Министерство науки и высшего образования
Российской Федерации

Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет

Ю. И. Лобанова

ОЧЕРКИ РЕФЛЕКСИВНОЙ ПСИХОЛОГИИ СТИЛЕЙ (НА ПРИМЕРЕ СТИЛЕЙ АВТОВОЖДЕНИЯ)

Монография

Санкт-Петербург
2023

УДК 159.99+656.13

Рецензенты:

д-р психол. наук, профессор *В. А. Толочек* (Институт психологии РАН);

д-р психол. наук, профессор *В. Г. Булыгина* (ФГБУ «НМИЦ психиатрии и наркологии им. В. П. Сербского Министерства здравоохранения Российской Федерации);

канд. техн. наук, доцент *Е. М. Олещенко* (СПбГАСУ)

Лобанова Ю. И.

Очерки рефлексивной психологии стилей (на примере стилей автовождения) : монография / Ю. И. Лобанова ; Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет. – Санкт-Петербург : СПбГАСУ, 2023. – 322 с.

ISBN 978-5-9227-

В работе анализируется ряд методологических проблем исследования стилей. Осуществлены постановка и решение ряда проблем рефлексивной психологии стилей. Обозначены перспективы дальнейшей работы в данном направлении психологии.

Представленные в третьей и четвертой главах результаты эмпирических исследований и их интерпретации могут быть одинаково полезны для психологов и технических специалистов (специалистов в сфере организации и обеспечения безопасности дорожного движения).

В теоретическом отношении монография представляет интерес в первую очередь для специалистов в сфере психологии.

Табл. 42. Рис. 13. Библиогр.: 354 назв.

Печатается по решению Научно-технического совета СПбГАСУ

ISBN 978-5-9227-

© Лобанова Ю. И., 2022
© Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, 2022

ПРЕДИСЛОВИЕ

Монография разработана в рамках направления «Психология стилей» с акцентом на изучении роли рефлексии в формировании стилей деятельности (на примере стилей автовождения).

Обращение автора к форме очерков обусловлено особенностями выбора темы: рефлексия, рефлексивность и рефлексивный механизм – феномены, которые в отечественной психологии исследовались недостаточно, поскольку принципы и методы традиционного для советско-российской психологии деятельностного подхода находятся в стороне от обращения субъекта к анализу сугубо внутреннего опыта.

В данной работе ставились три цели: возвращение интереса к проблематике стилей в отечественной психологии; обозначение и изучение роли рефлексии в формировании стилей и их динамике; синтез и осмысление данных, полученных в ходе многочисленных эмпирических исследований стилей.

При проведении эмпирических исследований был использован набор авторских методик, часть которых представлена в приложениях к данной монографии.

Появление данной монографии обусловлено целым рядом счастливых обстоятельств, а именно:

- научным и личным знакомством с большими учеными и прекрасными людьми – Владимиром Алексеевичем Толочеком и Верой Геннадьевной Булыгиной;
- многолетней работой в рамках школы практической психологии, основанной Мариной Константиновной Тутушкиной;
- преподавательской деятельностью на курсах повышения квалификации СПбГАСУ под руководством Елены Михайловны Олещенко, общению со слушателями курсов, в ходе которых появилось множество идей, реализованных в данной работе, а также оказалось возможным проведение эмпирических исследований;
- совместной научно-исследовательской работой со студентами Н. А. Лебедевой и Л. В. Комковой, которая выступила вдохновляющим фактором

научной работы автора в сфере транспортной психологии и психологии дорожного движения (traffic psychology);

- поддержкой и пониманием со стороны самых близких людей – семьи – мужа и дочери.

Автор выражает искреннюю благодарность всем, кто так или иначе оказал на него влияние в научном плане и поддержал в работе.

Введение

Человечеству свойственно не столько подстраиваться под существующий материальный мир, сколько изменять его «под себя». Человек способен и стремится создавать новые объекты, изменять существующие (модифицировать или разрушать), преодолевать огромные расстояния и брать в определенной мере контроль над временем – за счет создания новых технологий (ранее – более быстрого перемещения в пространстве, теперь – создания информационно-коммуникативных технологий и виртуальной реальности).

Для решения перечисленных задач в ходе развития человеческой цивилизации сформировалось множество видов деятельности, в том числе профессиональных. Зачастую эти виды деятельности основаны на использовании средств труда и технологий, которые чужды человеческой природе, природе психики человека. Овладеть видами деятельностями, средствами и технологиями разным людям удается не всегда одинаково успешно. Причинами различий в успешности являются, с одной стороны, высокая дифференцированность индивидуально-психологических качеств субъектов деятельности [85, 88, 133, 172, 261, 240], с другой – само разнообразие профессий и специальностей в современном высокотехнологичном мире, предъявляющих к психике субъектов труда требования, значительно отличающиеся от тех, что складывались в условиях деятельности, приближенных к природным [273].

Искусственная социокультурная среда, созиданием которой занято человечество, является испытанием для человека и как для субъекта труда, и как для субъекта поведения, вынужденного в мире высоких технологий постоянно осваивать алгоритмы поведения, далекие от его биологической природы, подстраиваться под стандарты культуры в целом и культуры безопасности в частности.

Научные представления о требованиях профессиональной деятельности к субъекту труда, профессионально важных качествах, требованиях к уровню его профессиональной пригодности и профессиональной подготовки [26, 59, 180, 182, 183, 194, 224] со временем трансформировались – в дополнение к ним появились требования к компетенциям [266, 270] (универсальным, общепрофессиональным, узкопрофессиональным), которые

определяются не только самыми общими требованиями профессии к человеку, но и особенностями должности, занимаемой субъектом, зависят от конкретных исполняемых функций, от особенностей самой организации, включая ее корпоративную культуру, стиль руководства, психологический климат, от особенностей трудового поста [273].

Можно сказать, что со временем требования к профессионалу стали дифференцированнее за счет учета особенностей искусственной предметной и социальной сред, в которых работнику придется осуществлять профессиональную деятельность. Однако в целом возможность возникновения несоответствия требованиям деятельности сохраняется: есть требования, с одной стороны, и есть вероятность им не соответствовать – с другой.

Необходимость разрешения проблемы несоответствия индивидуально-психологических качеств субъекта требованиям деятельности (его преодоления) встает особенно остро тогда, когда у субъекта есть мотивация (внутренняя или внешняя) заниматься конкретной деятельностью. В психологической науке достаточно давно с переменным успехом пытаются эти проблемы решать.

Гуманистически ориентированным вариантом решения данной проблемы как альтернативы безоговорочной выбраковки лиц с недостаточным уровнем развития профессионально важных качеств на основе профессионального психологического отбора [59] является концепция индивидуального стиля деятельности Е. А. Климова, в которой обосновывается возможность успешности в деятельности, несмотря на наличие расхождений между требованиями деятельности и индивидуально-психологическими особенностями субъекта за счет становления стиля. Возможности стилевого приспособления хоть и не безграничны, как указывает Е. П. Ильин [87], однако могут позволить многим людям быть счастливыми, занимаясь той деятельностью, к которой они имеют склонность, и достигать в ней требуемого уровня успешности. Исследование условий и факторов формирования, реализации, динамики стилей – направление, которое позволяет не только задумываться, но и искать решения и технологии для максимального раскрытия потенциала субъекта деятельности, в первую очередь за счет стилевого приспособления к ней.

Индивидуальные стили деятельности широко исследовались советскими учеными (что не удивительно, поскольку именно для советской науки характерно использование категории «деятельность» и изучение ее различных аспектов, тогда как в зарубежной психологии гораздо чаще предметом исследования становятся поведение и стили поведения соответственно).

Традиционно в исследованиях, посвященных изучению индивидуальных стилей деятельности, речь идет о становлении стиля как о «саморазвивающемся, природосообразном, саморегулируемом процессе» [275], но не о его целенаправленном формировании, управляемом извне – обществом и его конкретными представителями, например педагогами, или изнутри – самим субъектом.

В современных социально-экономических условиях, когда мир стремительно меняется технологически, когда информационная нагрузка запредельна, когда умирают одни профессии и рождаются другие, когда человек погружен в неизбежность «обучения в течение всей жизни» и, соответственно, в процесс бесконечного приспособления к новым условиям обучения и деятельности, когда выигрывают те, кто приспосабливается быстрее, эффективнее, гармоничнее (в том числе за счет стилей), оставлять проблемы стилевого приспособления вне контроля, поддержки, сопровождения, прежде всего психологического, – не в интересах в первую очередь самого субъекта труда. И конечно, не в интересах исследователей, занимающихся данной проблематикой.

С учетом того, что наличие истинного стиля (гармоничного) у субъекта предполагает успешную компенсацию существующих недостатков и достаточно успешную адаптацию в соответствующих условиях профессиональной деятельности, что весьма желательно как для самого носителя стиля (расширяет его возможности самореализации, самоактуализации [178]), так и для его потенциального или актуального работодателя, недостаточно внимательное отношение со стороны социума, представителей конкретных профессиональных сообществ к стилевому приспособлению в целом и к исследованию возможностей управления формированием стиля, сопровождению такового (в ходе профессиональной подготовки, например) со стороны ученых представляется серьезным упущением. Тем не менее в последние десятилетия на постсоветском пространстве интерес к стилям деятельности со стороны ученых-психологов несколько снизился.

По мнению доктора психологических наук В. А. Толочека [268, 275], основная причина снизившегося интереса заключается в том, что прежняя методология изучения стилей себя исчерпала, а новая, способная объединить весьма дифференцированные работы в данной области, еще не сложилась.

Представляется, что изучение возможных причин новой научной реальности в плоскости стилевой проблематики, поиск и определение ключевой методологической проблемы может помочь открыть новые направления для исследования стилей и вернуть интерес ученых. Данная работа представляет одну их таких попыток.

ГЛАВА 1
СТИЛИ В ПСИХОЛОГИИ. ИЗ ПРОШЛОГО В БУДУЩЕЕ

1.1. Из истории изучения стилей в психологии

1.1.1. Стили как зеркало истории психологии

Идеи стилевой адаптации, существования стилей как таковых, существования типов (типологии) стилевого приспособления ценны для общества как минимум по двум основным причинам:

1. Наличие типологий и описание различных типов позволяет лучше ориентироваться в многообразии индивидуальностей, как минимум в первом приближении способствует межличностному пониманию, может стать основой межличностной рефлексии.

2. Прогностичность классификаций позволяет предсказывать поведение людей и управлять им (или подстраиваться под него) более эффективно.

В силу вышеназванных причин исследование стилей (еще на ненаучной основе) имеет долгую историю. Представляется, что в смене подходов к исследованию стилей как в зеркале отражается история психологии начиная со времени пребывания ее в рамках философии и в дальнейшем – при переходе в иное качество – самостоятельной науки.

Фактически проблемами стилей (в определенной степени как системам адаптации) занимались уже в античные времена. Так, еще введение и описание типов темперамента Галеном можно рассматривать как некую типологию стилей. Типы темперамента рассматривались как некая данность (трудно представить, как изменить соотношение жидкостей в организме, не нарушая его целостности и стабильности функционирования) [201, 232].

После формального закрепления за психологией научного статуса благодаря появлению лаборатории В. Вундта первыми наиболее показатель-

ными в вопросе изучения стилей стали работы А. Адлера, в которых стили жизни (поведения) трактуются как способы преодоления (компенсации) личностью имеющегося у нее чувства и (или) комплекса неполноценности.

А. Адлер отождествлял понятия «стиль жизни», «характер», «личность», а понятие стиля использовал для объяснения складывающихся черт, особенностей поведения, динамики жизненных целей человека, способствующих маскировке и компенсации индивидуальных дефектов (физических, психологических, социальных) и преодолению комплекса неполноценности [2].

Чувство неполноценности, по мнению А. Адлера, присуще каждому человеку, но, помимо этого, существует вероятность трансформации его в комплекс неполноценности, которая усиливается при несовершенстве развития органов (в первую очередь, но не только). Главенствующую роль в переходе чувства неполноценности в комплекс имеют особенности семейного воспитания, такие как отверженность или чрезмерная опека [2, 3], препятствующие компенсации.

Представление А. Адлера о компенсации связано с проблемой переживания чувства неполноценности и стремлением личности к превосходству, которое может достигаться разными путями и в разных сферах. Собственно, стиль жизни и есть путь, который личность находит для себя для преодоления чувства неполноценности, для компенсации имеющихся и воображаемых проблем.

Итак, стили в понимании А. Адлера [2, 3, 223]:

- это особенности поведения (жизни);
- напрямую связаны с историей становления личности;
- достаточно устойчивы.

Соответствующий стиль жизни может основываться на обычной (условно говоря, горизонтальной или параллельной) компенсации (достижении превосходства в сфере, не связанной с проблемной), сверхкомпенсации (развитии и совершенствовании недоразвитого органа), уходе в болезнь (отказе от компенсации) и гиперкомпенсации, основанной на самоутверждении за счет унижения других [2]. Формирование того или иного стиля детерминируется наличием – отсутствием социального интереса у его потенциального носителя и обеспечивает хорошую или плохую адаптацию к социуму и достижение успеха или неуспеха в жизни. Виды компенсации по А. Адлеру представлены в табл. 1.

Таблица 1

Виды компенсации по А. Адлеру

Вид компенсации	Социальный интерес (наличие или отсутствие)	Переход в другую сферу для достижения компенсации (дружба, любовь, работа)	Стремление к унижению других людей или разрушению их жизни	Наличие чувства неполноценности или комплекса неполноценности	Результат
Полная	+	+	–	Чувство	Нормальное самоутверждение
Неполная	–	+	Спекуляция болезнью	Частично	Частичное самоутверждение
Сверх	+	–	–	–	Нормальное самоутверждение
Гипер	–	+	Может быть и то и другое	Комплекс	Ущербное и асоциальное самоутверждение
Уход в болезнь	–	–	–	Комплекс	Депрессивные тенденции

Чувство неполноценности, о котором в большей степени пишет А. Адлер, в первую очередь возникает из-за несовершенства (органов, здоровья), хотя важное значение имеют также условия жизни, тип семьи и тип воспитания. Возможности же компенсации неполноценности, реальной или вымышленной, обусловлены тем, что человек реализуется в трех основных сферах (дружба, любовь, работа) и может в случае неуспешности в одной сфере переходить в другую. Классический пример: акцент на построение успешной карьеры как следствие пережитого фиаско в любви.

Советские исследователи Л. С. Выготский и Б. В. Зейгарник отмечали также, что А. Адлер не связывает компенсацию, сопряженную с преодолением конкретного недостатка, с системными особенностями формирования и (или) изменения личности [47, 77].

Поскольку А. Адлер считал переживание чувства неполноценности при стремлении к превосходству движущей силой развития личности, можно говорить о том, что он, в том числе как исследователь, изучал мотивацию ста-

новления стилей. Важнейшим мотивационным фактором и условием подлинной компенсации считалось наличие у самой личности социального интереса [2], варианты же, когда к компенсации (вероятно) могут приводить не только и не столько усилия самого человека, но и общества, прикладываемые для преодоления неполноценности кого-то из своих членов, не рассматривались, по-видимому, предполагались невозможными.

Возможно, такой взгляд определялся спецификой капиталистических производственных отношений, при которых общество на тот момент времени не было заинтересовано в приложении усилий к развитию и совершенствованию отдельных индивидуумов.

Подводя некую черту под анализом представлений стиля А. Адлера, необходимо отметить, что он одним из первых не только описал стили жизни, но условно выделил два полюса, на одном из которых находятся стили со знаком «плюс», в той или иной мере способствующие компенсации, на другом – со знаком «минус», не способствующие ей.

1.1.2. Когнитивные стили

Чувство неполноценности может быть связано и с процессом, и результатами труда, причем даже в тех случаях, когда речи о каких-либо серьезных (объективных) дефектах систем органов, отдельных органов и (или) психики не идет.

Так, например, если более пристально рассмотреть психические особенности (качества) субъекта (например, познавательные процессы и особенности их протекания, их отдельные характеристики, конкретно дефицитарность внимания или в целом когнитивных функций), могут ли проблемы в данной области быть решены с помощью стилевого приспособления? Поиск ответа на данный вопрос можно начать с анализа зарубежных и отечественных работ, посвященных исследованиям когнитивных стилей.

Понятие когнитивного стиля появилось на стыке психологии познания и психологии личности. М. А. Холодная отмечает, что введение понятие стиля в 1950–1960-е гг. в психологии связано с изучением индивидуальных различий в способах познания своего окружения [282, с. 19].

Идею существования устойчивых различий в способах восприятия мышления сформулировал в 1951 г. Дж. Клейн, а термин «когнитивный стиль» предложил американский психолог Р. Гарднер в 1953 г. Качественные изменения знаний о когнитивном стиле начинаются с работ Принстонского

университета (США) Генри Уиткина (1964). Г. Уиткин рассматривал понятие когнитивного стиля в рамках гештальт-психологических представлений о поле и поведении в поле [282].

Что же касается самого словосочетания «когнитивный стиль», то его перевод на русский язык больше соответствует варианту «познавательный» (в связи с тем, что содержательно отражено в самом познавательном образе), при том что изучаемые характеристики когнитивных стилей дают представление в основном о формально-динамическом характере протекания познавательных процессов, но не о содержании. Стилевые характеристики в 1950–1960-е гг., т. е. на первых этапах изучения когнитивных стилей, никоим образом не связывались с высокими или низкими показателями психического развития [282, 319, 342]. Изучались сугубо личностные предпочтения при обработке информации.

Когнитивные стили – это особенности внутренней организации познавательных процессов, характеристика способов познавательной деятельности, стиль мышления и личностные факторы детерминации познания [316, 317, 341].

Изучение когнитивных стилей происходило как в рамках традиционной парадигмы исследования личности в работах Г. Виткина и Дж. Кагана, так и в рамках новой парадигмы, которую основали Дж. Клейн, Р. Гарднер, П. Хольцман – сотрудники Менингеровской клиники [282, 318]. Если Г. Виткин пытался вывести разнообразные индивидуальные особенности из одного параметра, то Р. Гарднер и его коллеги рассматривали когнитивные стили как взаимоупорядоченную систему когнитивных аттитюдов, которая образует особый структурный уровень личности [318].

Согласно М. А. Холодной, «когнитивные стили – это индивидуально-своеобразные способы переработки информации об актуальной ситуации, способы восприятия, анализа, категоризации, оценивания» и т. д. [282].

А. П. Лобанов рассматривает когнитивные стили как «относительно устойчивые индивидуальные особенности познавательных процессов субъекта, которые выражаются в используемых им познавательных стратегиях; совокупность частных познавательных установок или видов контроля» [136].

В. А. Толочек относит когнитивные стили к «группе стилей „адаптации“, организации и проявления психической деятельности в когнитивной сфере как локальной системы согласования индивидуальности со специфическими внешними условиями» [268]. Это группа стилей, отражающих особенности адаптации человека к среде и проявления его индивидуальности.

Как для зарубежных, так и для отечественных концепций когнитивно-стилевого подхода общим является выделение функций стилей:

1. Адаптивной, при которой когнитивные стили рассматриваются как механизм индивидуального интеллектуального приспособления к условиям деятельности (заметим, что адаптация объясняется через приспособление, иначе говоря, механизмы адаптации и приспособления представляются как подобные, если не тождественные).

2. Регуляторной, в результате которой когнитивные стили оказывают прямое влияние на характер переработки информации и особенности аффективных состояний и косвенное влияние на процесс взаимодействия человека со своим окружением (относительно данной функции стоит отметить характерную для зарубежной психологии связь между когнитивными и аффективными процессами).

3. Компенсаторной, при которой когнитивные стили функционируют в режиме компенсации недостающих или препятствующих продуктивной самореализации индивидуальных психических свойств [282, с. 104]. Стоит отметить обозначенный компенсаторный характер стилевого приспособления и обратить внимание на то, что стили интерпретируются как механизмы, способствующие преодолению не только недостаточно развитых, но и даже непосредственно препятствующих реализации свойств. Вопрос заключается в следующем: когда речь дойдет до стилей деятельности, которые изучаются в основном в отечественной психологии, будут ли они рассматриваться как системы, способствующие адаптации в том числе и при обладании субъектом качествами или свойствами, выступающими реальными препятствиями для самореализации?

