозі тощо.

Безпека руху транспортних засобів також суттєво залежить від фізичного і психічного здоров'я водія. Психічне здоров'я, своєю чергою, зумовлене рівнем психологічної культури, що охоплює низку складових: адаптованість до професії, конструктивну професійну мотивацію, професійне мислення, професійну компетентність тощо. Аварійність водіїв, котрі керують великовантажними самоскидами, пов'язана з фрустраційною напруженістю і тривогою [5]. Фрустрація є важливою передумовою агресії і підсилює агресивність особистості, але такий вплив може бути прямим і опосередкованим факторами природи фрустрації (її рівня і характеру), провокаційними стимулами, непередбаченням і неочікуваням фрустраційної ситуації, емоційними і когнітивними процесами фрустрованого агресора (Л. Берковіц, П. Браун, Р. Гюстафсон, Дж. Доллард, Л. Дооб, О. Дроздов, Н. Міллер, О. Моврер, М. Харріс, С. Ханер та ін.). Водіям властиво виявляти психологічні стани ригідності та агресивності, меншою мірою – фрустрованості та тривожності (Е. Столярчук, К. Константинова). Отож, однією із психологічних характеристик, що проявляється в діяльності на державних транспортних магістралях, є агресивна поведінка водіїв, зокрема вантажного транспорту, як ймовірнісний фактор порушення суспільної безпеки руху за вирішення економічних завдань держави.

Водій повинен бути організованим, оскільки обслуговування організацій та громадського транспорту вимагає пунктуальності. Необхідна якість для водія – це відповідальність і толерантність до інших учасників дорожнього руху, добра обізнаність з правилами дорожнього руху [1]. З накопиченням досвіду, стажу професійної діяльності, з підвищенням рівня професіоналізму у водіїв транспортних засобів формується особистісна характеристика з відповідними цінностями, характером, індивідуальними особливостями професійної поведінки [12]. Водій-початківець через невміння правильно оцінити ширину дороги за її звуження необгрунтовано подає звукові сигнали, знижує швидкість або зупиняє автомобіль. Такі дії можуть неминуче привести до аварії чи сутичок між водіями [8]. Сутички

як негативні форми вирішення проблемної ситуації на дорозі зумовлені агресивністю особистості водія. На агресивну поведінку водіїв автотранспорту може наразитися кожна сучасна людина. Наслідки її можуть завдати шкоди не лише іншим водіям, але й перехожим на вулиці, пасажиром і самому винуватцю дорожньої транспортної пригоди. І ці наслідки бувають дуже серйозними: смертельний випадок, інвалідність на все життя, тривале тюремне ув'язнення.

Є чимало специфічних виявів людської агресії, зокрема «технічно опосередковані» типи цього феномена [2; 3; 4; 7; 8]. Поведінкові особливості представників професії «водій вантажного транспорту» можуть належати до цього феномена.

Однією з основних причин дорожніх транспортних пригод (ДТП) є недисциплінованість водіїв, зокрема їхня агресивна поведінка на дорозі. Саме тому феномен агресивної поведінки водіїв останніми роками активно досліджуються зарубіжними фахівцями, передусім американськими (вони визнані лідери в галузі агресіологічних досліджень).

У зарубіжних джерелах для означення виявів агресивної поведінки водіїв використовуються терміни «агресивне керування» і «дорожній гнів». Під агресивним керуванням розуміють і окремі інциденти за участю водіїв, пасажирів чи пішоходів, і стиль ризикованого керування автомобілем [4].

Згідно з критеріями американської поліції, агресивний водій – це людина, яка керує транспортним засобом «в егоїстичній, зухвалій та напористій манері, без дотримання правил безпеки щодо інших учасників дорожнього руху» [4; 10]. «Агресивне керування» зазвичай виявляється у схильності до порушення швидкісного режиму, манері руху на небезпечній швидкості зустрічного смугою, часто або небезпечно змінювати смугу, робити «підрізи» учасникам дорожнього руху, усвідомлено здійснювати ефект осліплення водія зустрічного транспорту методом увімкнення режиму «дальнє світло фар», що треба розглядати як зневажливе ставлення до правил дорожнього руху та ризикований стиль управління транспортним засобом. Указані дії свідчать про несформовану психологічну культуру водія в процесі виконання трудових функцій.

До основних симптомів агресивної поведінки водіїв вантажного транспорту можна віднести такі (із переліку Л. Джеймса): заважати іншому водієві їхати «своєю» смугою руху, перекриваючи її через фрустрацію; збільшувати швидкість біля іншої машини, щоб ствердити власний протест; примушувати інших учасників дорожнього руху їхати пришвидшено або звільняти дорогу, або з'їжджати на узбіччя; заважати іншим водіям здійснювати маневр обгону; здійснювати раптові та небезпечні маневри транспортним засобом задля власного за-

доволення; переслідувати іншу машину, будучи спровокованим; виходити з машини та зчиняти скандал на дорозі чи під час паркування; намагатись догнати іншу машину, щоб помститися водієві; виходити з машини і бити когось чи розбивати щось у гніві тощо [4].