Ключевое значение для уяснения действительной природы стилевых свойств интеллектуальной деятельности заключаются в трех основных эмпирических эффектах, обнаруживающих противоречия когнитивных стилей:

1. Эффект продуктивности когнитивных стилей. Множество фактов свидетельствует о том, что существует преимущественное влияние определенного полюса того или иного когнитивного стиля на продуктивные аспекты интеллектуальной деятельности. Чаще всего исследователи отмечают более высокий уровень интеллектуальной успешности у носителей поленезависимого и рефлексивного когнитивных стилей.

2. Эффект мобильности когнитивных стилей. При использовании разных методик, которые предназначены для диагностики одного и того же стиля, результаты могут оказаться противоположными: испытуемый может

«переместиться» с одного полюса когнитивного стиля на другой. Некоторые исследователи также отмечают, что присущий (диагностируемый с помощью одной и той же методики) испытуемому когнитивный стиль может меняться под влиянием ситуации, инструкции, обучения, психотерапевтических процедур и т. д. [282]. Данный эффект, хотя и относится сугубо к когнитивным стилям, крайне важен для данной монографии, в которой акцент будет делаться на обоснование необходимости и важности исследования изменчивости стилей, их динамики под влиянием определенных условий. Мобильность когнитивных стилей может стать краеугольным камнем основания, на котором впоследствии может быть возведена новая концепция изучения стилей – стилей деятельности.

3. Эффект крайних значений когнитивных стилей. Увеличение степени выраженности определенного стилевого свойства обычно «охватывает» определенные психологические закономерности – чем выше поленезависимость, тем выше показатели эффективности запоминания, тем более выражен внутренний локус контроля и т. п.

Таким образом, с когнитивными стилями исследователи чаще всего связывают:

- пристрастность носителя соответствующего стиля к определенным способам получения и обработки информации;
- личностную обусловленность такой пристрастности;
- существование определенных психологических типов личности, которые присущи носителям когнитивных стилей.

Так, например, носителям выраженно поленезависимого и полезависимого когнитивных стилей приписывают определенные (различающиеся и даже противоположные) личностные особенности, такие как:

- опора на опыт, самостоятельность, высокий интеллект, стабильность самооценки и оценки других людей, схематизм, высокий самоконтроль, абстрактное мышление, склонность к персеверациям (навязчивым мыслям и воспоминаниям), склонность к одиночеству, холодность в отношениях, ориентация на задачу (при поленезависимости);
- глобальное восприятие действительности, зависимость решений от внешних факторов, зависимость от группы, генерализированные обобщения, хорошая память на лица и имена, общительность, теплота в отношениях, эмпатичность, широкие контакты и знакомства, ориентация на общение (при полезависимости).

1.1.3. Когнитивные стили и успешность в интеллектуальной и профессиональной деятельности

Множество исследований когнитивных стилей привело к получению большого количества эмпирических данных [7, 111, 112, 136, 262, 282, 293, 317, 318, 342], часть которых в определенной степени находится друг с другом в противоречии и вынуждает если не отказаться от идеи рассматривать когнитивные стили исключительно как формально-динамические характеристики переработки информации, то, по крайней мере, не сбрасывать окончательно со счетов возможности отражения опоры на тот или иной стиль в достижении успехов в познавательной активности.

Постепенно противоречия в эмпирических данных, получаемых при изучении когнитивных стилей и сопоставлении с их результатами (продуктивностью решения тех или иных познавательных или профессиональных задач), привели к тому, что современные научные представления о когнитивных стилях, в первую очередь в отечественной психологии, стали в большей или в меньшей степени связываться с интеллектуальной и профессиональной успешностью субъектов учения (труда). Это было не вполне ожидаемо (исходя из самой истории изучения когнитивных стилей).

Таким образом, несмотря на то что исследования когнитивных стилей долгое время сводились сугубо к обнаружению различий между людьми, проявлявшимися в личных предпочтениях при получении и обработке информации [79, 80], а разные когнитивные стили оценивались нейтрально, рассматривались как равные, со временем обладание определенным когнитивным стилем (склонность к определенному стилю) стало приобретать оценочный характер: одним стилям (поленезависимости, рефлексивности) стали приписываться заведомо положительные характеристики, их стали связывать с успешностью в деятельности, тогда как другие стали оцениваться, скорее, негативно [7, 282, 292, 293].

По мере накопления эмпирических данных в отношении когнитивных стилей стало обнаруживаться, что:

1. Склонность к определенным когнитивным стилям давала некоторое преимущество их носителям при решении определенных познавательных задач (так, полезависимость и рефлексивность оказались в приоритете по сравнению с противоположными тенденциями).

2. Успешность обеспечивалась не только при решении абстрактно-отвлеченных познавательных задач, но и специфических – профессиональных,

хотя в этом отношении успешность носителей стилей с определенными стилевыми характеристиками оказалась не столь однозначной – все зависело от самой профессиональной деятельности (в сфере социального взаимодействия полезависимость оказывается предпочтительнее поленезависимости).

Приведем некоторые примеры связи успешности в той или иной профессиональной деятельности с обладанием когнитивными стилями с теми или иными характеристиками.

В эмпирических исследованиях 1980-х гг. обнаруживаются факты в пользу того, что когнитивные стили специфичны в разных видах профессиональной деятельности. Н. И Курочкин [126] получил свидетельство о том, что врачи-рентгенологи существенно быстрее, чем рядовые испытуемые, обнаруживают простую фигуру в сложной (методика Г. Виткина «Включенные фигуры», когнитивный стиль полезависимость-поленезависимость).

Структуру и динамику интеллектуальных способностей и когнитивных стилей в учебной и профессиональной деятельности исследовала М. А. Тесля [262] и определила, что интеллектуальные способности и когнитивные стили представителей различных профессиональных групп значительно отличаются в силу специфики их профессиональной деятельности (группы: инженеры, преподаватели иностранных языков, экономисты, преподаватели музыки). Для каждой группы, как утверждает М. А. Тесля, характерен более высокий уровень интеллектуальных способностей, востребованных и необходимых в данной деятельности, на фоне сниженных значений способностей, неактуальных для данной деятельности. Кроме того, у представителей каждой группы преобладают те полюса когнитивных стилей, которые наиболее адекватны данной профессиональной деятельности. По мнению исследователя, когнитивные стили включены в контекст профессиональной деятельности, связаны с ее спецификой и в то же время являются процессуальным (инструментальным), обеспечивающим способом достижения необходимого результата, имеющим продуктивную основу. Отмечается существенное влияние профессиональной деятельности на структуру и динамику интеллектуальных способностей и когнитивных стилей, на их профессионально-деятельностную обусловленность [262, с. 140].

Н. Д. Гордыня [56], исследуя влияние когнитивно-стилевых характеристик на успешность тренажерной подготовки будущих специалистов управления воздушным движением, делает вывод о том, что «поленезависимость, рефлективность, гибкость познавательного контроля влияют на успешность выполнения задач тренажерной подготовки. Поленезависимые авиадиспет-

черы лучше дифференцируют и детализируют познавательные образы, более успешны при выполнении таких задач, как векторение воздушного судна, при прогнозировании и разрешении конфликтных ситуаций; соблюдении минимума эшелонирования; при соблюдении безопасных интервалов между воздушными судами» [56, с. 280].

Таким образом, следует говорить о том, что, как минимум, для представителей операторских профессий некоторые когнитивно-стилевые характеристики предопределяют эффективность трудовой деятельности субъекта, отражаясь на успешности восприятия и переработки информации в профессиональной деятельности. Более успешными в решении профессиональных задач в операторских профессиях, например авиадиспетчера и водителя, являются субъекты, обладающие таким сочетанием характеристик когнитивных стилей, как поленезависимость, рефлективность, гибкость. Скорее всего, в других профессиях также есть способствующие и препятствующие эффективности характеристики когнитивных стилей.

Кроме того, в последние десятилетия в отношении когнитивных стилей исследователи (и западные, и отечественные) все чаще обращаются к изучению возможностей целенаправленной саморегуляции когнитивной деятельности и активно занимаются разработкой специальных технологий, направленных на формирование соответствующих когнитивных характеристик или на активизацию динамики соответствующего плана [7, 44, 282].

Особенно ценным, как отмечалось выше, представляется допущение исследователями возможности динамики стилей (в данном случае когнитивных), благодаря чему когнитивные стили современными исследователями стали рассматриваться не просто как формальные особенности познавательных процессов, но как специфические ментальные ресурсы, управление которыми возможно, а наращивание которых – в интересах и самого субъекта (учения, деятельности, общения) и общества [44].

Таким образом, история изучения когнитивных стилей наглядно демонстрирует, как на смену представлению о них как неких личностно детерминированных устойчивых особенностях работы с информацией пришло представление о неких (ментальных) ресурсах субъекта, в использовании и приращении которых он может преуспеть при создании соответствующих условий, причем как силами самого субъекта, так и за счет помощи со стороны.

На примере когнитивных стилей можно наглядно увидеть, как наличие, выявление особенностей психической сферы (стилевых характеристик

когнитивных процессов) и их трансформация при необходимости (на основе изменения внешних условий, создания специальных условий для активизации соответствующих характеристик и саморегуляции) могут способствовать достижению не только более высоких результатов деятельности, но и ее эффективности – когда результат достигается меньшей ценой. Естественно, что особый запрос на такого рода трансформации появляется в тех случаях, когда конкретные когнитивные стили (или их характеристики) негативно соотносятся с результатом деятельности.

В исследованиях последних лет взгляды на когнитивные стили, факторы, обусловливающие их формирование, а также отражение стилей на успешности деятельности, изменились:

- наряду с устоявшимся в науке представлением о бессознательном характере формирования когнитивных стилей допускается возможность рассмотрения осознанного и целенаправленного;
- когнитивным стилям приписываются и негативный, и положительный характер влияния на успешность деятельности (зависит от полюса стиля и соотнесения с результатами деятельности) [44, 282];
- все чаще когнитивным стилям приписываются некоторые возможности изменений (динамики), в том числе способствующие компенсации за счет саморегуляции [7, 44, 282];
- если раньше возможность компенсации (как и само наличие) дефектов за счет когнитивных стилей первопроходцами изучения когнитивной психологии не предполагалась, то со временем само обладание определенным когнитивным стилем стало рассматриваться как своего рода дефект (например, импульсивность), в свою очередь требующий коррекции или компенсации [7] противоположным ему преимуществом – рефлексивностью, соответственно целенаправленное изменение когнитивного стиля представляется, скорее, возможным (с опорой на саморегуляцию);
- важными и слабоизученными являются вероятная изменчивость (а возможно, и динамика) когнитивных стилей субъекта, точнее – их отдельных характеристик, приводящая к противоречивым результатам в эмпирических исследованиях, психологические и непсихологические факторы, способные предопределять эту динамику и собственно роль мотивационной сферы в гипотетических изменениях.

По всей видимости, расширение ментальных ресурсов за счет изменения характеристики когнитивных стилей в первую очередь зависит от создания специальных условий и внутренней мотивации субъекта.

1.1.4. Стили деятельности

Остановимся на тех ситуациях, когда недоразвитие, ослабленность, несовершенство функций (психических) носят не вполне однозначный характер (несовершенство может быть обнаружено не во всех ситуациях, но только в случае выполнения определенных видов деятельности при определенных условиях), а осознание собственно самой проблемности в реализации функций деятельности самим субъектом может определяться определенными психологическими (и не только) факторами.

В качестве отправной точки для размышления возьмем такой феномен, как индивидуальный стиль деятельности, который, по сути, является отражением возможностей компенсации субъекта деятельности.

Как известно, первые эмпирические исследования стилей были проведены Ю. А. Самариным. В частности, им исследовался стиль учебной деятельности, в структуру которого были включены [241]:

- направленность – мотивация субъекта;
- саморегуляция психических процессов – способность к осознанию и управлению динамикой в запланированном направлении;
- технические средства – способы и средства, используемые для достижения учебных целей.

Крайне важным аспектом в исследовании Ю. А. Самарина представляется выбор им объекта исследования. Таковым стали старшеклассники – подростки, юноши и девушки, психика которых еще находится в фазе достаточно активного развития и обладает более выраженной гибкостью и динамикой, а не взрослые люди, чья психика имеет более устойчивый и в целом более ригидный характер.

Зафиксированные Самариным различия в способности управлять собственной психической сферой, направленности и мотивации в отношении учебной деятельности, использование как эффективных, так и неэффективных методов и средств самообучения – то, что с относительной легкостью приписывалось школьникам (подрастающему поколению, психика которого признавалась находящейся в развитии), на самом деле могли быть присущи и взрослым, однако в работах авторов, изучавших стили на выборках взрослых испытуемых, отечественными исследователями в то время (в середине XX в.) не анализировались. По всей видимости, предполагалось, что взрослые соответствующих недостатков лишены, что соответствовало образу советского человека согласно идеологии того времени.

Проводя параллели между работами Самарина и работами зарубежных исследователей стилей (того же А. Адлера), можно связать формирующийся у личности стиль жизни – например, ее стремление обойти определенную проблему – и, соответственно, возможное отсутствие стремления преодолеть то или иное собственное несовершенство (уже как субъекта) непосредственно в деятельности. Изучение же способов и средств для достижения целей деятельности (именно в тех случаях, когда развитие конкретного органа или конкретной психической функции не происходит) – это тот аспект, который в наибольшей степени вызвал интерес у отечественных исследователей в середине прошлого века и который в преимущественно отражен в концепции индивидуального стиля деятельности Е. А. Климова. Под стилем деятельности Е. А. Климов понимал:

- в широком смысле – «систему психологических средств, к которым сознательно или стихийно прибегает человек в целях наилучшего уравновешивания своей (типологически обусловленной) индивидуальности с предметными, внешними условиями деятельности» [102];
- в узком смысле – обусловленную типологическими особенностями устойчивую систему способов, которая складывается у человека, стремящегося к наилучшему осуществлению данной деятельности.

При этом, говоря о способах, не обязательно иметь в виду только исполнительные и тем более двигательные акты – это и гностические, ориентировочные действия, и смена функциональных состояний, если они выступают как средство достижения цели (например, «самовозбуждение» у некоторых ораторов, актеров) [101, 102, 103, 105, 107].

Среди особенностей такого рода, составляющих ядро индивидуального стиля, пишет Е. А. Климов, всегда оказываются две их категории: особенности, благоприятствующие успеху в данной обстановке (обозначим их литерой А), и особенности, противодействующие успеху (Б), при этом следует подчеркнуть чисто функциональный характер этого деления, т. е. одна и та же особенность деятельности может оказаться в одном случае в категории А, в другом – в категории Б в зависимости от характера объективных требований.

Предпочтение однообразных неторопливых движений у инертных окажется в категории А, например при ручной полировке изделия, и в категории Б, если стоит задача срочно и часто менять характер движений, например при удержании равновесия на неустойчивой опоре.

Обратим внимание, что именно в работах Е. А. Климова появилось представление о компенсаторном характере индивидуального стиля деятельности.

Субъект деятельности опирается на те качества, которые у него есть, особым образом выстраивает, организует деятельность и достигает в ней успеха (это может происходить как осознанно, так и бессознательно, как целенаправленно, так и стихийно) [101, 102, 103, 105, 303, 304, 305].

При опоре на определенный индивидуальный стиль деятельности результаты достигаются за счет свойств, качеств, присущих субъекту и хорошо у него развитых. Таким образом, индивидуальный стиль деятельности – система, позволяющая человеку достичь определенных успехов в области, для которой у него изначально недостаточно данных, способностей (в ситуации, когда субъект пытается приспособиться к деятельности на основе «прямого подхода», исходя из непосредственно логики деятельности). В то же время роли механизмов адаптации и компенсации при становлении стилей нельзя назвать полностью исследованными, учитывая, что сами отношения между ними (и с механизмом приспособления) в психологической науке не являются достаточно определенными.

1.2. Стилевое приспособление. Роли механизмов адаптации и компенсации

1.2.1. Общие сведения об адаптации и компенсации

Ранее упоминалось о том, что за счет стиля (деятельности, поведения) человек может в определенной степени преодолеть различия, расхождения между собой, собственной индивидуальностью и деятельностью, и средой с ее требованиями и приспособиться к среде, условиям и обстоятельствам.

Разные авторы по-разному представляют этот процесс преодоления, приспособления индивидуальности к внешним по отношению к ней требованиям.

В качестве механизмов, осуществляющих приспособительную функцию, чаще всего называют компенсацию [105], адаптацию [19, 22, 275, 263, 276] и коррекцию [300].

Следует отметить, что в литературе понятия «компенсация» и «адаптация» частью авторов применяются параллельно, как взаимозаменяемые. Нет однозначного представления относительно разделения функций между адаптацией и компенсацией в приспособительном процессе.

При анализе приведенных определений становится понятно, что смешение понятий «адаптация» и «компенсация» происходит из-за итогового

приспособительного эффекта, который эти два механизма в той или иной области в конечном итоге обеспечивают. Поэтому некоторые авторы считают, что компенсация – это разновидность адаптационных процессов, другие, напротив, рассматривают адаптацию как вариант компенсации. Однако роли их в приспособлении, по всей видимости, все же не идентичны.

Примем на вооружение подход, который предлагают для разведения функций адаптации и компенсации в приспособлении А. И. Воложин и Ю. К. Субботин [45, с. 33–34]: «Адаптация срабатывает в ситуации, когда нарушается равновесие между индивидом и средой в результате возникших изменений в последней. Восстановление равновесия в подобной ситуации возможно лишь при условии, что произойдут какие-то изменения в самом индивиде, т. е. индивид должен уходить от своего прежнего исходного состояния».

Следовательно, адаптация – составная часть приспособительных реакций системы на изменение среды существования, выражающаяся в том, что система, реагируя на изменения существенных для нее параметров и дефектов среды, перестраивает, изменяет свои структурные связи для сохранения функций, обеспечивающих ее существование как целого в изменившейся среде. Механизм адаптации может включать как морфологические, так и поведенческие реакции в зависимости от уровня организации системы [1].

Компенсаторные процессы также срабатывают в ситуации нарушенного равновесия, но по причине изменений, возникших не в среде, а в самом индивиде. Восстановление равновесия возможно, но при условии частичного или полного возвращения индивида (системы) к исходному состоянию.

А. И. Воложин и Ю. К. Субботин рассматривают соотношения адаптации и компенсации не только в конкретной ситуации, но и в динамике, в процессе онтогенеза человека (рис. 1).

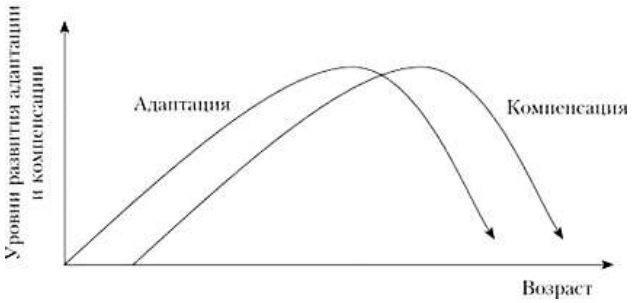

Рис. 1. Возрастная динамика развития адаптационных и компенсаторных процессов по А. И. Воложину и Ю. К. Субботину

Развитие их при этом представляется данными авторами неравномерным: вначале адаптационные процессы обгоняют компенсационные (так как процесс развития по своей природе близок адаптации), затем компенсационные догоняют и опережают адаптационные, а после ослабевают возможности и тех, и других.

Частично соглашаясь с предлагаемым авторами подходом по разведению понятий адаптации и компенсации, можно сделать следующий вывод: нужно вести речь о некоем общем механизме приспособления, куда включены и адаптация, и компенсация, а их соотношение в достижении конечного результата определяется условиями, в которых происходит приспособление, и набором компонентов, которые выпали и могут встроиться в систему.

Обобщая встречающиеся в литературе мнения, можно отметить, что есть четыре варианта соотношения адаптации и компенсации, а именно:

1) независимость (относительная) – отдельные механизмы приспособления;

2) компенсация, которая может рассматриваться как частный случай адаптации;

3) адаптация как частный вариант компенсации;

4) адаптация и компенсация, рассматриваемые как единый механизм (полюса).

Именно отсутствие четкого понимания соотношения этих механизмов позволяет взглянуть на роль стиля (деятельности в первую очередь) с разных сторон.

1.2.2. Механизмы адаптации и компенсации в стилевом приспособлении. Факторы детерминации (запуска)

Возвращаясь к вопросу об определении соотношения адаптации и компенсации, в том числе внутри стилевого приспособления, представляется важным рассмотреть такую ситуацию: если среда изменилась и потребовалась адаптация к ней (или в ней), которая требует в первую очередь изменений в самом индивиде, чтобы прийти с ней в равновесие, то такие изменения могут нарушить равновесие в системе внутри самого индивида и это нарушенное равновесие само по себе может потребовать уже компенсации.

Получается, что вариантов соотношения между адаптацией и компенсацией в случаях изменения среды может быть несколько:

1) в основном адаптация (внутренняя среда меняется за счет естественных возрастных эволюционных изменений);

2) адаптация временная (например, в стрессовой ситуации за счет развития общего адаптационного синдрома, когда организм работает в другом режиме, однако опираясь на привычные для органов функции) и не привязанная к компенсаторным механизмам;

3) адаптация и последующая компенсация (поскольку требуемые извне изменения оказываются возможными только за счет перестраивания работы внутренних систем);

4) в основном компенсация – при внезапном изменении в равновесии внутренней среды (какой-либо орган получает повреждение и утрачивает свою полноценную функциональность).

Если рассматривать индивидуальные стили деятельности, то следует отметить, что первый и второй варианты достаточно хорошо изучены, но недостаточно перспективны с точки зрения решения проблем психологии труда. Иначе говоря, адаптация без компенсации во многих случаях будет невозможной (особенно когда речь пойдет о биологической адаптации и не только), тогда как компенсация может запускаться и вне активизации адаптационного механизма.

Если же адаптация требует внутренних изменений, а внутренние изменения, в свою очередь, могут требовать компенсации, то все-таки следует говорить о компенсации как о части общего адаптивного механизма, который может предполагать запуск компенсации, а может к нему и не обращаться.

Можно также говорить о разных видах компенсации, инициируемых различными причинами:

- внешней (как следствие адаптации к изменениям во внешней среде);
- внутренней, возникшей из-за нарушения баланса, равновесия именно во внутренней среде самого организма;
- сочетанной (сочетание внешней и внутренней).

Внутренней компенсации (биологического происхождения) избежать невозможно – скорее всего, она может запускаться каким-то органическим нарушением, которое в конкретный момент времени требует системной перестройки для исполнения конкретным органом или организмом в целом определенных функций. Что же касается компенсации психологической и внешней (как биологической, так и психологической), то все не так однозначно. Вероятно, существуют факторы, более жестко и более мягко ее детерминирующие. Другими словами, механизмы адаптации и компенсации

связаны неразрывно, но соотношение между ними может меняться, а факторы, определяющие их соотношение, нужно изучать. Очевидно, если адаптация потребует компенсации, а организм индивида уже находится в компенсированном состоянии, то можно ожидать срыва.

Одним из ключевых факторов определения успешности приспособительного эффекта, достигаемого на основе компенсации, является среда.

Если внешние условия являются стабильными, щадящими, подстраивающимися под человека, чтобы не вызывать пагубных изменений во внутренней среде, в отдельных случаях поддерживающими уже работающую компенсацию, если среда вокруг человека является адаптивной, то она способствует сохранения его здоровья и жизни, успеху.

Речь может идти в том числе и о таком типе адаптации, когда вполне допускается встречное движение: не только подстройка индивида под среду, но и изменение среды как таковой. Особенно актуально такое встречное движение для инвалидов. Во всем цивилизованном мире, а в последние годы и в нашей стране городская среда проектируется с ориентацией на инклюзивные идеи, встречное движение субъекта и среды.

Что же касается непосредственно соотношения механизма адаптации и компенсации при становлении стилей, то для понимания проблем при их запуске можно вернуться к идеям Е. А. Климова и М. Р. Щукина.

Хорошо известно, что Е. А. Климов выделяет в структуре индивидуального стиля две группы особенностей: «…первая группа, образующая ядро стиля, включает в себя особенности, которые проявляются непроизвольно или без заметных усилий, базируется на свойствах нервной системы; вторая группа, образующая „пристройку“ к ядру, включает в себя особенности, которые вырабатываются в результате сознательных или стихийных поисков. В ядро включаются две категории особенностей: одни благоприятствуют успеху, другие препятствуют ему. Последние „обрастают“ компенсаторными механизмами. В „пристройку“ к ядру стиля также входят две категории особенностей: одни связаны с использованием положительных возможностей субъекта, другие имеют компенсаторное значение. В соответствии с этим в структуре стиля выделяются механизмы адаптации и компенсации. Структура индивидуального стиля характеризуется особенностями соотношения ориентировочной, исполнительной и контрольной деятельности» [102].

Однако, хотя механизмы адаптации и компенсации играют важную роль в индивидуальном стиле, они не всегда обеспечивают достижение необходимого результата деятельности. Кроме этих механизмов, как считает,

например, М. Р. Щукин, «существенное значение имеют особые механизмы, обеспечивающие выполнение трудовых действий в оптимальных границах. Необходимость доведения характеристик трудовых действий до таких границ связана с тем, что в ряде случаев некоторые негативные особенности деятельности, обусловленные свойствами нервной системы, невозможно компенсировать другими особенностями, а также с тем, что благоприятные возможности человека не всегда реализуются в трудовой деятельности» [300]. Понимание того, почему так происходит, – один из важнейших вопросов не только психологии труда, но и психологии в целом.

Так, М. Р. Щукиным обнаружено, что «инертность нервной системы может иметь явно нежелательные проявления, выражающиеся в чрезмерной растянутости выполнения как отдельных операций и действий, так и заданий в целом» [300]. Отмеченная особенность может закрепиться, стать привычной и в конечном счете отрицательно влиять на уровень производительности труда. Наряду с этим некоторые подвижные субъекты деятельности проявляют торопливость, что выражается не только в быстром темпе деятельности, но и в недостаточной тщательности выполнения действий и ослабленном контроле. Редкое выполнение контрольных действий в ряде случаев приводит к ухудшению качественных показателей работы. Недостатки в выполнении контрольных действий наблюдаются и у инертных лиц, они проявляются в многократных повторениях отмеченных действий и медленном их выполнении.

Описанные случаи, согласно М. Р. Щукину, следует характеризовать как нерациональный индивидуальный стиль, или псевдостиль, так как особенности выполнения тех или иных трудовых действий явно выходят за пределы оптимальных границ, что приводит к низким или односторонним результатам (низкая производительность при высоком качестве или наоборот).

Итак, псевдостиль по М. Р. Щукину:

1) может проявиться в профессиональной деятельности;

2) характеризуется выходом трудовых действий за пределы оптимальных границ.

В индивидуальном стиле, наряду с механизмами адаптации и компенсации, М. Р. Щукин выделяет механизмы коррекции. Благодаря этим механизмам в одних случаях особенности выполнения трудовых действий ограничиваются, а в других – «подтягиваются» до определенного уровня [300].

Опираясь на обозначенную выше систему понятий, будем исходить из того, что стили обеспечивают не узкоадаптивный, а приспособительный

эффект, который достигается благодаря совместной работе механизмов адаптации и компенсации:

- адаптация осуществляется за счет полезных для данной деятельности качеств и свойств;
- компенсация срабатывает в отношении тех, которые неудобны для деятельности или препятствуют достижению успеха.

Следовательно, рассматривать связь данных свойств со стилем и отражение их в нем нужно раздельно.

Понятно, что относительно ценных для деятельности свойств субъекта и качеств беспокоиться нет смысла (если только в отношении возрастных изменений, которые могут требовать со временем коррекции стиля). Более важными являются вопросы: а что, собственно, может и должно быть условием успешного срабатывания компенсации? какое (какие) условия и (или) психологические механизмы обусловливают ее эффективность – неэффективность? Ответ на данные вопросы может стать ключом к пониманию природы проявления как стилей, так и псевдостилей.

Указание на ответ относительно условий, причин или механизмов можно попытаться найти в замечании М. Р. Щукина: «…ценные свойства, возможности индивида могут не раскрываться в условиях трудовой деятельности» [300].

Основных причин неэффективной деятельности, отсутствия раскрытия ценных свойств индивида, низкого уровня самоактуализации личности две:

1) среда, условия и организация труда;

2) сам субъект.

Проблема субъекта может быть связана с достаточной или недостаточной способностью осознания собственного несоответствия требованиям деятельности и к поиску возможностей его преодоления.

Механизмы и закономерности, которые ответственны за осознание наличия соответствия – несоответствия и поиск «обходных» путей, можно изучить.

Чрезмерная жесткость, ограниченность среды, условий труда и его организации могут стать препятствиями для проявления как ценных для деятельности качеств и свойств, так и в целом самореализации личности, поэтому изучение возможностей создания гибкой среды, подстраивающейся под человека, и использование разработок в этой сфере потенциально создают условия для достижения успешности в деятельности конкретного работника (создание базы для более высокой продуктивности труда) и для его самореализации, а возможно, и счастья.

По всей видимости, эти два направления работы (с субъектом и со средой) должны быть основными при поиске возможностей преодоления псевдостилей.

Есть и третий путь, о котором пишет М. Р. Щукин, – это коррекция свойств [300], но с гуманистических позиций он вызывает определенные нарекания, так как в этом случае фактически речь идет об изменении и ограничении индивидуальности, о начале движения в сторону стандартизации и деятельности, и субъекта. В этом отношении хочется отметить, что все зависит от целей и условий деятельности. Их изменение может привести к другой оценке тех же псевдостилей.

Подводя итоги, заметим: если мы усредняем, стандартизируем деятельность, то лишаемся результатов, отличающихся от стандарта, т. е. от некого среднего – не только негативных, но и, весьма вероятно, ценных.

Стремление к стандартизации, унификации во всех областях экономики становится все более явным (классическим примером в этом отношении является «Макдональдс» – одинаков в плане меню и сервиса в самых разных странах мира) [351]. Однако стандартизация – это движение в сторону замены человека машинами, в сторону роботизации.

Это ли нужно человеку? Представляется, что гораздо более человечной могла стать попытка отказа от исключительно экономических целей при проектировании рабочих мест, при подготовке субъекта к деятельности.

Если во главу угла поставить не экономическую эффективность как соотношение производительности и количества рабочих часов, а соотношение результата, затрачиваемых ресурсов (динамики утомления) и переживаемых работником эмоций (удовольствия – неудовольствия, например), выраженности удовлетворенности – неудовлетворенности результатами трудовой деятельности, то можно приблизиться к решению проблем возникновения рабочих стрессов и таких их последствий, как профессиональное выгорание, причем в первую очередь за счет их профилактики. Использование же человека исключительно как ресурса (да еще быстро возобновляемого), как рабочего материала, как некого средства достижения цели, по своей сути, глубоко антигуманно, а с точки зрения самого человека, его потребностей и ресурсов, прежде всего здоровья и времени жизни, и вовсе катастрофично.

1.3. Стили и успешность: стили и псевдостили

1.3.1. Успешность

Успешность, по Е. А. Климову [110, с. 3], – характеристика профессиональной деятельности, включающая внешнюю оценку результата, достигнутого в ходе ее, и оценку удовлетворенности специалиста профессиональной деятельностью. Внешние критерии измеряют эффективность профессиональной деятельности (продуктивность, стабильность, взаимопонимание с коллегами, инициативность в выполнении заданной работы). Внутренняя оценка связана со степенью удовлетворенности трудом [1, с. 108].

Выстраивая подходы к оценке удовлетворенности работника профессиональной деятельностью, можно опираться на работу А. К. Марковой [177], в которой она показывает, что такая удовлетворенность определяется соотношением уровня притязаний, характером мотивов и реального успеха профессиональной деятельности.

Сопоставим также понятия продуктивности, результативности, стабильности и эффективности деятельности.

Самый однозначный параметр из перечисленных – стабильность деятельности. Фактически это постоянство достигаемых в процессе деятельности результатов.

В статье В. С. Магуна [174] делается попытка решить вопрос относительно предопределенности влияния продуктивности деятельности на удовлетворенность результатами труда. Автор задается вопросом: «Всегда ли высокая производственная отдача является условием психологического комфорта личности или взаимосвязь между ними более сложна?» – и вспоминает о том, что опубликованные в 1950–1960-е гг. результаты эмпирических исследований поколебали подобное убеждение и к настоящему времени проблема так и не получила ясного решения.

Проведя собственное эмпирическое исследование, В. С. Магун показывает, что продуктивных работников, анализируя степень их удовлетворенности трудом, следует разделить на две категории: удовлетворенных и неудовлетворенных [174]. При этом у удовлетворенных работников меньше выражена усталость, объективно ниже потери здоровья. По всей видимости, следует предполагать, что эффективность деятельности у таких работников выше (из соотношения продуктивности и цены деятельности). В группе

неудовлетворенных работников ситуация иная: более выражена усталость, потери в здоровье (продуктивность дается им более высокой ценой), а кроме того, в этой группе выше уровень притязаний, в том числе на более высокий заработок, и, как следствие, недовольство условиями труда.

Опираясь на результаты исследования В. С. Магуна, можно сделать следующие выводы:

1) продуктивность деятельности – параметр, который так или иначе связан с профессиональной устойчивостью во всех типах профессий, не только в рабочих;

2) понятия продуктивности, результативности и эффективности можно и нужно развести.

Продуктивность (или результативность) – это экономический показатель деятельности. При оценке профессиональной деятельности правильнее использовать понятие «продуктивность», так как действительно работник может создавать продукт определенной стоимости. Что касается учебной деятельности, то лучше говорить о результативности (экономическая оценка затруднительна, носит отдаленный характер, тогда как о результатах в этом случае можно судить в том числе по конкретным успехам в решении учебно-профессиональных задач).

Традиционно оценка эффективности – экономическая задача, и решается она, как правило, за счет сопоставления прибыли/расходов, другими словами, эффективность работы предприятия оценивается по принципу: чем меньшее количество сотрудников было задействовано для достижения необходимых результатов (чем меньшему количеству людей придется платить зарплату), тем выше эффективность. При этом цена деятельности с психофизиологической точки зрения (т. е. какой ценой результат достигается конкретным работником) никоим образом не учитывается.

Соотношение профессионально важных качеств, способностей, компенсаторных механизмов, реализуемых субъектом деятельности, определяет не только результат деятельности (который в первую очередь интересует работодателя, социум в целом), но и ее эффективность, которая важна и для самого работника. В связи с этим следует вспомнить, что управленческая школа человеческих отношений Э. Мэйо [181, 222] начиналась именно с решения проблемы профессиональной неустойчивости (хотя и проявлявшейся на примитивном уровне, а именно в большой текучести кадров). Прежде всего невозможность выстраивания межличностного общения, завязывания личных контактов, а в более широком плане – проявления чело-

веком своей человеческой (в высшем смысле) природы становилось причиной ухода из организации, когда, казалось бы, потребности низшего плана были вполне удовлетворены.

Тем, кто рассматривает работников исключительно как ресурс, ни в коем случае нельзя забывать, что люди (в силу их биологического происхождения) имеют тенденцию болеть, стареть, их возможности в решении профессиональных задач с возрастом снижаются (без создания особых условий деятельности – довольно значительно). А чрезмерно высокая цена деятельности и выраженная депривация потребностей повышает, в свою очередь, даже у молодых и здоровых работников вероятность развития профессиональных кризисов, выгорания, заболеваний. И несмотря на то что человек – ресурс возобновляемый, возможности этого самого возобновления отнюдь не безграничны.

В благоприятных условиях среды включенный в активную профессиональную деятельность субъект может демонстрировать сохранение параметров психофизиологических функций на высоком уровне в течение длительного времени. В условиях же жесткой эксплуатации (в силу нацеленности организации на достижение высокого уровня эффективности, исключительно ориентируясь на экономические критерии, «работы на износ») показатели работоспособности конкретного субъекта будут снижаться быстрее, и тогда субъекту раньше может потребоваться помощь или замена. Но новому работнику требуется время на адаптацию (на все компании опытных и компетентных специалистов не хватит) к рабочему месту, коллективу, на налаживание соответствующих коммуникативных связей с другими специалистами, на наращивание сугубо профессиональных компетенций в соответствующей сфере. Таким образом, резкое снижение профессиональной устойчивости у работника (и тем более целой группы работников) не только ведет к выходу из профессии конкретного субъекта, но и может отразиться, вопреки ожиданиям, неблагоприятном образом на результатах деятельности предприятия и его пресловутой экономической эффективности.

С психологической точки зрения представляется адекватной оценка эффективности при взвешивании психофизиологической цены деятельности. Другое дело, что измерение такого рода затрат представляет определенную научную проблему. Однако вряд ли это повод, по крайней мере для ученых, отказываться от попыток продвижения в данном направлении.

Не забывая об экономической стороне вопроса, имеет смысл вспомнить историю (собственно историю менеджмента и психологии труда) и задуматься,

что лучше: сохранить как можно дольше подготовленного работника, работающего в оптимальном режиме при высоких показателях эффективности, или взять на его место нового и вынудить работать, как и предыдущего, на износ. Подобный подход максимально реализовывался в эпоху рабовладения и с экономической точки зрения эффективностью не отличался. Если же речь идет о дефиците кадров определенного уровня подготовки или направления, то ответ лежит на поверхности.

В российском экономическом пространстве реализуется, возможно по инерции, схема, ориентированная на бесконечно большой запас человеческих ресурсов. Объективно же социально-демографическая ситуация опоре данной схеме не благоприятствует. Возможно, именно поэтому Правительство Российской Федерации в последние годы активно принимает меры, ориентированные на решение проблемы воспроизводства населения. Что же касается конкретного человека (работника), то очевидно, что для него важно оптимизировать психофизиологическую цену деятельности с тем, чтобы быть в состоянии дольше сохранять определенный уровень результатов и профессиональную устойчивость.

Попробуем разобраться, от чего зависит физиологическая и психофизиологическая цена деятельности. Абстрагируемся от разницы в затратах, вызванных индивидуально-типологическими свойствами. В этом отношении целесообразно и принято говорить об условиях и требованиях деятельности, о режимах деятельности, которые могут быть непереносимы лицами с определенными свойствами нервной системы.

Остановимся подробнее на оценке эффективности деятельности и анализе факторов, определяющих эфективность:

$$Э = F\ (ПВК;\ компенсационные\ возможности\ (включая\ использование\ стилевое\ приспособление);\ компетенции\ (общекультурные\ и\ профессиональные))\ /\ психофизиологическая\ цена\ деятельности,$$

где Э – эффективность деятельности; ПВК – профессионально важные качества.

Благоприятный прогноз в отношении сохранения высокого уровня профессиональной устойчивости возможен только в случае сочетания высокой продуктивности и невысокой цены деятельности (или средней), обеспечивающих высокую или среднюю эффективность деятельности и удовлетворенность субъекта достигнутыми результатами.

Низкая продуктивность приведет к тому, что от такого работника избавится работодатель. Высокая цена деятельности приведет к профессиональному выгоранию, кризису, переутомлению, травме или заболеванию. Это неизбежно скажется на мотивации к деятельности и спровоцирует отказ от нее или смену. Наконец, неудовлетворенность результатами деятельности представляет собой особый фактор, который может быть связан не только с реально низкими достижениями, но и со слишком высоким уровнем потребности в достижениях (жаждой достижений). Неудовлетворенность результатами деятельности, в свою очередь, может привести к проявлению симптомов профессионального выгорания [42] и фатальному снижению профессиональной устойчивости, фактически ведущему к выходу из профессии.