До основних особистісних факторів агресивної поведінки водіїв належать: низький рівень толерантності до помилкових дій інших водіїв, особливості емоційного інтелекту (Л. Джеймс); схильність до агресивно-конкурентної взаємодії, тенденція до дегуманізації інших водіїв, схильність до зовнішнього (інтрапунітивного), а не внутрішнього емоційного реагування (Л. Ловенстайн); депресія, гіперкінетичний синдром, збудливий та деякі інші види особистісних розладів (Г. Джонсон, Д. Мілс) та інші. До провідних ситуаційних факторів агресивної поведінки водіїв уходять: гнів, стрес під час керування машиною (більше машин – більше руху – більше фрустрації – більше стресів – більше гніву – більше ворожості – більше агресії) (Л. Джеймс) [4].

Для досягнення мети і вирішення поставлених задач використано такий методичний інструментарій: опитувальник Басса-Дарки (адаптація А.К. Осницького) для визначення показників і форм агресії; методика В.В. Бойко – для визначення домінуючої стратегії психологічного захисту в спілкуванні: миролюбність, уникання, агресія; опитувальник О.Г. Шмельова – для визначення рівня схильності до ризику; анкета для вивчення загальної тенденції наявності в минулому ситуації ДТП, причин її виникнення та визначення об'єктивних характеристик суб'єкта діяльності (вік, стаж) та робочого посту (тривалість робочої зміни).

Вибірку емпіричного дослідження становили 52 водії однієї з крупних українських фірм у сфері вантажоперевезення.

За результатами методу кореляційних плеяд виділено «вузлові показники» суб'єктивних виявів поведінки водіїв, що визначають її якісну специфічність. Зокрема, базовою характеристикою виступає характерологічна особливість схильності до ризику. Вказана характеристика охоплює низку значущих зв'язків. Для професійної поведінки водія характерно наступне: чим більша схильність до ризикованої поведінки, тим сильніше виявляються: драгування (0.435,  $P \leq 0.01$ ), агресивність (0.424,  $P \leq 0.01$ ), фізична агресія (0.371,  $P \leq 0.05$ ), негативізм (0.325,  $P \leq 0.05$ ); і тим менше проявляється миролюбність (- 0.402,  $P \leq 0.01$ ), аутоагресія (-0.256,  $P \leq 0.05$ ). Отже, авантюрна поведінка водія на дорозі може виявитися за найменшого збудження відреагувати грубістю, різкістю, гарячкуватістю, фізичною силою проти учасників дорожнього руху, порушенням правил дорожнього руху, тобто спиратися на енергію емоцій і підпорядковуватися «буйству підкірки». Така форма енергетизації захищає «Я» особистості в усіх сферах життєдіяльності. Вказане не сприяє психологічній культурі водія і не пе-

редбачає компроміс, партнерство, співпрацю, взаємоповагу на автошляхах, бо немає опори на інтелект і необхідні у такій ситуації риси характеру, або ж на життєвий досвід професійних «драм». Також треба зазначити, що висока схильність до ризику водія не передбачає усвідомлення власної безсовісної поведінки, переживання провини за агресивне керування автомобілем і порушення ситуації безпеки в цілому.

Водії транспортних перевезень на прикладі добірки, що була в наявності, демонструють різні стратегії захисту в конфліктних ситуаціях і відповідні їм вияви агресивності і ворожості. Так, типовими є механізми захисту у формі агресії і миролюбності. Привертає увагу (для цієї добірки) механізм захисту уникнення як самостійний фактор, що не вмонтований в структуру плеяди кореляцій. Зазначений механізм – це відхід від зони конфлікту і неочікуваної, нештатної ситуації напруження, коли може піддатися сумніву, критичним зауваженням і, врешті, заперечення з боку інших учасників дорожнього руху або працівників державної автоінспекції «Я – професійне» конкретного водія.

Що стосується агресії, то, як відомо, ця психологічна стратегія захисту не лише в цьому випадку може стосуватись захисту суб'єктивної реальності «Я – професійне», входить до репертуару поведінки емоційного реагування. Цей емпіричний факт ще раз підтверджує емоційну енергетизацію професійної поведінки для цієї добірки. Зауважимо, що за умови інтелектуальної детермінації агресивної відповіді остання набуває сили через пояснення її суб'єктивного сенсу для водія.