Проведение соответствующих расчетов и исследований может помочь обосновать важность создания благоприятных условий деятельности. В случае со стилевым приспособлением – это предоставление субъекту возможности организовать собственную деятельность, т. е. обеспечить гибкие условия деятельности в противовес ее стандартизации и унификации, ставшим характерными признаками эпохи цифровизации, эпохи машин, а не людей.

1.3.2. Индивидуальные стили деятельности, типовые стили деятельности, стили саморегуляции, стили вождения и их влияние на успешность деятельности

Апологет концепции индивидуальных стилей деятельности Е. А. Климов считал, что стиль (индивидуальный стиль деятельности) однозначно нужен (существует) для того, чтобы способствовать приспособлению к деятельности, выполнению ее на определенном уровнем успешности (в любом случае сопутствует успеху). Проявление склонности к использованию способов и средств деятельности, не влияющих на достижение результатов, вероятнее всего, игнорировалось или не встречалось в изучаемых сферах деятельности, или, возможно, значительно реже встречается именно в профессиональной деятельности, а Е. А. Климов был сосредоточен на исследовании стилей, формирующихся именно в профессиональной сфере [101, 102, 103, 105, 107].

Однако авторы, которые шли в своих исследованиях вслед за Е. А. Климовым, стали обращать внимание не только на привычное использование определенных способов и средств деятельности, способствующих успеху и связанных с эффективностью, но и на такие сочетания способов и средств, которые могли привести к низкой производительности при высоком качестве

или высокой производительности при низком качестве – к так называемому псевдостилю [222, 297, 298, 299, 300].

В. А. Толочек разделяет стили индивидуальные и стили профессиональной деятельности (типовые) [275, 276].

Индивидуальный стиль представляется ему как «устойчивая психологическая система (стабильная, но вариативная в определенных пределах), обеспечивающая согласование индивидуальных особенностей человека с условиями и требованиями деятельности, окружения (среды), обеспечивающая успешность деятельности субъекта и субъективный комфорт при ее осуществлении» [275, с. 72].

Стили профессиональной деятельности интерпретируются им как «интегральные, иерархически биполярные образования с постоянной вариативной изменчивостью в границах двух полюсов („субъективно удобных/неудобных“ условий и параметров деятельности), детерминированные не только индивидуальностью субъектов, но и организацией среды (интерперсонального пространства, определяемого активностью взаимодействующих субъектов, компонентами и структурами деятельности»).

Таким образом, типовые стили, в отличие от индивидуальных, оказываются связанными с условиями и организацией деятельности, что предопределяет и собственно особенности стилей, и само количество стилей в конкретной деятельности, и даже примерное численное распределение носителей стилей, которое определяется образованием соответствующих ниш.

Представляется, что изменение условий и организации деятельности может привести к изменению стилевых характеристик, числа типовых стилей и их распределения (соотношения числа носителей тех или иных стилей). В связи с этим возможно определенные (а при необходимости – вполне конкретные) индивидуальные стили сделать успешными за счет расширения круга типовых стилей деятельности – через изменение условий среды и деятельности. Иными словами, на успешность стилевого приспособления можно влиять извне.

Сам В. А. Толочек при анализе особенностей методологии изучения стилей указывает на то, что стили могут носить неоднозначный (в отношении достижения успешности) характер.

В целом, чем далее исследователи уходят в проблематику стилей и чем дальше отходят от специфики конкретной деятельности (профессиональной или учебной), тем менее однозначными становятся оценки стилей [7, 8, 9, 10, 66, 68, 117, 136, 188, 262].

Что касается стилей более широкого плана (стилей самоконтроля и саморегуляции, которые могут проявляться и оцениваться как в привязке, так и безотносительно к предметному содержанию деятельности или сфере проявления поведения), то, например, сама схема саморегуляции активности, предложенная О. А. Конопкиным [114, 115] и использованная при создании опросника на определение стилей саморегуляции В. И. Моросановой [189, 190], допускает возможность несовершенства каждого из звеньев и даже нескольких/всех одновременно.

С учетом наличия в модели саморегуляции нескольких звеньев вероятность проявления стиля со знаком «минус» получается даже выше, чем со знаком «плюс».

Зарубежные авторы, в отличие от отечественных, без колебаний придают изучаемым стилям разные оценочные характеристики. Вероятно, это обусловлено исторически сложившимися в соответствующих научных школах традициями и подходами к изучению стилей. Зарубежные исследователи, как отмечалось ранее, трактуют стили как личностно-детерминируемый феномен.

В качестве показательного примера выделения стилей с разными знаками, играющих как положительную, так и отрицательную роль в приспособлении к определенным условиям, могут рассматриваться стили вождения, которые изучает израильский исследователь О. Таубман-Бен-Ари [325, 336]. Рассуждая о привычках, проявляющихся у водителей, и обращаясь к западной литературе, можно видеть, что частоту маневрирования (перестроений) и особенности выбора скорости относят (например, О. Таубман-Бен-Ари) к особенностям стиля вождения [336]. При этом только один из четырех выделенных О. Таубман-Бен-Ари стилей является успешным (это относится к обеспечению безопасности на дороге самого водителя и взаимодействующих с ним участников дорожного движения), тогда как другие три, касающиеся особенностей поведения, являются типичными, привычно-своеобразными для водителей, однако в советской психологии наверняка были бы отнесены к псевдостилям.

Концептуализации псевдостилей деятельности (поскольку их изучением пренебрегали) в психологии на данный момент нет. Тем не менее можно попытаться выделить характерные особенности, которые должны быть присущи псевдостилю в отличие от стиля (в конкретной деятельности):

1. Наличие типовых (устойчивых) способов и средств, к которым субъект прибегает при исполнении данной деятельности (так же, как и в случае с истинным, эффективным или гармоничным стилем деятельности).

2. Отсутствие или низкий уровень успешности (успешность нельзя в данном случае рассматривать только как достижение – недостижение поставленных целей (и тем более поставленных извне задач), успешность является сочетанием достигнутого в ходе деятельности результата и удовлетворенности им субъекта). Оценивать результат можно посредством общественно выработанных критериев указанных, например, в профессиональных стандартах, должностных инструкциях и т. п. Удовлетворенность же результатами, по всей видимости, оценить гораздо сложнее. Можно подойти к такой оценке с разных сторон, используя более общий (стратегический) и более частный (тактический) подходы. Можно оценить общий уровень удовлетворенности субъекта жизнью в целом – попытаться измерить уровень «счастья». Тактически (оперативно) оценивать успешность, видимо, можно посредством отслеживания переживаемых субъектом в процессе исполнения деятельности эмоций [37, 38, 67, 104, 167–169, 219].

ГЛАВА 2
РЕФЛЕКСИЯ КАК ФАКТОР СТИЛЕВОГО ПРИСПОСОБЛЕНИЯ

В предыдущих главах было установлено, что:

1. Стили важны для приспособления (в деятельности и к деятельности, если иметь в виду индивидуальные и типовые стили деятельности) и в целом к жизни в обществе, если рассматривать стили поведения или жизни).

2. Стилевое приспособление может и должно рассматриваться в достаточно широком значении, включающем механизмы адаптации, компенсации и коррекции. Соответственно приспособительный эффект стилей деятельности имеет смысл рассматривать как определенную интеграцию психологических механизмов адаптации, компенсации и коррекции.

3. Есть особые психологические механизмы, которые могут реализоваться при формировании стилей (индивидуальных стилей деятельности) и обеспечивающие их динамику, благодаря чему стили могут давать соответствующий эффект (компенсация, адаптация, коррекция) в отношении тех качеств (прежде всего профессионально важных), которыми обладает субъект.

4. При осуществлении деятельности стили проявляются главным образом в использовании устойчивых наборов способов и средств, применяемых субъектом для достижения целей деятельности. Следует отметить, что цели могут быть разными – цели самого субъекта, реализуемые в деятельности, и цели, связанные с неким полезным для общества результатом, могут не совпадать, как минимум, на определенных временных этапах, в определенных условиях.

5. Стили не всегда дают эффект со знаком «плюс». Стили (деятельности, жизни и когнитивные) могут принимать характер так называемых псевдостилей (некие устойчивые (типовые) наборы способов и средств у субъекта деятельности имеются, а результаты деятельности носят сомнительный характер – по крайней мере, внешней (объективной по определенным параметрам) по отношению к деятельности и к самому субъекту оценки.

В связи с вышесказанным актуальным представляется изучение не столько механизмов, лежащих в основе достижения успеха и (или) успешности в деятельности при формировании истинных стилей (поскольку они уже достаточно изучены), сколько тех механизмов, которые в принципе опосредуют формирование стилей и предопределяют их динамику (в тех или иных случаях, но особенно в случаях неуспеха).

2.1. Псевдостили в деятельности и возможные причины их формирования и негативной динамики. Гипотезы

Феномен проявления псевдостилей (не адаптивных, не способствующих успеху), формирующихся при освоении той или иной деятельности, заслуживает особого внимания. Ведь деятельность во многом объективирована, зачастую имеет конкретное внешнее выражение (результаты, достигаемые в процессе деятельности, объективны и доступны отнюдь не одному субъекту: в случае профессиональной деятельности именно получаемые результаты труда оплачиваются и позволяют субъекту выживать самому и при необходимости содержать близких).

Достигаемые в процессе деятельности результаты на первый взгляд дают четкую обратную связь окружающим и самому субъекту относительно адекватности и эффективности используемых им способов и средств для достижения целей деятельности: если цели не достигаются, значит, способы, средства и их сочетания выбраны неудачно (не единственный фактор успеха, но, очевидно, один из определяющих). Следовательно, если стиль основан на способах и средствах, приводящих к недостижению целей деятельности – к неуспеху, субъект должен демонстрировать стилевую динамику – менять одни способы на другие. Однако псевдостили (стили, ведущие к неуспеху), исходя из анализа работ разных авторов, все же существуют, т. е. субъекты, являясь носителями стилей, не ведущих к успеху, тем не менее сохраняют их в определенной мере в целости и сохранности, проще говоря, типовой для субъекта набор сохраняется. Как это объяснить?

Деятельность в общем виде можно представить в виде схемы (рис. 2).

Если в рамках данной схемы рассмотреть формирование стиля деятельности и для анализа привлечь ресурсный подход, то схема формирования стиля может быть представлена следующим образом: конкретные (относительно устойчивые на данный момент) условия среды, которые могут высту-

пать и как некое препятствие, и как внеиндивидуальные ресурсы субъекта труда, – задачи деятельности – мотивы – цели – способы и средства (интра- и интериндивидуальные ресурсы субъекта труда) – достигаемые результаты (рис. 3).

Рис. 2. Схема деятельности

Рис. 3. Модель формирования стиля

Опираясь на схему, представленную на рис. 3, можно сформулировать несколько гипотез для объяснения формирования и сохранения стиля (отсутствия динамики или даже негативной динамики характеристик стиля, не ведущих к успеху) у субъекта. Наиболее вероятные варианты гипотез представлены ниже.

1. У субъекта деятельности нет осознания провала (неуспеха, ошибки) как такового.

Психологический механизм, обусловливающий такого рода ситуацию (отсутствие осознания может быть почти полным и частичным – трансформированным), может быть следующий:

А. Неудача может отрицаться как таковая (в принципе).

Б. Субъект может осознавать результаты деятельности только частично, сосредоточиваясь в восприятии и памяти на таких аспектах результата, которые для него носят положительный характер (на уровне личностных смыслов), а негативные аспекты при этом игнорируются.

Есть вероятность, что в этом случае личностные смыслы субъекта (относительно результата, достигаемого в деятельности) расходятся с общественными смыслами (объективированными), с общественным значением достигаемого результата, но при этом именно личностному смыслу придается субъектом большая значимость. Это наиболее сложный для изучения вариант: общественная значимость конкретных результатов может в разные исторические периоды получать различные оценки (когда-то сочетание в одежде большого количества цветов считалось безвкусицей, теперь подбором таких сочетаний модельер может подтверждать свое мастерство, а обычный пользователь – наличие вкуса), приоритет же личностного смысла над общественным в конкретный момент времени жизни субъекта – фактически вопрос определения смысла жизни и соотношений между потребностями и интересами личности и общества.

В. Неудачам или ошибкам придается новый (или дополнительный) смысл, позволяющий расценивать их как успех, удачу, выигрыш, как получение некой пользы, наставление, урок и даже, возможно, как наказание, в том числе заслуженное и т. п. (очевидно, что данный вариант может и должен толковаться как результат включения психологической защиты по типу рационализации, – вопрос заключается в том, насколько осознанно она используется в каждом конкретном случае).

Проблема отсутствия осознания неуспеха, вероятнее всего, обусловлена несрабатыванием получаемой субъектом обратной связи (в связи с результатами деятельности). Во всех трех вариантах в работу включаются особые психологические механизмы – по нашему мнению, это, скорее, механизмы психологической защиты [58, 99, 203], которые не позволяют опасной или неприятной для личности информации проникать в сознание. Что именно, в какой именно момент и каким образом блокируется/трансформируется – имеет смысл изучать подробнее. Исходя из понимания работы механизмов психологических защит [236], можно предполагать, что осознанию неудачи

препятствует активное отрицание реальности, а фокусировке на определенных аспектах деятельности способствует рационализация.

2. Связи между целями деятельности, их достижением/недостижением, используемыми способами и средствами, в принципе не устанавливаются (в сознании субъекта). Провалы (неудачи) сами по себе, средства – сами по себе. При этом могут игнорироваться эффективно работающие способы и средства и продолжать активно использоваться препятствующие успеху.

Проблема субъекта в данном случае заключается уже, наверное, в особенностях запуска у него механизма саморегуляции. Подробнее к этому варианту объяснения вернемся немного позже.

3. Внезапное резкое изменение мотивации в отношении достижения конкретного результата, в силу которого отбор или совершенствование тех или способов и средств, изучение их связей с получаемыми результатами личностно обесценивается. Такие перемены напрямую связаны со смыслообразованием личности [37, 38, 40, 104, 200], с изменениями, которые могут происходить на уровне конкретных установок и целостного мировоззрения [193].

Серьезные изменения в условиях жизни естественным образом приводят к изменениям потребностей личности или ее интересов. Смена одних желаний и увлечений другими логично ведет к смещению целей деятельности, обесценивает вполне конкретные способы и средства деятельности, что в результате делает бессмысленным их анализ и улучшение [86]. Однако, если изменения в мотивационной сфере происходят слишком резко (и вскоре после выраженной неудачи) и (или) такие смены происходят очень часто (при том что больших успехов субъект ни в одном из осваиваемых им видов деятельности не достигает), это может быть вызвано отнюдь не отсутствием у субъекта задатков или способностей к той или иной деятельности. Проблема может быть вызвана не разрушением связей между средствами и целью (когда поиск новых средств мог бы способствовать достижению изначально поставленных целей), а перестройкой связей между мотивационной системой и целью, т. е. фактически психологической (и профессиональной) неустойчивостью личности.

Проиллюстрировать данную проблему можно на примере модели волевой регуляции на основе концепции Юлиуса Куля (рис. 4) [321, 290].

В концепции Ю. Куля описываются особенности автоматизированной (эффективной) и проблемной волевой регуляции (рис. 5), характерными признаками которых являются соответственно ориентация субъекта на действие или на состояние [290].

Пояснение лени как боязнь неудачи при планировании действия

«Одна из функций воли – это поддержание первоначального намерения в активном состоянии вплоть до достижения цели... Для генерирования полноценного намерения субъекту должна однозначно репрезентоваться связь между мотивом, целью и способами достижения цели» (Ю.Куль)

Рис. 4. Модель волевой регуляции Ю. Куля

С нашей точки зрения, проявляющаяся у субъекта ориентация на этапах планирования, реализации или неудачи на действие или на состояние – это в том числе отражение его склонности концентрироваться или на используемых в процессе деятельности принципов действий, или личностных смыслах, что может быть обнаружено благодаря обращению к рефлексии.

Рис. 5. Типы волевой регуляции по Ю. Кулю

При сохранении связей между способами и целью предметом рефлексии остаются принципы действий – идет процесс их анализа и усовершенствования для приближения к цели.

Когда связь между способами и целью разрушена и разрушение идет глубже, вплоть до перестроения структуры мотивов, происходит фиксация на «состоянии», а точнее – на личностных смыслах, в которых отражаются и прежние, и новые мотивы, а также процесс их переконструирования и пе-

рестроения всей системы. В этом случае ситуация неудачи при осуществлении деятельности может никак не отразиться на используемых субъектом средствах – их значение преуменьшается или и вовсе игнорируется, в первую очередь поэтому не может происходить ни формирование истинного стиля деятельности, гармоничного и для субъекта, и для деятельности, ни положительная динамика стиля.

Вместо анализа и замены способов и средств достижения цели субъект обращается непосредственно к мотиву (мотивам), ответственному за ее выбор, а также к самой цели. Преодоление ситуации неудачи в этом случае приведет к замене цели и (или) замене мотива на другой – при вероятной перестройке системы мотивов.

4. Если субъект полностью осознает неэффективность используемых способов и средств деятельности, но продолжает их использовать, то проблемы могут быть вызваны:

А. Определенными личностными особенностями (ригидностью, шаблонностью мышления, которые не дают возможности использовать иные пути и подходы) [10, 35, 36. 84, 189, 190, 199], низким уровнем волевой саморегуляции и дисциплинированности (что при определении правильных ориентиров в выборе способов и средств не дает возможности их использовать), определенными внутренними нравственными ограничениями (если рассматривать способы и средства коммуникативной деятельности, а не материальной, то не во всех случаях эффективные для решения конкретной ситуации социального взаимодействия способы и средства будут в то же время являться социально желательными и (или) приемлемыми для самой личности в силу ее установок, воспитания). Может попросту не хватить психологических знаний в той или иной области для формирования соответствующего поведения [46, 291].

Б. Невозможностью, неспособностью субъекта освоить соответствующие способы и средства при одновременной блокировке у него способности к обмену ресурсами с другими субъектами, т. е. невозможностью использовать интериндивидуальные ресурсы [271, 275]).

5. Наконец, проблема может быть абсолютно объективной и при этом самим субъектом практически не решаемой: сама деятельность (извне) организована таким образом или осуществляется в такой среде [256, 353], что требует строго определенных способов и средств осуществления и (или) строго определенных результатов, и изменить положение дел на данный момент времени представляется невозможным, по крайне мере силами самого

субъекта [142]. В этом случае снова встает проблема среды, типовых стилей и наличия и размеров ниш, в которые мог бы вписаться субъект с определенными особенностями, в том числе стилевыми.

В первых трех описываемых вариантах проблемы формирования псевдостилей, по всей видимости, носят больше внутренний характер и требуют для решения изучения психических закономерностей и исследования детерминирующих их факторов.

В четвертом варианте проблема может основываться, по всей видимости, на нарушении у личности социального интереса, хотя могут быть и другие варианты объяснения, представляющие собой вполне перспективные направления для изучения.

В пятом – проблема только частично заключена в самом субъекте, ее решение лежит не столько в плоскости психики самого субъекта, сколько в изыскании возможностей за счет средств самой среды, условий деятельности [204, 205, 206] и средств труда достраивать возможности психики таким образом, чтобы достичь требуемого уровня успешности в избранном виде деятельности [142, 147, 149].

2.2. Обоснование значимости роли рефлексии как психологического механизма, детерминирующего стилевое приспособление

2.2.1. Мастерство: способы и средства деятельности

Оставим для анализа те ресурсы, которые находятся сугубо во власти самого субъекта деятельности.

Рассмотрим пример с извлечением звука. Один известный оперный певец рассказывал, как он однажды обратил внимание на своего коллегу, который умудрялся и распеваться, и петь, не напрягая связок, при том что все остальные «драли глотку». Он пытался узнать секрет – каким образом, с помощью каких методов и средств коллега извлекает звук из своего горла, но не получил ответа. Не потому, что коллега не хотел помочь, а потому, что сам не понимал, как ему это удается. Но по звучанию и по напряжению его голос отличался от голосов остальных. Несколько позже, возвращаясь вновь и вновь к наблюдаемому в опыте извлечению звука, известный певец сумел научиться и сам извлекать звук таким образом – не напрягая связки, а за счет

постановки правильного дыхания, и своих учеников сумел научить – создал целую методику.

На этом примере отчетливо видно, как подчас профессионал, достигая целей деятельности и успешности в ней, не отдает себе отчет в том, какие способы и средства использует.

Итак, результат деятельности – зачастую внешний и объективный, а способы и средства (не столько их реализация, но совершенно точно их отбор) – очень часто нечто внутреннее (внутренний, скрытый процесс). Чем выше уровень мастерства, тем это заметнее, тем чаще некие детали осуществления деятельности остаются вне фокуса анализа окружающих.

Рассмотрим второй пример – из сферы автовождения.

При управлении автомобилем у профессионала высокого класса со временем формируются три чувства: скорости, габаритов и чувство сцепления с дорогой. Эти чувства позволяют управлять автомобилем на высоком уровне надежности даже в экстремальных условиях и при решении сверхсложных задач.

Однако на чем именно зиждутся эти свойства – ответа в научной и методической литературе практически нет. Спортивные педагоги описывают методики, способствующие, по их мнению, формированию данных чувств. Но психологические механизмы, лежащие в основе формирования и проявления данных чувств в деятельности, ими не изучаются и не описываются, что, впрочем, не удивительно, так как это не является педагогической задачей.

Психологи с какой-то чрезмерной осторожностью (тем более в психологии труда) подходят к изучению ситуаций, в которых задействованы чувства, считая, по всей видимости, их сугубо подклассом эмоций. И это при том, что в приведенном варианте с автовождением чувства, скорее всего, только отражение некого результата достигнутого уровня мастерства, основывающегося отнюдь не на аффективной сфере, а, вероятно, на результатах познавательных процессов и психомоторики.

Здесь мы вновь сталкивается с невозможностью (неспособностью?), временной или принципиальной, описать используемые способы и средства деятельности для достижения запланированных результатов (а изначально – осознавать их в полной мере).

Психическое отражение, что общеизвестно, субъективно, и «влезть в шкуру» другого человека даже искушенному наблюдателю пока не удавалось. Именно поэтому типичный для субъекта набор способов и средств осуществления деятельности может быть только частично открыт стороннему

наблюдателю. Фактически именно поэтому, когда речь идет о передаче мастерства, так много времени уделяется совместной деятельности с мастером, контексту, ситуации, из которых зачастую на уровне подражания или из «побочных продуктов» деятельности удается почерпнуть представление о том истинном арсенале способов и средств, используемых мастером.

Как видно из приведенных выше примеров, самому субъекту может не всегда удаваться дать даже самому себе ясный отчет относительно применяемых способов и средств – ему может быть это не всегда интересно, может не хватать времени, мотивации, каких-либо способностей, в том числе для осознания.

Самый важный вопрос: что это могут быть за способности, благодаря которым одним субъектам удается прийти к гармоничному стилю деятельности, а другие остаются в рамках «псевдо»? Для получения ответа на него сжато опишем еще раз исследуемую проблему:

1. Деятельность своими результатами дает субъекту обратную связь, свидетельствующую об адекватности применяемых им способов и средств.

2. Но субъект по каким-то причинам остается верным тому набору способов и средств, который применяет, даже несмотря на его неуспешность.

3. Иначе говоря, стимулы, которые могут стать для субъекта сигналами о недостижении цели, о неуспешности, есть, а реакция на них отсутствует (или она не вполне адекватная).

4. Почему?

По всей видимости, исходя из элементарной логики, у субъекта деятельности для изменения, коррекции, дополнения, поиска способов и средств деятельности должно быть четкое соотнесение способов и результатов. Но этого сопоставления почему-то не происходит. Чтобы изменить ситуацию, приблизиться к стабильному достижению успешности в деятельности, субъекту деятельности, как минимум, нужно:

1) понимать, знать, осознавать, что за способы и средства используются;

2) представлять, каковы объективно результаты деятельности (с общественной точки зрения или с общественной и личной);

3) знать, что результаты деятельности как таковые должны быть измеримы, а критерии – известны и понятны.

Первые два пункта связаны не только с самой деятельностью (ее непосредственным исполнением), а с работой некого психологического механизма (механизмов), благодаря которому субъект деятельности обретает представление об используемых им способах и средствах деятельности и о ее

результатах (по крайней мере, о значении результатов для самой личности, что может оказаться более важным для ее саморегуляции, чем общепринятые значения – для общества).

Здесь следует провести некую линию разделения. Несмотря на то что в формировании личности, несомненно, играет роль общество, процесс социализации всегда есть баланс между погружением и дистанцированием, слиянием и идентификацией, поэтому и смыслы «для других» и «для себя» не идентичны, не совпадают.

Что касается оценки результатов деятельности, то она не всегда и не вполне подвластна субъекту деятельности. Возможность существования «двойных стандартов» (как в обществе в целом, так и в конкретной организации), при которых декларируется ценность одних факторов, а в действительности учитываются совершенно иные, никто не отменял. Однако анализ данной проблемы не является основной задачей данной монографии.

2.2.2. Стили и рефлексивный механизм

Отбор способов и средств при формировании стилей может происходить как стихийным образом (что бывает, видимо, нередко, поскольку ни в профессиональных, ни в федеральных государственных стандартах [354] разных поколений ничего не говорится о формировании стилей как желательных для обучающихся компетенциях), так и в рамках целенаправленного поиска (в подавляющем большинстве профессиональной и деятельности вообще, сугубо по инициативе самого субъекта; появление такого направления практической психологии, как коучинг, возможно, что-то изменит в этом отношении, например в спорте, при индивидуальной работе с тренером). Во втором случае, очевидно, возможность формирования псевдостиля менее вероятна, хотя многое зависит от конечных целей субъекта.

Как в случае стихийного, так и целенаправленного отбора способов и средств для определенного стиля возникает ряд вопросов относительно условий его осуществления. Так, при стихийном каким образом формируется перечень способов и средств? Насколько он полон? Или у разных субъектов отбор происходит по-разному? Может быть, достижение успешности в деятельности, адаптацию к ней и компенсацию недостаточно развитых профессионально важных качеств можно рассматривать как процесс, подобный решению проблемной задачи (только на менее осознаваемом плане)? И не может ли отбор способов и средств оказаться подобным процессу

выдвижения и проверке гипотез при решении проблемных задач? (В таких условиях разные субъекты ведут себя по-разному: один выдвигает комплекс гипотез и проверяет их по одной, другой и выдвигает, и проверяет гипотезы по одной, третий пробует случайно натолкнуться на решение.) Гипотезой в случае поиска гармоничного стиля деятельности является применяемый способ исполнения деятельности. В том случае, если деятельность абсолютно новая, параллели между поведением субъекта при решении проблемных задач и поиске стиля деятельности представляются еще более вероятными.

Приближаясь к получению ответов на сформулированные выше вопросы, В. А. Толочек активно развивает идею существования типовых стилей, исходя из которых конкретный субъект приходит к индивидуальному стилю деятельности (следует отметить, что сами вопросы в его работах не формулируются, так как для исследователя более значимыми являются условия среды, законы и традиции системы деятельности, внутренний план субъекта остается на периферии) [265, 266, 274]. Но о такой онтологии событий при формировании стиля можно говорить только в том случае, если деятельность существует значительный период времени и типовые стили для конкретных условий среды и средств труда сложились. Если же деятельность новая, то способы и средства только определяются и их отсев или принятие, вероятнее всего, происходит через какое-то время после их «обнаружения» (если обратная связь в виде получаемых результатов деятельности субъектом воспринимается адекватно).

Кроме того, сложность при получении представлений о способах и средствах деятельности заключается в том, что только часть их носит внешний характер, доступный непосредственному наблюдению и изучению, идет ли речь о деятельности физической или умственной. И в том и в другом случае есть свои секреты, некая внутренняя работа, которая может быть неосознаваемой до конца (или в принципе) даже самим субъектом, не говоря об исследователе или наблюдателе.

Приведем два примера из несложных массовых видов деятельности. Объединяющим началом для выбранных видов деятельности является выраженность психомоторного (моторного) компонента.

Ткацкое производство

Как известно, женщины, работавшие на ткацких производствах и пытавшиеся обслуживать одновременно несколько станков, использовали два основных индивидуальных стиля деятельности [101, 107]:

1. С преобладанием исполнительной составляющей деятельности (реактивный стиль – когда действия носят восстанавливающий характер после наступившей условной «катастрофы» – остановки станка по причине нежелательной смены режима или поломки детали).

2. С преобладанием ориентировочной [48] составляющей (и выраженной контрольной, по всей видимости) – проактивный стиль, – когда действия носят упреждающий, профилактический характер. В этом случае у работницы складывается схема, «маршрут» движения по цеху, основанный на изучении и знании особенностей работы отдельных станков и возникающих проблем.

Если бы вся работа исследователя сводилась исключительно к наблюдению, то было бы очевидно только следующее:

1. Одни работницы срываются с места в тех случаях, когда работа станка нарушена (при этом остается непонятным до конца, как они определяют, что пора вмешаться, на какие признаки они опираются, первоначально отбирая те или иные рабочие операции, почему сменяют их на другие и т. п.).

2. Другие планомерно передвигаются в течение всей смены, проводя периодические действия с оборудованием. Зачем они двигаются? Зачем подходят к некоторым станкам по нескольку раз? Зачем прикасаются к деталям станков при их внешне благополучной работе?

Многочисленные исследования дали некоторые ответы на эти вопросы. Если ограничиться только наблюдением, то действия работниц были не вполне понятны. При обращении к более сложным видам деятельности они оказались бы непонятными в принципе. Таким образом, описание даже достаточно примитивных и немногочисленных стилей принципиально невозможно при отсутствии фокуса внимания субъекта на собственных действиях и на их значении для деятельности и для личности.

Водительская деятельность

В водительской деятельности также достаточно подводных камней: разные люди по-разному и с разным успехом адаптируются к этой деятельности. Программы обучения, на основе которых проводится подготовка водителей (в первую очередь речь идет о самой многочисленной и самой слабой части водительского сообщества – о водителях-любителях с категорией водительских прав «В», которым дано право на управление легковыми транспортными средствами), не дифференцированы и не индивидуализированы.

Стили деятельности целенаправленно (извне) не формируются, кандидаты в водители как будущие носители стилей на особенностях своих стилей не сосредоточены. Формирование стилей происходит по принципу «снятия», подражания мастеру (индивидуально-психологические особенности которого могут существенно расходиться с теми, которые присущи ученикам), что далеко не всегда ведет к формированию у учеников стилей, гармоничных для их индивидуальности, и не всегда сопутствует успеху.

Инструкторы могли бы давать ученикам должную обратную связь относительно выбираемых и используемых учеником способов и средств деятельности, тем самым фактически выступая в роли коучеров, но в силу специфики действующих программ обучения и условий приема экзаменов по практическому вождению они в этом нисколько не заинтересованы. Однако представляется, что оставлять процесс формирования стилей деятельности в такой деятельности, как автовождение, на самотек не лучший вариант, поскольку для обеспечения безопасности дорожного движения формирование гармоничных стилей у водителей является если не абсолютным, то весьма существенным фактором.

Ряд работ [140, 143, 158, 163, 169] посвящен изучению особенности планирующего и импульсивного стилей деятельности водителей. Планирующий стиль деятельности характеризуется:

1. Сбором (зачастую предварительным) до начала движения по маршруту информации относительно дорожной среды в целом, схем организации дорожного движения (изучение элементов дорожной среды, количества полос на конкретной дороге, особенностей разметки, знаков движения по полосам, особенностей работы светофоров и т. п.).

2. Планированием водителем своих действий для прохождения маршрута (план маневров – левых, правых, поворотов, разворотов и т. п.).

Предварительное знакомство с маршрутом, составление плана предстоящих действий, возможность опираться не только и не столько на процесс непосредственного восприятия дорожной обстановки, но прежде всего на информацию, хранящуюся в памяти и доступную в любой момент времени, позволяют водителю меньше переключаться в процессе управления автомобилем с одних аспектов дорожной ситуации на другие. Благодаря планированию снижается объем обязательного маневрирования, а на подготовку к осуществлению самого маневра остается больше времени. Процесс участия в дорожном движении становится для водителя более определенным, предсказуемым.

3. Минимизацией маневров и перестроений по маршруту: дополнительные перестроения требуют дополнительного переключения и распределения внимания при осуществлении маневра, что может быть определенным вызовом для лиц с плохим переключением внимания и способствует повышению энергетических вложений в процесс.

4. Поддержанием максимального соответствия между собственным дорожным поведением и правилами дорожного движения, чего легче достичь только при ясном представлении маршрута движения и соответствующем уровне самоконтроля.

В исследованиях [142, 157] было показано, что такая особенность ИСД присуща не только плохо переключающимся водителям, но и водителям с педантичной акцентуацией личности. Для педантичных крайне важно вести себя в соответствии с правилами дорожного движения, что довольно трудно выполнить в условиях российской культуры вождения, особенно в крупных городах.

5. Оценкой и принятием решения в конкретной дорожно-транспортной ситуации с извлечением максимального объема информации, разных аспектов и компонентов дорожной ситуации.

6. Стремлением прогнозировать, оценивать, просчитывать дорожную обстановку наперед, что отражается на специфике использования зеркал заднего вида и внутрисалонного (например, в предпочтении панорамного зеркала, сводящего к минимуму «мертвые» зоны).

7. Расчетом времени нахождения в пути с учетом возможности остановки, задержки на маршруте, что способствует, с одной стороны, обеспечению возможности соблюдения правил дорожного движения, а с другой – позволяет водителю минимизировать количество перестроений и маневров, заранее не планируемых.

8. Активным использованием сигналов «поворотника» в точном соответствии с ПДД для предупреждения остальных участников движения относительно собственных намерений.

9. В целом большей дисциплинированностью водителя, стремлением соблюдать правила дорожного движения» [142].

Импульсивный стиль деятельности обладает противоположными характеристиками.

В случае с водительской деятельностью наблюдается сходная с ткацким производством ситуация: возможность исполнения деятельности за счет опоры на запоминание элементов дорожной среды, ее деталей, схем

организации дорожного движения и т. п. может стать доступной наблюдателю (роль наблюдателя гипотетически может исполнять как исследователь, так и, например, ученик, осваивающий деятельность под руководством конкретного мастера) только в том случае, если субъект труда, носитель стиля с развернутой ориентировочной составляющей деятельности обладает не только способностью к осознанию собственных действий, но и склонностью и способностью их вербализации. И если в отношении приведенных в монографии видов деятельности накопилось достаточно теоретических и эмпирических материалов, чтобы на их основе выстраивать соответствующие методики подготовки и способствовать при необходимости формированию соответствующих индивидуальных стилей деятельности, то во многих сферах деятельности (в особенности новых, коих в последнее время, благодаря расширению сферы виртуальной реальности, становится все больше) такого рода возможности все же находятся в зависимости от уровня развития способностей субъекта труда к рефлексии и последующей вербализации рефлексируемого содержания.

Вне этих склонностей и способностей обнаружение ряда «технологических» аспектов субъектом деятельности становится принципиально невозможным. Исследователь не может создать инструмент для обнаружения явлений, не обозначенных соответствующими понятиями и не имея гипотез. Исключением может оказаться вариант, когда есть некое соответствие или подобие в особенностях психического отражения и выбора способов и средств деятельности субъектом деятельности и исследователем, который также знаком с изучаемой деятельностью и применяемыми в ней технологиями. Именно в силу существования данного исключения такую огромную значимость для исследователя имеет принципиальная возможность опираться не только на объективные методы и изменения, но и на процесс и результаты самонаблюдения.

Возникает вопрос: какой же психологический механизм способен дать полноценное развернутое представление субъекту о его способах и средствах деятельности и их основаниях и стать основой для изменения их в нужном направлении? Если продолжать настаивать на неосознанности процесса формирования стилей деятельности, то пришлось бы уповать на некие имплицитные механизмы обучения. Но если надеяться на возможность осознанного процесса формирования и (при необходимости) динамики, корректировке стиля, то, по всей видимости, такими феноменами должны стать рефлексия и рефлексивный механизм.

Основополагающим аргументом в пользу определения важности значения осознанного подхода к формированию стилей (как инструмента адаптации к деятельности), их положительной динамики в целом и рефлексии в частности могут стать слова В. А. Карпова:

«В связи с общей рефлексивной детерминацией должно быть рассмотрено такое фундаментальное явление, как феномен психической компенсации. Он, формируясь в ходе развития в целом, находит свое наиболее демонстративное и рельефное проявление именно в феноменах рефлексивной регуляции, рефлексивного контроля за деятельностью, поведением, а также в общей феноменологии рефлексивной организации психики. Так, именно осознание тех или иных „слабых“ сторон, недостатков тех или иных процессов, дефицитов в уровне развития тех или иных личностных и когнитивных качеств является, как известно, важнейшей предпосылкой и первым шагом в их преодолении, то есть в их компенсации. Данная закономерность, как известно, зафиксирована и в известной формуле: „осознанный недостаток – это уже не недостаток“» [97, с. 407].

2.3. Основные понятия психологии рефлексии: содержание, функции, уровни, типологизация

2.3.1. Понятие рефлексии в философии и психологии

Рефлексия в философии

Заслугой античных философов является обозначение возможности человека занимать рефлексивную позицию по отношению к миру, а также разработка понятийного аппарата рефлексивного мышления и способов его развертывания [97, с. 11].

И. Кант считал, что «рефлексия есть осознание отношений представлений к различным источникам знания, и только при ее помощи отношение их друг к другу может быть определено» [95, с. 12, 108].

Термин «рефлексия» широко представлен как в разработках философов, так и психологов. Философские работы по проблематике рефлексии не несли в себе практической нагрузки, основывались на теоретических представлениях, описывали явление рефлексии как целостный механизм, свойственный всему человеческому роду. Так, Р. Декарт отождествлял рефлексию

со способностью индивида сосредоточиться на содержании своих мыслей, абстрагировавшись от всего внешнего, телесного [64, с. 340]. Дж. Локк, разводя понятия ощущения и рефлексии, трактовал последнюю как особый источник знания (внутренний опыт в отличие от внешнего, основанного на свидетельствах органов чувств) [170].

Представления даже этих двух авторов принципиально различны и показывают широту и дифференцированность рефлексии: первый связывает рефлексию с размышлениями, а второй – с внутренним опытом, который, скорее, может касаться чувственного начала человека. По всей видимости, понятие рефлексии балансирует на грани рационального и чувственного, а две принципиально различные интерпретации при описании рефлексии обрисовывают стороны, являющиеся частями единого целого рефлексивного механизма. Стремление придерживаться одной стороны ведет к росту не просто разных, но противоречивых позиций.

Явным противником Р. Декарта оказался официальный основатель рефлексивной психологии – А. Буземан, трактовавший рефлексию как «всякое перенесение переживания с внешнего мира на самого себя» [144, с. 12]. Такое толкование рефлексии в большей степени указывает на сосредоточенность человека на собственных чувствах, чем на размышлениях.

В зависимости от занимаемой позиции различные авторы при описании рефлексии могли прибегать к крайностям, отводя рефлексии рациональный или чувственный полюс, либо размещать понятие на границе областей.

Среди авторов, посвятивших свои работы исследованию рефлексии, встречались такие, которые приписывали ей чрезвычайно широкое значение. Например, Д. И. Дубровский отстаивает концепцию, в которой «все рефлексивное практически идентифицируется с осознаваемым и осознанным, тогда как ее зеркальная противоположность – арефлексивность – понимается в связи с такой характеристикой, как „закрытость для осознанного отображения“, для понимания данного содержания, несмотря на то, что последнее наличествует в текущем интервале и выполняет информативно-ценностную или побудительную управляющую функцию, то есть практически олицетворяет пласт неосознанного» [цит. по 144, с. 13].