Агресія як психологічна стратегія захисту суб'єктивної реальності особистості водія інтегрує такі особистісні характеристики, як вербальна агресія (0.512,  $P \leq 0.01$ ), агресивність (0.497,  $P \leq 0.01$ ), дратування (0.424,  $P \leq 0.01$ ), негативізм (0.384,  $P \leq 0.05$ ). За вказаною стратегією захисту вбачаються такі поведінкові акти, як крик, погроза, лайка, грубість, плітки, протидія і інспекторам державної автоінспекції, і власному керівництву фірми тощо.

Що стосується стратегії миролюбності, в якій провідна роль належить інтелекту, характеру і досвіду, то вона унеможливує поведінкові акти, що пов'язані з особистісною агресивністю (-0.603,  $P \leq 0.01$ ) та схильністю до роздратування, готовністю миттєво «скипіти», спалахнути гнівом (-0.581,  $P \leq 0.01$ ). Основні поведінкові акти миролюбної стратегії пов'язані зі ставленнями і діями до себе та інших учасників дорожнього руху, що в основі мають переконання водія стосовно власної негативної «Я-концепції», усвідомлення деструктивної поведінки і негативного «образу-Я» в очах інших людей (0.294,  $P \leq 0.05$ ). Сповідання миролюбної стратегії через почуття провини може призвести і до негативних наслідків, зокрема до втрати водієм власної гідності. Отже, оптимальною може бути форма поведінки водія в конфліктній

ситуації на основі емоційного компоненту як енергетичного фактору діяльності та інтелекту як здатності ефективно розпорядитися енергією.

Факторний аналіз усього масиву даних виконувався для виділення основних структурних компонентів у цілісному комплексі суб'єктивних виявів агресивної поведінки. Перевірка надійності факторного рішення (коефіцієнт Кайзера дорівнює 0.546) дозволяє оперувати виділеною факторною структурою. Виокремлено 4 фактори, що пояснюють 83% усіх даних і мають такі характеристики:

I фактор – «Інстинктивна опозиційність». У цей фактор уходять показники: агресивний захист, фізична агресія, роздратування, негативізм, образа, вербальна агресія, індекс ворожості, індекс агресії. Агресивний захист (інстинкт агресії) у поєднанні з усіма показниками агресії вказує на домінувальне емоційне реагування за формою опозиційних активних дій. Опозиційність характеризується як негативне ставлення до осіб незалежно від виробничого статусу, невдоволеність іншими та світом у цілому через уявні чи реальні страждання, проблеми;

II фактор – «Недовіра до інших і світу». У цей фактор входять такі показники: агресивний захист, миролюбство, підозрілість, почуття провини, індекс ворожості. В окресленому факторі виявляється епізодична зумовленість поведінки агресивним і миролюбним захистами, які перебувають у зворотній статистичній залежності. Оскільки відзначаються домінувальні факторні навантаження «підозрілості» і ворожості, то може спрацювати механізм псевдодовіри у формі вимушеної демонстрації миролюбства на основі пережитих конфліктів і набутої життєвої мудрості;

III фактор – «Компроміс». У цей фактор входять такі показники: уникання, миролюбство, непрямая агресія, негативізм. Фактор характеризується бідністю або економією емоційних реакцій, униканням напружених контактів, які посягають на власне «Я», опозиційною пасивністю. Простежується високий рівень розвитку інтелекту та вольових якостей, врівноваженості, комунікабельності;

IV фактор – «Ризикованість». До нього входять такі показники: уникання, непрямая агресія, ризик. Домінувальне факторне навантаження ризику вказує на ризикованість дій. Факторне навантаження стратегії уникання має знак «-», що може вказувати на наступ у ситуації конфлікту, активну протидію правилам і законам, витрати інтелектуального ресурсу.

Отже, структуру агресивної поведінки водіїв вантажних перевезень становлять компоненти: інстинктивна опозиційність, недовіра до інших і світу, компроміс, ризикованість.

За результатами кластерного аналізу була виконана оцінка індивідуальних розбіжностей всередині досліджуваної добірки з точки зору побудови емпіричної типології агресивних виявів особистості, що зумовлюється професійною діяльністю, зокрема наявністю минулої історії ДТП.

Групування об'єктів було проведено на основі таких показників, як агресивний захист, роздратування, ризикованість, наявність ситуації дорожньо-транспортної пригоди, стаж роботи водієм. У результаті виконання операцій з програмою SPSS була отримана дендрограма, виділено 4 основні типи:

перший тип – «Миролюбні професіонали»: водії сповідують мирну стратегією захисту в конфліктних ситуаціях, характеризуються низьким рівнем роздратування, середньою схильністю до ризику, відсутністю ситуації ДТП;

другий тип – «Агресивні досвідчені»: водії характеризуються домінуванням агресивного захисту в спілкуванні, високим рівнем роздратування, високою схильністю до ризику, наявністю історії ДТП;

третій тип – «Обережні досвідчені»: водії дотримуються стратегії уникання в конфліктних ситуаціях, характеризуються високим рівнем роздратування, низькою схильністю до ризику, наявністю історії ДТП;

четвертий тип – «Опозиційні початківці»: водії характеризуються переважанням агресивного захисту, високою схильністю до роздратування, схильністю до ризику, наявністю аварійної ситуації на дорозі.

Програма психологічного супроводу професійної діяльності водія вантажного транспорту повинна охоплювати розділ з формування його психологічної культури: самопізнання особливостей характеру і стилю керування транспортним засобом; усвідомлення професійних мотивів і особливостей професійної ідентифікації; пошук сенсу в роботі водія вантажного транспорту.

**Висновки.** Професійна поведінка водія характеризується такою залежністю: що більша схильність до ризикованої поведінки, то сильніше виявляється репертуар агресивного реагування. Поведінка водія в конфліктній ситуації повинна спиратися на гармонійне поєднання емоційного компонента як енергетичного фактора діяльності і когнітивного (інтелекту), як здатності ефективно розпорядитися енергією. Агресивну поведінку водіїв вантажних перевезень становлять фактори інстинктивної опозиційності, недовіри до інших і світу, компромісу та ризикованості. Емпірично побудована професійна типологія водіїв вантажних перевезень. Миролюбна стратегія захисту в конфліктних ситуаціях і середня схильність до ризику забезпечують безаварійність професійної діяльності водіїв вантажного транспорту.

Перспективу подальшого дослідження вбачаємо у порівняльному аналізі стилів керування транспортним засобом водіїв вантажних і пасажирських перевезень.

---

1. Головей Л.А. Психология популярных профессий / под ред. Л.А. Головей. – СПб.: Речь, 2003. – 256 с.



2. Белякова А.В. Автотранспортная психология и эргономика: практикум / А.В. Белякова, Б.В. Савельев. – Омск: Изд-во СибАДИ, 2007. – 80 с.
3. Бэрон Р. Агрессия / Р. Бэрон, Д. Ричардсон. – СПб.: Питер, 2001. – 352 с.
4. Дроздов О. Агресивна поведінка водіїв як соціально-психологічна проблема / О. Дроздов // Соціальна психологія. – 2009. – № 1(39). – С. 77–85.
5. Ильин Е.П. Дифференциальная психология профессиональной деятельности / Е.П. Ильин. – СПб.: Питер, 2008. – 432 с.
6. Карпіловська С.Я. Основи професіографії: навч. пос. / С. Карпіловська, Р. Мігельман, В. Синявський, О. Ткаченко, Б. Федоришин, О. Ящишин. – К.: МАУП, 1997. – 148 с.
7. Клеббельберг Д. Транспортная психология: пер. с нем. / Д. Клеббельберг; под ред. В.Б. Мазуркевича. – М.: Транспорт, 1989. – 367 с.
8. Романов А.Н. Автотранспортная психология: учеб. пос. / А.Н. Романов. – М.: Академия, 2002. – 224 с.
9. Про стратегію національної безпеки України: Указ президента України від 8 червня 2012 року № 389/2012.
10. What Is Aggressive Driving? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.safeny.org/aggr-ndx.htm#top](http://www.safeny.org/aggr-ndx.htm#top).
11. Історія автомобільного транспорту в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://ktek.edu.ua/index/istorija\\_avtomobilnogo\\_transportu\\_v\\_ukrajini/0-4](http://ktek.edu.ua/index/istorija_avtomobilnogo_transportu_v_ukrajini/0-4).
12. Исследование профессионально-важных качеств водителей транспортных средств [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.Ptdagogik.ru/issledovanie-professionalno-vazhnyh-kachestv-voditeley-transportnyh-sredstv.htm](http://www.Ptdagogik.ru/issledovanie-professionalno-vazhnyh-kachestv-voditeley-transportnyh-sredstv.htm)

**Юрчинская А.К. Психологическая культура на автотранспортных путях как одно из условий безопасности государства в период преодоления экономического кризиса**

*Склонность к риску является узловым показателем в структуре субъективных проявлений агрессивного поведения водителей грузового транспорта. Выделены структурные компоненты поведенческих особенностей водителей. Построена эмпирическая типология водителей транспортных средств.*

**Ключевые слова:** культура, безопасность, агрессивность, грузовые перевозки, эмпирическая типология.

**Yurchinska H.K. Psychological culture on roads as one of the terms of state security in the period of overcoming the economic crisis**

*Propensity to risk is a main index in the structure of subjective displays of aggressive behavior of freight transport drivers. The structural components of behavior features of drivers are distinguished. The empiric typology of freight transportations drivers is constructed.*

**Key words:** culture, safety, aggression, freight transportation, empiric typology.