В общефилософском плане рефлексия рассматривается как форма теоретической деятельности общественно развитого человека, направленная на осмысление собственных действий и законов природы и общества. Это деятельность самопознания, раскрывающая специфику духовного мира человека [186, с. 579]. Такая формулировка, приведенная в Философском сло-

варе, является самым широким из определений рефлексии на данный момент времени.

Среди довольно «узких», скорее метакогнитивистских, трактовок рефлексии можно отметить представление А. А. Митюшина о рефлексии как о специфическом виде мышления более высокого порядка. Эта концепция интересна выделением трех видов рефлексии:

1) элементарной, приводящей к рассмотрению и анализу знаний и поступков и размышлению об их границах и значении;

2) научной, представляющей собой критику и анализ теоретического знания на основе применения и уяснения тех методов и приемов, которые свойственны данной области научного исследования;

3) философской, сводящейся к осознанию и осмыслению предельных оснований бытия и мышления, человеческой культуры в целом [186, с. 579].

Одним из наиболее важных для целостного понимания рефлексии и рефлексивного механизма является мнение, высказанное В. А. Лекторским: ««Каждый акт рефлексии – это акт осмысления, понимания. Последнее же всегда предполагает средства понимания, некоторую рамку смысловых связей. Вне этой рамки невозможна и рефлексия. Вместе с тем смысловая рамка не рефлектируется, а, выпадая из акта рефлексии, берется в качестве его средства, то есть неявного знания» [129].

Рефлексия в психологии

Подходы психологов-исследователей к описанию рефлексии и определения ее содержания также сильно варьируются: от чрезмерно узкого до слишком широкого [121, 235].

Согласовываясь с метакогнитивистской концепцией представления рефлексивного механизма, В. В. Давыдов [62] считает, что «рефлексия как момент мышления внутренне связана со способностью человека к разрешению противоречий», а сам механизм рефлексии не что иное, как «особое умение рассматривать основание способов собственного действия». Этого же мнения придерживается Н. Г. Милорадова [184].

Рассмотрение рефлексии только как некого особого момента мышления представляется немного узким, но в рамках именно такого представления работают многие авторы. Так, например, Д. Дьюи [70] проявлением рефлексии считал определенный уровень критичности мышления, с чем соглашаются и современные исследователи, например Г. С. Никифоров [198].

Определение рефлексии, данное Жаном Пиаже, также вписывается, скорее, в рамки «узкого» подхода: «Рефлексивное мышление – процесс, осуществляющийся на основе знания субъектом логических законов связи объекта с направленным на него действием и на основе необходимости такой связи. Осознание представляет собой процесс концептуализации, то есть реконструкции схемы действия и физической, и логико-математической абстракциями. Первая (эмпирическая) обеспечивает содержательно предметное наполнение, а вторая (собственно рефлексивная) осуществляет схематизацию этого содержания и его развитие в понятие в процессе интериоризации» [211].

В психологических исследованиях рефлексия выступает в двух ипостасях: «как способ осознания исследователем оснований и результатов эмпирических исследований (в большей степени философский уровень применения рефлексии по Митюшину) и как базовое свойство субъекта, благодаря которому становится возможно осознание и регуляция своей жизнедеятельности» [97, с. 19].

Однозначно рефлексия как механизм проявляется при активной работе сознания [235], однако каково именно ее место в структуре сознания? Ответ зависит от представления о сознании.

Попробуем найти этот ответ, обратившись к структуре сознания, предложенной Д. А. Леонтьевым [130].

Д. А. Леонтьев выделяет пять подсистем сознания.

Первые три подсистемы сознания описывают собственно психическое отражение. Во-первых, образ мира, воспринимаемый нами как мир. Этот компонент или подсистема сознания соответствует в общих чертах его классическому пониманию как идеального субъективированного отражения, или перцептивного мира, в терминах Е. Ю. Артемьевой [6]. Здесь работают антитеза «сознание – бессознательное» и многие закономерности, хорошо изученные классической психологией.

«Но образ, как хорошо известно, не тождественен информации, поступающей в мозг на нейрофизиологическом уровне. Построение психического образа (который не тождественен информации) из наличной стимуляции – это активный процесс, истинная работа сознания. Психологические механизмы, осуществляющие эту работу, образуют вторую подсистему сознания… Второй системой подсознания является то, что обладает бытийными (и поддающимися объективному анализу) характеристиками по отношению к сознанию в смысле индивидуально-психологической реальности» [80, с. 132].

Образ имеет отношение к потребностям, мотивам, установкам субъекта, поскольку сознание не самодостаточно, а обслуживает бытие, жизненные процессы, осуществляющие реализацию мотивов, установок и т. п. В связи с чем выделяется третья подсистема, осуществляющая соотнесение образа мира со смысловой сферой личности и сообщающая компонентам образа личностно-смысловую окраску.

Принимая как аксиому сложность внутреннего мира человека по Ф. Е. Василюку [38], Д. А. Леонтьев также предполагает наличие системы механизмов, выполняющих работу по соотнесению, упорядочению, иерархизации и, в случае необходимости, перестройке мотивационно-ценностно-смысловой сферы личности [130]. Это четвертая подсистема сознания.

Наконец, любое представление о сознании будет по меньшей мере неполным, если не учесть в нем пятую подсистему – уникальную человеческую способность произвольно манипулировать образами в поле сознания и направлять луч осознания на объекты и механизмы, обычно остающиеся вне этого поля. Речь идет о рефлексии [130]. Смыслы и смысловые механизмы при этом, по мнению Д. А. Леонтьева, присутствуют почти во всех обозначенных выше подструктурах.

«Во-первых, это внутренний мир, смысловые структуры которого выступают как смыслообразующие источники или инстанции по отношению к более поверхностным, образным структурам сознания. Во-вторых, это подструктура осмысления образа. В-третьих, это сами образы, признание наличия в структуре которых личностного смысла стало в последнее время общим местом в теоретических исследованиях сознания, и, в-четвертых, это механизмы рефлексии, по отношению к которым смысловые содержания выступают в качестве одного из возможных объектов или мишеней» [130].

Таким образом, рефлексия как механизм действительно функционирует в сфере сознания, хотя ее предметом отнюдь не всегда становятся осознаваемые единицы сознания, скорее, она является мостом, благодаря которому могут выстраиваться связи между осознаваемым и неосознаваемым (личностным знанием).

Как известно, по мнению М. Полани, объем знаний конкретной личности ни в коем случае не сводим к сумме логически объективированных компонентов, приобретенных ею в процессе обучения, воспитания и даже самообразования, так как изо всех своих знаний человек извлекает смысл, важный только для него и только для него понятный. С другой стороны, уровень знаний конкретной личности все-таки обычно оценивают другие,

а более конкретно он оценивается по тому объему знаний, который способен донести до других [216].

Знание, не принявшее до поры до времени формы, понятной окружающим, но являющееся несомненной собственностью конкретной личности, М. Полани и называет личностным, давая ему при этом характеристику неявного. Поскольку М. Полани отрицал возможность диалектического рассмотрения отношений знания явного-неявного, их взаимоотношения сохраняют в его интерпретации некоторую статичность. По его мнению, экспликация неявного знания в явное возможна, но она может быть только поверхностной, не дает подлинной глубины [216].

В. А. Лекторский, анализируя соотношения между явным и неявным знанием, считает возможным переходы неявного знания в явное и явного в неявное, а также перестройку всей системы знаний за счет механизма рефлексии [129].

Если же исходить из того, что перестройка системы знаний может произойти в конкретный момент при некоем константном объеме знаний (суммы явного и неявного), то единственный возможный вариант такого изменения – переструктурирование взаимосвязей между различными компонентами знания. Напрашивается вывод о том, что на самом деле рефлексия ответственна за организацию и эксплуатацию связей между разрозненными частями знания.

Подводя итоги анализа представлений о рефлексии в психологии, следует отметить, что основной особенностью рефлексии является выход субъекта (на уровне сознания) за пределы данной ситуации (жизненной или в процессе мышления), по поводу которого разные авторы сходятся, но описывают его в конкретике немного по-разному [38, 97, 123].

Рефлексивные процессы в двух последних случаях могут не осознаваться в полном объеме; общим является не факт их осознания, а то, что они направлены на решение особой задачи, расположены «перпендикулярно линии реализации жизни» [38, с. 25]. Рефлексия «как бы приостанавливает, прерывает этот непрерывный процесс жизни и выводит человека мысленно за ее пределы. Человек как бы занимает позицию вне ее» [238].

В наиболее заостренной форме эта мысль выражена В. И. Слободчиковым, который говорит о двух основных способах существования человека. Один из них – это «жизнь, не выходящая за пределы непосредственных связей, в которых живет человек», когда «весь человек находится внутри самой жизни; всякое его отношение – это отношение к отдельным явлениям жизни, а не к жизни в целом» [253]. Второй способ существования «связан с появлением

собственно внутренней рефлексии», которая «прерывает этот непрерывный поток жизни и выводит человека за его пределы. С появлением такой рефлексии связано ценностно-смысловое определение жизни» [253, с. 23].

Фактически рефлексия, благодаря обеспечению возможности субъекту выйти за пределы ситуации, позволяет не просто увидеть ее со стороны, но и потенциально изменить ее, управлять ею за счет включения рефлексируемого содержания в работу рефлексивного механизма, который Ю. Н. Кулюткин описывает следующим образом: «Рефлексивный механизм – направленность на поиск, выработку средств, с помощью которых можно было бы достичь поставленной цели (гипотез, антиципирующих схем, моделей)» [123]. При этом он выделяет в личности человека две функции: «Я – исполнитель» и «Я – контролер». Они проявляются на разных уровнях рефлексивного отображения. В итоге рефлексия в этом психологическом механизме выполняет функцию многоуровневой обратной связи [123, с. 81].

Тем самым становится отчетливо видна неразрывная связь рефлексивного выхода с функцией смысловой регуляции жизнедеятельности в целом.

2.3.2. Направленность, содержание, типы и функции рефлексии

Направленность или предмет рефлексии. Типологизация

Разные авторы предлагают различные классификации предмета рефлексии, начиная с рассмотрения рефлексии как целостного феномена и отрицания возможности ее типологизации форм и проявлений [69, 260].

Д. А. Леонтьев раскрывает направленность рефлексии наиболее широко, связывая предмет с существующими четырьмя наиболее распространенным подходами к пониманию рефлексии [130]:

1. Понимание рефлексии как объективации по Д. Н. Узнадзе [279], т. е. как осознание определенных аспектов внешней ситуации, задачи и т. п., и идеального преобразования этой ситуации. Такое понимание распространено в исследованиях по психологии мышления (например, [243]).

2. Рефлексия как «взгляд в себя», изучение содержания собственного сознания, что связывает рефлексию с понятиями интроспекции и самосознания (такое представление близко концепции В. В. Столина [258]).

3. Рефлексия как поиск смысла (в решении «задачи на смысл») [135].

4. Рефлексия как процесс решения внутренних конфликтов в смысловой сфере, как критическая переоценка ценностей, поиск ответа на вопрос о смысле жизни [113].

Если сопоставить между собой эти четыре трактовки, в них можно найти общее и различное. Общим в трактовках является процессуальный план. Во всех случаях это осознание и произвольное оперирование в идеальном плане с определенными содержаниями сознания. Разное – содержания сознания, на которые направлены эти процессы. Они могут быть направлены:

- на «экран» сознания, на элементы образа (объективация);
- на механизмы сознания, на процессы, протекающие за «экраном», – самонаблюдение, классическая интроспекция как метод изучения собственного сознания;
- на «осмысляющую» подсистему сознания (решение задачи на смысл);
- на внутренний мир («ценностно-ориентационная деятельность» по Кагану, переоценка ценностей) [цит. по 130].

Содержание и типы рефлексии: классификации

Дифференциация рефлексии на типы возможна с опорой на содержание рефлексивного осмысления. При описании содержания рефлексии авторы, как правило, пишут:

- о способах действий, основаниях, принципах;
- личностных смыслах.

Авторы, работающие в области рефлексивной психологии, чаще остальных упоминают такие типы рефлексии, как:

- предметная (логическая), или интеллектуальная;
- личностная.

Эти два наиболее часто упоминаемых разными авторами типы рефлексии вошли в классификацию И. Н. Семенова и С. Ю. Степанова. Правда, их дифференциация рефлексии на типы оказалась более широкой, так как критерием для выделения типа являлся вид противоречия, ее вызывающего.

По мнению указанных исследователей, субъект может рефлексировать [242, 243]:

1) знания о ролевой структуре и позиционной организации коллективного взаимодействия – это кооперативный тип рефлексии;

2) представления о внутреннем мире другого человека и причинах тех или иных его поступков – это коммуникативный тип рефлексии;

3) свои поступки и образы собственного «Я» как индивидуальности – это личностный тип рефлексии;

4) знания об объекте и способы действия с ним – это интеллектуальный тип рефлексии.

Несмотря на то что что И. Н. Семеновым и С. Ю. Степановым описаны четыре основных типа рефлексии, в своих трудах они подчеркивают, что работают с единым механизмом, аспекты которого последовательно изучаются.

Н. И. Гуткина, опираясь на классификацию И. Канта [95], считала возможным говорить о существовании как минимум двух типов рефлексии (в зависимости от ее предметного содержания), которые она называет логической (это рефлексия в области мышления) и личностной (рефлексия в области самосознания). Впоследствии в процессе исследования ею был выделен и описан особый тип рефлексии – межличностный [60, с. 10–12].

А. В. Карпов также выделяет два типа рефлексии – логическую и регуляционную [97], но представляется, что это разделение основано, скорее, не на содержании рефлексируемого материала, а на его применении, поэтому к данной классификации мы вернемся, рассматривая анализ функций, который выполняет рефлексия в отношении поведения и деятельности человека.

Автор настоящей монографии различает два вида рефлексии по направленности на рефлектируемый объект – предметную и социально-психологическую [144, 145]. Предметная рефлексия – это рефлексия, в которой отображаются способы, основания, принципы действий субъекта (деятельности или поведения). Социальная – психологическая рефлексия – рефлексия, благодаря которой субъект может отражать личностные смыслы (за себя и за другого). При этом автор монографии предлагает дифференциацию рефлексии не только по содержанию, но и по уровням – в соответствии с проявлением рефлексии того или иного плана в онтогенезе и выделяет особый уровень рефлексии – рефлексию профессиональной деятельности.

Если сопоставлять нашу классификацию с класссификацией Н. И. Гуткиной, то получается, что:

- логическая – это предметная рефлексия;
- личностная и межличностная – это типы рефлексии, которые являются составными частями рефлексии в социально-психологической сфере.

Если сопоставлять нашу классификацию с классификацией И. Н. Семенова и С. Ю. Степанова, то получается, что:

- интеллектуальная – это предметная рефлексия (она в том числе может быть обращена на способы и средства мыслительной деятельности);

- коммуникативная и личностная – это разные уровни социально-психологической рефлексии;
- кооперативная – это вариант рефлексии профессиональной деятельности (в более узком аспекте – сугубо утилитарно только для управленческой деятельности).

С точки зрения анализа содержания рефлексии в дальнейшем в данной работе целесообразным представляется выделять как минимум два типа рефлексии – предметную и социально-психологическую.

Однако отметим, что проявления рефлексии могут быть различными, но весьма характерным содержанием их становятся личностные смыслы, их динамика, которая, по всей видимости, более выражена в процессе решения проблемных задач, в связи с чем многие исследователи обращаются к ее изучению [62, 76, 123, 127, 242, 243, 281].

Функции рефлексии

Большинство авторов, пишущих о рефлексии, как будто проводят демаркационную линию между рефлексией как процессом и рефлексией как инструментом саморегуляции. Особняком стоит понятие «рефлексивность» (об этом несколько позже).

А. В. Карпов пытается уйти от этого разделения, предлагая два типа рефлексии [97]: логическую, в большей степени направленную на анализ процесса мышления), и регуляционную, направленную на регуляцию деятельности.

Скорее всего, и этот подход требует определенного уточнения.

Предметно в рефлексии (с помощью рефлексии) субъектом могут отображаться:

- процесс мышления (логическая рефлексия А. В. Карпова отображает именно его);
- собственные чувства и состояния;
- способы деятельности;
- смыслы личностные, свои;
- смыслы, отражаемые за другого.

Однако основной вопрос в том, как именно будут отображаться эти процессы, чувства, смыслы, как часто, для чего, как будут использоваться.

Точность (адекватность отображения) рефлексии, особенно в социально-психологической сфере, – это очень сложная проблема, так как, в отличие от значения (которое для всех), смысл (и тем более личностный) – это

смысл «для себя», а в разных ситуациях и контекстах разные смыслы могут оказаться более верными, точными и адекватными. При этом их точность все равно будет носить субъективный, т. е. не вполне верифицируемый характер. Проверить работоспособность рефлексируемых смыслов в рамках позитивистского подхода можно только одним путем – через результаты деятельности при саморегуляции на основе рефлексии.

Использование результатов рефлексии для самоконтроля и саморегуляции в деятельности и поведении – это уже проблема функциональная, вопрос в том, как именно будут использоваться способы деятельности и личностные смыслы и будут ли в принципе. За это, по всей видимости, отвечает регуляционная рефлексия (по А. В. Карпову). Но это не просто рефлексия как процесс отображения, это рефлексивный механизм, интегрированный с самоконтролем и саморегуляцией деятельности и поведения.

Если сопоставлять классификацию типов рефлексии автора монографии и А. В. Карпова, то получается, что логическая – это предметная рефлексия, а регуляционная – фактически рефлексивный механизм (рефлексия и предметная, и социально-психологическая с контрольной и конструктивной функцией, включенная в самоконтроль и саморегуляцию деятельности и поведения).

Рефлексируемые способы деятельности и личностные смыслы (за себя и за другого) могут просто фиксироваться субъектом (они есть, они присутствуют), а могут активно включаться в самоконтроль и саморегуляцию деятельности и поведения, в связи с чем нами обозначались две функции рефлексивного механизма [144]: контрольная и конструктивная.

На первый взгляд обе функции носят вполне прогрессивный (эффективный) характер: либо осуществление деятельности идет по требуемому извне алгоритму, либо алгоритм прямо по ходу выполнения деятельности совершенствуется, позволяя обеспечить нужный уровень успешности.

Сам В. А. Карпов приписывает рефлексии следующие две функции [97]: трансформационную и генеративную.

По его мнению, ситуативное проявление трансформационной функции рефлексии проявляется в одновременно своеобразном отходе от строгой объективности в действии психических закономерностей и повышении меры субъектности регуляции деятельности, поведения, общения [97, с. 403].

Надситуативное – в собственно генеративной функции. «Рефлексия над деятельностью, над собой, над своим положением в обществе – это не столько констатация чего-либо, а средство развития деятельности и личности,

изменения ее статуса [97, с. 403]. (Относительно данной функции возникает вопрос: разве рефлексия по определению – не над чем-либо? Разве она может быть на одном уровне с деятельностью?)

А. Б. Холмогорова, определяя рефлексию как личностную форму регуляции мышления, классифицирует виды рефлексии в зависимости от функций, которые они реализуют в деятельности, различает контрольную, конструктивную, мобилизирующую и защитную (рационализирующую) рефлексию [281].

А. Б. Холмогорова детальнее всего описывает особую, именно ею впервые описанную функцию рефлексии – защитную, которая особенно ярко проявляется у больных, причем у больных шизофренией.

Эта защитная функция, в частности, проявляется в таких особенностях активизации рефлексии (можно назвать их и нарушениями рефлексивной деятельности), как:

1. В снижении общей продуктивности интеллектуальной деятельности при решении задач, отсутствии переживания «блокады», связанной с проблемностью экспериментального материала.

2. В снижении конструктивной функции рефлексивной регуляции, проявляющемся в нарушениях осознания и объективации оснований поиска решений [78, 281.

3. В значительном снижение удельного веса рефлексивных высказываний.

Понятно, что у больных людей изменения в проявлении рефлексии наиболее ярки, однако, вероятнее всего, что и у здоровых людей рефлексия может проявляться в защитном ключе.

Больше всего вопросов возникает в отношении, собственно, количества рефлексивных высказываний. Учитывая, что количество и направленность рефлексии неразрывно связаны, а акцент исследователей (Холмогоровой с соавторами) был на предметной рефлексии (имеющей отношение к продвижению в поиске способов и средств решения задачи), то увеличение количества социально-психологической рефлексии, включающей личностные смыслы, могло в количественном отношении «не засчитываться» испытуемым, оставаться упущенным, т. е. возможно, что проблема не только или не столько в количестве рефлексии, сколько в предмете рефлексии [144, с. 116].

4. В ослаблении задач рефлексивной регуляции содержания деятельности и резком усилении рефлексии собственного «Я» (личностное «зацикливание») [281].

Таким образом, можно предположить, что у испытуемых Холмогоровой могла включаться именно защитная функция рефлексии, но механизм реали-

зации защиты имеет смысл уточнить. Исследуемые больные в процессе размышления использовали рефлексию, но при этом содержательно это была рефлексия социально-психологического типа с последующей фиксацией или перепроверкой возникающих личностных смыслов вместо предметной (для анализа используемых когнитивных средств) и конструктивной социально-психологической, характерной для динамики продвижения в решении проблемы (задачи). Возможно, что именно зафиксированные Холмогоровой особенности активизации рефлексии определяют особенности саморегуляции лиц с нарушениями психического развития, в частности признанных ограниченно вменяемыми [128].

Однако преломление данных Холмогоровой сквозь призму задач психологии труда, объектом которой, как правило, являются здоровые люди, заставляет задуматься о том, какими особенностями, касающимися активизации рефлексии, характеризуются носители псевдостилей, ведь то, что критично проявляется у людей с отклонениями в психическом функционировании, в более мягкой форме может проявляться у людей здоровых, становясь препятствием или ограничением в достижении успешности деятельности.

В исследовании, проведенном автором настоящей монографии, при изучении связей склонности испытуемых к определенному типу рефлексии и данных по индивидуальной структуре рефлексивного механизма было установлено, что склонность к предметной рефлексии в большей мере связана с адекватностью межличностной и внутриличностной рефлексии, определяемой по уровню самооценки личности и точности рефлексивных ожиданий, проверяемых с помощью социометрии в группах, а также с демонстрацией испытуемыми конструктивной функции предметной рефлексии в условиях решения проблемной задачи [144, 145].

Напротив, склонность к рефлексии в социально-психологической сфере связана с меньшей адекватностью всех уровней личностной рефлексии и «зацикленностью» на использовании контрольной функции рефлексии, когда необходима конструктивная.

На основе полученных данных был сделан вывод о защитной функции в социально-психологической сфере. Данный защитный механизм есть вид рационализации и выражается он в прибегании к постоянному подтверждению собственных рефлексивных ожиданий или фиксации на определенном отношении к ситуации взаимен перехода к предметно-рефлексивной позиции по отношению к собственной деятельности.

5. В установке на самоограничение, которая проявляется в уходе от решения или формального решения задачи одним способом и уходе от решения в случае неудачи.

6. В отсутствии характерного для здоровых людей решения задач через «озарение» [97, с. 370; 281].

Таким образом, если обращаться к работам разных авторов, где приводятся размышления на тему функций рефлексии (большинство авторов пишут именно о рефлексии), то видно, что исследователи чаще всего останавливаются на таком наборе, как:

- фиксация (И. Н. Семенов и С. Ю. Степанов) – в рамках изучения рефлексивной регуляции в процессе решения проблемной задачи;
- контрольная – ответственная за помощь в контроле за деятельностью и поведением, сопоставлением целей и результатов, в том числе промежуточных;
- конструктивная;
- мобилизующая;
- защитная;
- логическая и регуляционная – у логической рефлексии функция, скорее, фиксации, у регуляционной, по всей видимости, – функции самоконтроля и саморегуляции;
- трансформационная;
- генеративная.

В дальнейшем основное внимание будет уделено контрольной и конструктивной функциям.

2.4. Рефлексия, самоконтроль и саморегуляция. Определение подхода к пониманию рефлексивного механизма

2.4.1. Самоконтроль и саморегуляция

Самое общее определение самоконтроля, согласно А. А. Крылову, «может быть дано с позиции функционального подхода к нему, в соответствии с которым, что бы ни являлось объектом самоконтроля, в какую бы сферу психических явлений он ни оказался вовлеченным, его функция носит проверочный характер и заключается в установлении степени совпадения того,

что должно быть, с тем, что еще только может быть или фактически уже имеет место. Содержание компонентов, входящих в состав самоконтроля, естественно, будет меняться в зависимости от того, в каком контексте оно проявляется… С другой стороны, если обратиться к сфере поведения… функция контроля остается неизменной… Она будет заключаться в установлении степени совпадения сличаемых компонентов. Поэтому… в общем определении самоконтроля акцент должен быть сделан на его функциональной сущности, и оно не должно отражать специфику составляющих его компонентов, что, однако, будет вполне уместным, когда определение раскрывается применительно к конкретному объекту самоконтроля» [122].

Следует отметить, что тот же подход, как мы увидим в дальнейшем, справедлив и для рефлексии – благодаря ей в сознании человека будут отражаться принципы действий и личностные смыслы, но предметное содержание самих действий и смыслов может быть разным. Ограничивая предметное содержание, как в случае с самоконтролем, так и с рефлексией, придется переходить к созданию классификаций и изучению отдельных подвидов данных механизмов.

А. А. Крылов подчеркивает, что, с одной стороны, самоконтроль не может осуществляться без наличия того, что, собственно, контролируется, проверяется, с другой стороны, в составе самоконтроля обязательно присутствие эталона, т. е. того, что должно быть. Вопрос о степени совпадения контролируемой и эталонной составляющих решается посредством операции сличения. Если в результате ее осуществления контролируемая и эталонная составляющие не совпадают, то на «выходе» самоконтроля будет иметь место сигнал рассогласования, отражающий степень их расхождения. Если же факт рассогласования не будет выявлен, это означает, что контролируемая составляющая соответствует эталону [122].

А. А. Крылов классифицирует виды самоконтроля исходя из временных, пространственных, структурных характеристик, а также исходя из его произвольности – непроизвольности [122].

В соответствии с пространственным принципом он замечает, что как контролирующая составляющая, так и сам эталон могут поступить в операцию (сличения) по каналам различной модальности.

По временному принципу А. А. Крылов выделяет антиципирующий, текущий и результирующий виды самоконтроля (справедливо провести параллели с временной классификацией рефлексии А. В. Карпова: по всей видимости, каждый вид самоконтроля будет привязан к соответствующему подвиду рефлексии).

Объектом предварительного самоконтроля, включенного в процесс антиципации, является все то, что еще не вступило в фазу непосредственного осуществления, реализации. Например, предварительной проверке с точки зрения правильности их выбора могут подвергнуться цель и программа предстоящей деятельности. Трудно переоценить роль предварительного самоконтроля для предотвращения возможных ошибочных решений, действий, неправильных поступков. Текущий самоконтроль сменяет предварительный и, будучи включенным в процесс выполнения деятельности, направлен на проверку правильности промежуточных результатов. Наконец, результирующий самоконтроль как бы подводит итоги проделанному и помогает ответить на основной вопрос: достигнута ли исходно поставленная цель?

Эстафету изучения самоконтроля А. А. Крылов передал Г. С. Никифорову [199]. Самоконтроль рассматривается Г. С. Никифоровым как «функция установления соответствия между деятельностью и различными психическими процессами субъекта, с одной стороны, и нормами и требованиями, которые предъявляют к нему другие люди (референтная группа) или он сам, с другой стороны». Г. С. Никифоров выделяет три виды самоконтроля: контроль эмоциональной сферы, деятельностный, поведенческий.

«Эмоциональный самоконтроль – это самоконтроль собственных эмоциональных состояний и их поведенческих проявлений как в деятельности, так и в общении. Самоконтроль в деятельности – это склонность человека к самоконтролю в процессе реализации различных видов деятельности, который включает в себя следующие этапы: прогнозирование, планирование, контроль за исполнением и оценку результатов. Социальный самоконтроль – данная шкала оценивает склонность человека к самоконтролю собственного поведения, в том числе коммуникативного, в процессе межличностного и межгруппового взаимодействия» [199].

Можно провести параллели между выделяемыми Г. С. Никифоровым видами самоконтроля и классификацией типологии рефлексии автора монографии: очевидно, что в основе контроля лежит предметная рефлексия, а в основе эмоционального и поведенческого – социально-психологическая. При этом результативность самоконтроля очевидно зависит от точности рефлексивного отражения; склонности в большей степени контролировать ту или иную сферу.

Опираясь на структурно-функциональный подход, О. А. Конопкин [115] создал модель осознанной саморегуляции поведения человека. Согласно его представлениям, процесс саморегуляции представляет собой единую струк-

туру, состоящую из функциональных звеньев, которые были выделены на основе их функций в системе саморегуляции человека.

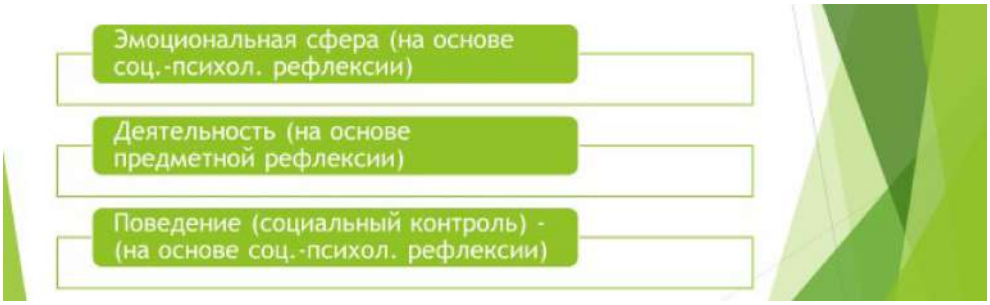

Рис. 6. Виды самоконтроля по Г. С. Никифорову

Развивая идеи О. А. Конопкина и опираясь на субъектно-деятельностный подход, В. И. Моросанова [189, 190] предложила концепцию индивидуального стиля саморегуляции. Основная идея концепции заключается в оценке индивидуальных особенностей процесса саморегуляции, устойчиво проявляющихся в деятельности и психической активности человека и обусловленных индивидуально-психологическими особенностями личности (рис. 7).

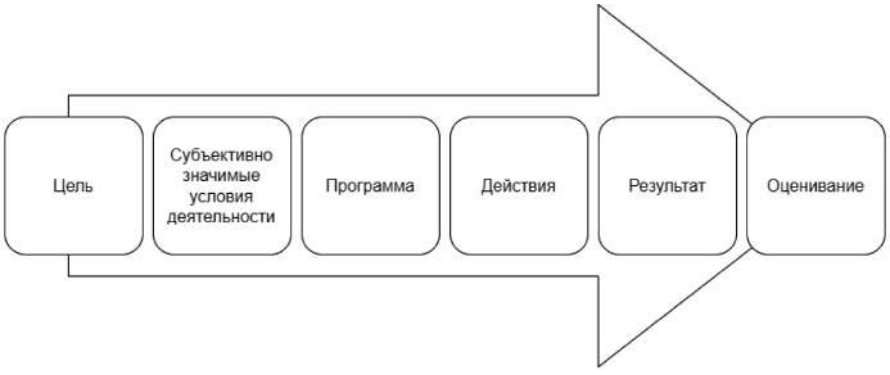

Рис. 7. Модель осознанной саморегуляции активности Конопкина – Моросановой

Согласно О. А. Конопкину и В. И. Моросановой, саморегуляция произвольной активности человека понимается как системно организованный психический процесс по инициации, построению, поддержанию и управлению всеми видами и формами внешней и внутренней активности, который направлен на достижение принимаемых субъектом целей [115, 189, 190].

По определению В. И. Моросановой, «стилевыми особенностями саморегуляции являются типичные для человека и наиболее существенные индивидуальные особенности самоорганизации и управления внешней и внутренней целенаправленной активностью, устойчиво проявляющееся в различных ее видах» [190].

Стиль саморегуляции проявляется в том, каким образом человек планирует и программирует достижение жизненных целей, учитывает значимые внешние и внутренние условия, оценивает результаты и корректирует свою активность для достижения субъективно приемлемых результатов, в том, в какой мере процессы самоорганизации развиты и осознаны [190].

Психическая регуляция поведения представляет собой многоуровневую динамическую систему мотивов, целей, планов, оперативных образов и других компонентов, характеризующих специфику отражения и моделирования действительности, в том числе рефлексии субъекта деятельности [190].

2.4.2. Рефлексия и соотношение между самоконтролем и саморегуляцией

По всей видимости, самоконтроль действует на тех этапах деятельности, когда не нужно менять способы и средства, а нужно безошибочно их использовать на этапе осуществления планов, когда следует не задумываться о нормах поведения, а их придерживаться, и т. д. Иными словами, самоконтроль является составной частью саморегуляции.

Рефлексия же используется субъектом в самоконтроле для осознания способов собственных действий (поступков) и их сверки с соответствующими образцами (нормами). По всей видимости, это предметная рефлексия и социально-психологическая рефлексия с контрольной функцией.

В тех случаях, когда процесс саморегуляции запущен полностью, начиная с этапа постановки целей и заканчивая самооцениванием, рефлексия важна еще и при планировании (алгоритмизации) действий (конструктивная функция предметной рефлексии) и при самооценивании (поиск личностных смыслов полученных результатов, и, вероятно, коррекция целей или постановка новых целей исходя из отрефлексированных смыслов).

Таким образом, схему В. И. Моросановой можно «достроить», добавив в нее механизм самоконтроля (как кольца в кольце), базирующегося на предметной рефлексии с контрольной функцией, и за счет рефлексии с конструктивной функцией, ответственной за перестроение образов действий

и обнаружение новых личностных смыслов. Таким образом, возможности использования результатов рефлексивного отражения достаточно широки и связаны с возможностью не только фиксировать используемые способы и возникающие личностные смыслы, но и включать их в самоконтроль и саморегуляцию поведения и деятельности.

По всей видимости, именно рефлексия в структуре саморегуляции может способствовать эффективности функционирования каждого из звеньев и всей системы в целом.

2.4.3. Рефлексивный механизм

Под рефлексивным механизмом понимается механизм отражения смыслов и принципов действий с последующим их включением в самоконтроль и саморегуляцию психических процессов, деятельности и поведения посредством определения связей между конкретной ситуацией и мировоззрением личности [144, 145].

Отдельные элементы рефлексивного механизма выделялись по нескольким критериям:

- по содержанию рефлексивного осмысления;
- функциям;
- уровням – в зависимости от позиций рефлексирующего и функций, задействуемых данным элементом рефлексивного механизма с учетом закономерностей становления самосознания в онтогенезе (табл. 2).

Таблица 2

Содержание рефлексии, функции рефлексии и уровни рефлексивного механизма в соотнесении с формированием рефлексивного механизма в онтогенезе

Предметная	Социально-психологическая
Межличностная фаза	
Ситуативно-межличностная (оценка и контроль конкретной ситуации межличностного взаимодействия)	Управленческая (планирование и организация ролевых взаимодействий)
Внеситуативно-межличностная (оценка и контроль существующих межличностных отношений)	Кооперативная (оценка ситуативных ролевых взаимодействий)
Внутримежличностная (понимание и оценка личности другого человека)	Представление о ролевых функциях других людей

Окончание табл. 2

Предметная	Социально-психологическая
Личностная фаза	
Внутриличностная (критическая оценка собственной личности)	Рефлексия в области профессиональной деятельности с конструктивной функцией Предметная с конструктивной функцией
Внеситуативно-личностная	Рефлексия в области профессиональной деятельности (исполнительские функции) с контрольной функцией
Ситуативно-личностная (оценка личности	Предметная с контрольной функцией (с опорой на внутренний, а затем общий образец)
Доличностная фаза	
Внеситуативно-внеличностная (коллективная форма)	Предметная с конструктивной функцией (коллективная форма)
Ситуативно-внеличностная (эмоциональная экспрессия)	Предметная с контрольной функцией (контроль по внешнему образцу)

Табл. 2 показывает, в какой последовательности разные уровни рефлексии (с различным содержанием) становятся доступными для субъекта в ходе онтогенеза – это происходит не одномоментно, а постепенно, являя собой, скорее, постепенно открывающиеся ему уровни рефлексии, которые могут при необходимости включаться в процессы самоконтроля и саморегуляции. Переход на каждый новый уровень, движение от фазы к фазе позволяет субъекту рефлексировать новое предметное содержание в дополнение к тому, что рефлексировалось им раньше, однако не гарантирует успешность деятельности только за счет обращения к нему. Успешность определяется тем, что именно отражается в содержании рефлексии, насколько это соотносимо с реальностью и как именно ее результаты применяются субъектом: на уровне отражения, контроля или саморегуляции.

2.4.4. Дискуссионные проблемы психологии рефлексии

Размышляя о возможных плюсах и минусах рефлексии, необходимо провести еще одно разделение понятий – между рефлексией как процессом и рефлексивностью как неким свойством.

Анализ ряда работ по психологии рефлексии (и не только) еще в 1994–1998 гг. показал довольно устойчивое использование понятия «рефлексивность» (наряду с понятием «рефлексия»), причем по внутреннему содержанию несколько отличного от понимания рефлексии как процесса.

Довольно часто понятия «рефлексия» и «рефлексивное», «рефлексивность» употребляются как синонимы. Так, Д. И. Дубровский отстаивает концепцию, в которой «все рефлексивное практически идентифицируется с осознаваемым и осознанным, тогда как ее зеркальная противоположность – арефлексивность – понимается в связи с такой характеристикой, как „закрытость для осознанного отображения“ для понимания данного содержания, несмотря на то что последнее наличествует в текущем интервале и выполняет информативно-ценностную или побудительную управляющую функцию, т. е. практически олицетворяет пласт неосознанного» [69, с. 76–87].

На примере работ И. Н. Семенова и С. Ю. Степанова [242, 243] можно заметить, что разделение рефлексии и рефлексивности не слишком важно и для других авторов. Так, Рей Брэдбери пишет: «Рефлексивность означает осознанное отображение и, следовательно, в той или иной степени знание, понимание содержания наличного явления субъективной реальности – образа переживания, внутреннего побуждения, субъективной символики» [30]. Данный подход можно обозначить как «рефлексия – нерефлексия».

Кроме того, в когнитивной психологии существует интерпретация термина «рефлексивность» как характеристики когнитивного стиля, отражающей осторожность испытуемого в принятии решения.

Попытка сопоставления рефлексивности как одной из особенностей активизации рефлексивного механизма, проявляющейся в склонности к высокой частоте применения рефлексии с контрольной функцией, с рефлексивностью как характеристикой когнитивного стиля, была сделана в диссертационной работе автора монографии [143].

Проблема разграничения понятий «рефлексия» и «рефлексивность» решается также в работах А. В. Карпова [96, 97, 98]. А. В. Карпов подчеркивает важность рассмотрения рефлексии как процесса, рефлексивности как психического свойства. Рефлексивность его в работах рассматривается как результативный, итоговый эффект всей системы рефлексивных процессов, который может и должен изучаться как психическое свойство, хотя и весьма специфическое. А. В. Карпов настаивает на том, что рефлексивность имеет индивидуальную меру выраженности и может быть измерена.

Обращаясь к измерению рефлексивности как психического свойства с помощью авторской методики и соотнося результаты измерений с успешностью

субъектов с разным уровнем рефлексивности в такой сложной профессиональной деятельности, как управленческая, А. В. Карпов обнаруживает сложный (приближающийся к криволинейному) характер связи. Исследователь указывает на то, что «оказание ингибирующего влияния высокого уровня рефлексивности вызвано сцепленностью этого свойства с такими индивидуальными качествами, как нейротизм, сенситивность, ригидность, развитость „психологических защит“, которые, в свою очередь, для управленческой деятельности, скорее, противопоказаны» [97, с. 236–237].

Подводя определенные итоги теоретического анализа исследования рефлексии и рефлексивности, можно сделать вывод о том, что в современной науке сосуществуют три разных подхода при попытке анализа природы рефлексивности:

- как к характеристике работы рефлексивного механизма;
- личностному свойству;
- характеристике когнитивного стиля.

В целом следует отметить, что попытки развести рефлексию как процесс и рефлексивность как личностное свойство, по крайней мере в отечественной научной литературе, практически единичны.

2.4.5. Рефлексивность и успешность деятельности

На эмпирическом уровне отражение рефлексивности на успешности разных видов деятельности рассматривалось наиболее полно в работах А. В. Карпова и автора монографии [96, 97, 98, 143, 144, 150].

В диссертационной работе автора монографии велся поиск следов положительного и отрицательного влияния рефлексии на деятельность и поведение, для чего пришлось разделить рефлексию (как процесс), рефлексивный механизм (как особенности активизации, применения рефлексии) и рефлексивность.

Под рефлексией, как ранее указывалось, понималось отражение принципов действий и смыслов, в том числе личностных, лежащих в основе самоконтроля и саморегуляции психических процессов, деятельности и поведения.

Рефлексивный механизм рассматривался как механизм фиксации личностных смыслов и принципов действий с последующим возможным включением их в самоконтроль и саморегуляцию деятельности и поведения посредством определения связей между конкретной ситуацией и мировоззрением личности.

Под рефлексивностью в диссертационном исследовании подразумевалась частота использования личностью контрольной функции рефлексии любого и типа и уровня.

Именно такое представление рефлексивности представлялось ключом к решению поставленной задачи. Автор исходила из того, что склонность к перепроверке используемых образов действий, ранее осознанных личностных смыслов, отношений и «Образа-Я» может служить гарантией для успешного применения стандартных приемов, но несовместима с поиском творческих решений. Предполагалось, что за счет перепроверки старых связей резко увеличивается экстенсивность работы (пласт проработан во всех возможных направлениях), но происходит это за счет уменьшения интенсивности продвижения.

В эмпирическом исследовании автором монографии изучались [144]:

- экспериментальное определение степени рефлексивности испытуемых, т. е. количественной характеристики обращения их к контрольной функции рефлексивного механизма;
- экспериментальное определение склонности испытуемых к определенному виду рефлексии (предметной или социально-психологической);
- сопоставление выявленных особенностей использования рефлексии испытуемыми и успешности выполнения различных заданий;
- сопоставление особенностей использования рефлексии и уровня овладения рефлексивным механизмом, в результате чего станут возможны показ компенсаторных и защитных возможностей той или иной технологии использования рефлексии, а также разработка рекомендации по изменению менее удачной стратегии на более удачную;
- сопоставление особенностей использования рефлексии с успешностью решения заданий, моделирующих производственную и конструкторскую (в целом профессиональную) деятельность инженера-строителя, с целью выявления более эффективной стратегии использования рефлексии в профессиональной деятельности современным специалистом;
- индивидуально-психологические особенности испытуемых, использующих различные виды стратегии с тем, чтобы понять причины формирования определенных особенностей активизации рефлексивного механизма, а также найти каналы, по которым воздействие на эти особенности было бы возможно через структуру личности.

Кроме того, экспериментально подтверждалась разработанная схема развития рефлексивного механизма и подчиненности ее иерархическому

и координационному принципам организации. В работе [144] описаны особенности активизации рефлексивного механизма, присущего личности и субъекту деятельности (можно говорить о неких личностных предпочтениях, пристрастности при использовании рефлексии: по частоте обращения к ней, по ее предмету (направленности на принципы действий или личностные смыслы, на использование рефлексии только как фиксации на тех или иных принципах или смыслах или на включении их в самоконтроль и саморегуляцию деятельности и поведения). Там же рассматривались связи между особенностями активизации рефлексивного механизма (частотой применения рефлексии, направленностью рефлексивности, частотой активизации рефлексии с определенной функцией) и структурой интеллекта респондентов с технической и гуманитарной направленностью, успешностью инженерной деятельности (конструкторской и производственной) [143].

Для оценки степени рефлексивности использовался самостоятельно сконструированный автором опросник.

Исследовались две основные особенности активизации рефлексивного механизма: степень рефлексивности испытуемых и их склонность к определенному виду рефлексии, а также связи между особенностями активизации рефлексии и успешностью выполнения испытуемыми заданий, моделирующих профессиональную деятельность инженера. В ходе исследования выяснилось, что особенности активизации рефлексии могут играть двоякую роль как для успешности решения профессиональных задач, так и для организации общения (в частности, для понимания человека человеком).

Склонность к предметному виду рефлексии оказалась связанной с технической направленностью и техническими способностями субъекта деятельности, а склонность к рефлексии в социально-психологической сфере – связанной с гуманитарной направленностью испытуемых. Наличие такой зависимости повлияла на успешность испытуемых при выполнении задания, в котором создавались условия для моделирования решений, принимаемых специалистами в условиях конкретной профессиональной деятельности (в диссертационном исследовании рассматривалась деятельность инженера-конструктора и инженера-производственника) [144, 145]. Склонные к предметной рефлексии испытуемые показали лучшие результаты, чем предпочитающие социально-психологическую рефлексию, что в определенной мере соответствует выводам других авторов, сделанным при изучении интеллектуальных, мотивационных и характерологических составляющих психологической готовности студентов к профессиональной деятельности.

Логично было бы предположить, что направленность рефлексивности может отразиться и на особенностях становления и динамики стилей, включая стили автовождения.

Особенности активизации рефлексии оказались весьма интересным образом связанными со сформированностью структуры рефлексивного механизма. Так, склонность к предметной рефлексии оказалась связанной с большей сформированностью всего рефлексивного механизма. В связи с этим предметную рефлексию можно считать компенсационным механизмом. Склонность к социально-психологической рефлексии, как правило, связана с меньшей сформированностью структуры рефлексивного механизма. Поэтому склонность к применению рефлексии в социально-психологической сфере можно считать защитным механизмом, особенно при сочетании со средней степенью рефлексивности испытуемых.

В исследовании были выделены два вида рефлексивности [143, 144]: как частота применения контрольной функции (и фиксации) и как частота применения конструктивной функции.

В той же диссертационной работе [144] на эмпирическом уровне рассматривалась рефлексивность, основанная на рефлексии с контрольной функцией, – связанная с включением результатов рефлексии в самоконтроль деятельности и поведения. Такая фокусировка исследования представляется вполне логичной, поскольку проводился поиск негативных сторон рефлексии, а важным негативным обстоятельством не в последнюю очередь может являться потеря времени. О «чистой» потере времени точно можно говорить в том случае, если прогресса в плане результатов нет, а время как ресурс истрачено и на саму работу, и на контроль выполнения ее по определенному алгоритму, и тем более на подтверждение личностного смысла (смыслов) выполненных действий, полученных результатов деятельности, сложившихся отношений, имеющихся у личности (субъекта) качеств.

Эмпирически исследовался только первый тип рефлексивности, так как предполагалось, что негатив «включения» в процессе деятельности рефлексии и рефлексивного механизма может скрываться именно в чрезмерном обращении к контрольной функции, тогда как склонность к конструктивной функции, предполагающей изменение образцов для контроля действий и смыслов, предполагает изменение, динамику и прогресс.

Автор исходила из того, что, если время истрачено на изменение алгоритмов и смыслов, даже при негативном отражении на результатах это, скорее, может рассматриваться как промежуточный результат (пусть на конкретный

момент времени и негативный) и трактоваться как показатель динамики. Однако такой вывод теперь представляется неоднозначным, поскольку вполне вероятно, что чрезмерно частое обращение к конструктивной функции (особенно в социально-психологической сфере) тоже может иметь некие «подводные камни», свои отрицательные последствия при использовании.

Так, обращаясь к схеме профессиональной психологической устойчивости (рис. 8) [162], предложенной автором монографии, можно увидеть, в каком случае чрезвычайно высока вероятность опоры субъекта на социально-психологическую рефлексию (предметом которой являются личностные смыслы) с конструктивной функцией (результатами которой могут явиться изменения мотива, перестройка системы мотивов).

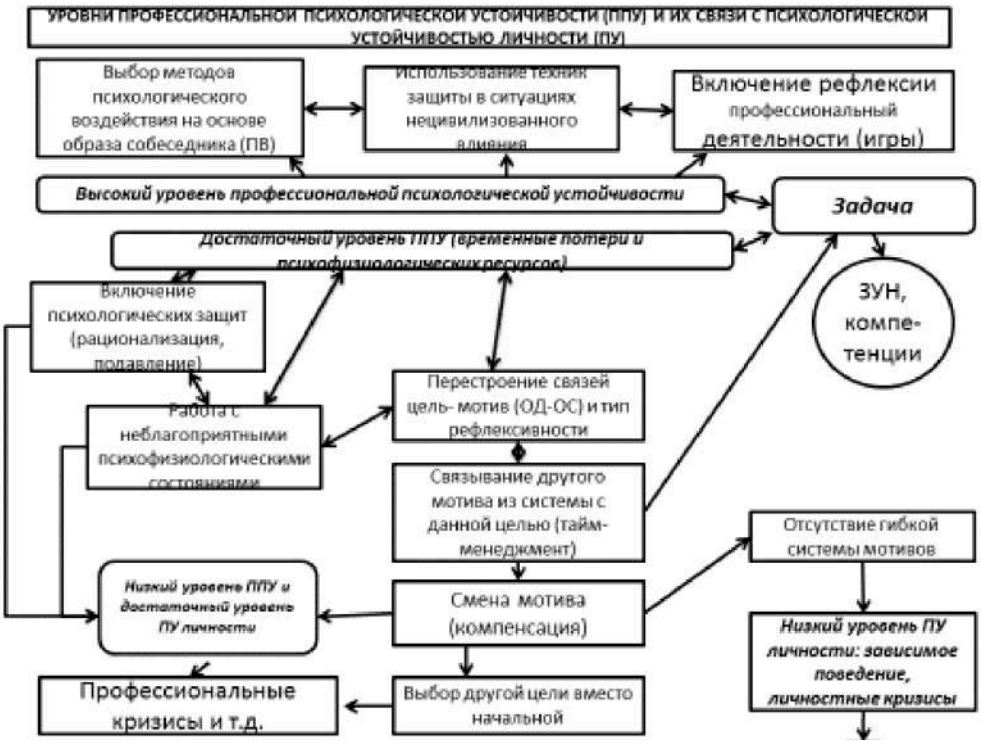

Рис. 8. Схема профессиональной психологической устойчивости

Как бы обратным путем идя по схеме от результатов (последствий) к условиям, можно предположить, что чрезмерная активность социально-психологической рефлексии с конструктивной функцией происходит при

разрушении связи между целью и мотивом, когда рушится система мотивов личности в целом (что уже рассматривалось в начале данной главы как одна из причин формирования или сохранения псевдостилей). Такого рода «происшествие» представляет некую катастрофу личности и точно отнимает время, отвлекая от продуктивной предметной деятельности. Такую склонность к переходу от поиска эффективных способов и действий (на основе предметной рефлексии) к переосмыслению мотивов и их системы (на основе социально-психологической рефлексии) автор рассматривает как признак низкого уровня психологической устойчивости личности.

Что же касается, собственно, стилей, их формирования или динамики, то если фиксация и контроль негативны из-за застревания на имеющихся в опыте или объективно заданных образцах, то бесконечная трансформация смыслов способна «обессмыслить» используемые эффективные средства и способы деятельности – они игнорируются или отвергаются субъектом, поскольку перестают иметь значимость для него в силу изменения смыслов.

Однако все сказанное выше относительно выраженности рефлексивности с конструктивной функцией является предположениями: данный тип рефлексивности, тем более в ключе поиска негативных последствий, не исследовался в работах других авторов (если только не в рамках рефлексивной психологии).

В работе А. В. Карпова разделения рефлексивности как личностного свойства в зависимости от того, склонен субъект чаще использовать ту или иную функцию рефлексивного механизма, нет.

А. В. Карпов исследует рефлексивность как личностное свойство [97, 98]. Благодаря проведению множества эмпирических исследований ученый установил связь между успешностью в отдельных видах деятельности в зависимости от степени развития рефлексивности [90, 97, 98], в частности:

- в исполнительской деятельности связь между степенью выраженности рефлексивности и эффективностью деятельности, по экспертным оценкам, зафиксирована в виде s-образной кривой; подчеркивается, что существует некий диапазон рефлексивности, при которой оказываемые извне управленческие воздействия приводят к наиболее выраженным изменениям, собственно, в исполнительской деятельности;
- в управленческой деятельности связь между рефлексивностью и результативностью носит криволинейный характер, а именно: наиболее высокие результаты достигаются управленцами со средним уровнем рефлексивности, тогда как низкие и высокие – со степенью рефлексивности ниже и выше среднего уровня.

А. В. Карпов настаивает на том, что связь средних показателей рефлексивности с наибольшей достигаемой эффективностью деятельности как в управленческой, так и в исполнительской сфере является важной предпосылкой для групповой адаптивности (субъекта деятельности).

Работа В. А. Карпова [97] является одной из немногих, где процессуальные характеристики рефлексии соотносятся со стилевыми характеристиками деятельности, – прежде всего это степени рефлексивности и склонности руководителя к авторитарному, демократическому, либеральному (попустительскому) стилям руководства. Низкорефлексивные склонны к авторитарному и директивному стилям, тогда как высокорефлексивные – к демократическому, либеральному и партисипативному. При этом степень рефлексивности отражается и в том, какие стили руководства подчиненные хотели бы иметь реализованными по отношению к себе.

Между результатами, полученными при изучении роли рефлексивности в успешности деятельности в работах А. В. Карпова и автора монографии, можно отметить как совпадения, так и определенные противоречия. В частности, криволинейный характер связи между уровнем общей рефлексивности и достигаемыми результатами при решении специфических задач деятельности и взаимодействия проявлялся в работе [144].

Следует отметить, что, согласно автору монографии, лучших результатов при решении моделей профессиональных задач (конструкторского и производственного типа) добивались лица с высоким уровнем рефлексивности, а не со средним.

Есть объективные причины различий в полученных результатах, а именно:

- исследования А. В. Карпова проводились на профессионалах с достаточно большим стажем работы, тогда как в работе автора монографии – на субъектах, находящихся на более ранней стадии профессионализации (студентах старших курсов [97, 144]);
- есть расхождения между исследователями, собственно, в понимании авторами рефлексивности как свойства (у автора монографии исследуется только контрольная функция рефлексии, у А. В. Карпова – частота обращения к рефлексии в принципе);
- наблюдается близость, аналогичность, но не идентичность видов деятельности, успешность которых анализировалась в связи с уровнем рефлексивности;
- сфокусированность авторов на разных аспектах результатов при оценке успешности деятельности: нами с помощью экспертов создавались ситу-

ации из профессиональной деятельности, которые требовали опоры именно на рефлексию (предметного или социально-психологического типа), тогда как в исследовании А. В. Карпова оценивалась на основе экспертных оценок общая эффективность деятельности респондентов;

- в рассматриваемых работах использовались разные методики для оценки рефлексивности (в обоих случаях авторские), при этом методика А. В. Карпова не предполагала выделения отдельных видов направленности (в зависимости от предметного содержания рефлексии), тогда как методика автора настоящей монографии конструировалась не только с целью определения степени рефлексивности, но и направленности рефлексивности респондентов.

Тем не менее, несмотря на отмеченные расхождения, есть важный пункт, в котором оба автора совпали при анализе эмпирических данных: зафиксирована неоднозначность влияния частоты активизации рефлексии (в нашем варианте) или уровня рефлексивности (в подходе А. В. Карпова) на результаты деятельности (с учетом предметности той или иной деятельности) – в обоих исследованиях установлен сложный характер связи:

- U-образный (у А. В. Карпова в управленческой деятельности, у нас также, только у Карпова лучшие результаты наблюдались при среднем уровне рефлексивности, а у автора монографии в отношении социально-психологической сферы – наихудшие) [97, 144].
- S-образный (для исполнительской деятельности) – с наличием некого уровня рефлексивности, при котором результаты наиболее высоки;
- прямолинейный у автора монографии (в отношении решения задач конструкторской деятельности, имеющей зачатки творческого подхода).

В целом в отношении изучения рефлексии и обозначения перспектив дальнейшей работы важно отметить, что в психологии рефлексии (очень осторожно заявляющей о себе в пространстве российской науки) пока не прояснены такие вопросы, как:

- что же именно запускает рефлексию, что является причиной выхода на рефлексивную позицию по отношению к деятельности или к поведению (и невыхода на нее, кстати, тоже);
- почему в определенный момент времени содержанием рефлексии становятся принципы действий, а в другой – личностные смыслы;
- как именно применяется рефлексия, как связано ее включение или невключение в механизмы самоконтроля и саморегуляции с индивидуально-психологическими особенностями субъекта и с какими еще;

● насколько положительна роль рефлексии с конструктивной функцией и зависит ли это в какой-либо мере от сферы приложения рефлексии (частный, но тоже интересный в научном плане вопрос).

Для проявления рефлексии, по мнению многих авторов, важна ситуация неуспеха [78, 219, 242, 243, 281]. Особенно часто рефлексивное осмысление возникает (и именно поэтому, по всей видимости, чаще всего изучается) при решении проблемных познавательных задач. Дело в том, что в рамках проблемной задачи переживание неуспеха приходит быстрее: так или иначе в новых для субъекта познавательных задачах (тем более, если они основаны на работе закономерностей технических или естественных наук) есть правильные и неправильные ответы, сама жизнь расставляет все по своим местам. Рефлексия здесь гипотетически может запускаться в условиях объективно пережитой неудачи – при получении неправильного решения, неправильного ответа. В этом случае условием запуска рефлексии все равно является осознание неудачи (объективно случившейся, о чем испытуемому или ученику сообщает исследователь или педагог).

Однако, когда субъекту может требоваться не кардинальная смена, а только улучшение (совершенствование) способов и средств деятельности, ситуация неуспеха не всегда столь очевидна.

На ранних стадиях обучения, когда субъекту понятен несложный характер задач, когда довольно заметны допускаемые ошибки при получении брака, не заметить ситуацию неуспеха сложно.

Запуск предметной рефлексии, вероятно, легко может детерминироваться рефлексией социально-психологической (личностный смысл: «я неудачник», «я проиграл»). Хотя, по всей видимости, даже этот вариант не всегда доступен субъекту – у одного субъекта рефлексия запускается, у другого нет.

Кроме того, например, при росте мастерства очевидный неуспех гораздо менее вероятен, однако стагнация (остановка прироста профессионализма, остановка роста или снижение сложности решаемых задач) тоже может рассматриваться как вариант неуспеха.

Большая проблема заключается в том, что, как было указано выше, сами цели могут оказаться для субъекта иными (вспомним пример с водительской деятельностью).

2.4.6. Условия активизации рефлексии. Рефлексия в онтогенезе

Активизация рефлексии в исследованиях разных авторов часто исследуется в проблемных ситуациях, ситуациях неуспеха, в которых, видимо,

вызвать ее оказывается проще, но проявление ее возможно и при других условиях (тот же уровень проблемности ситуации для разных субъектов тоже может сильно разниться), и для конкретной личности они могут оказаться определенными.

С другой стороны, отдельные исследователи настаивают на том, что «рефлексивные паузы выполняют функцию генезиса, развития. Потому личность… проявляясь в рефлексии, в рефлексии же и формируется…» [97, с. 403].

Представляется, что наличие рефлексивных пауз, скорее, характеристика, признак, симптом, но отнюдь не гарантия развития (прогресса).

В подтверждение первой второй идеи укажем на то, что что осознание себя (как субъектов деятельности, как субъектов мыслительного процесса и т. п.) у разных людей происходит в разном возрасте (несмотря на выявленные общие закономерности развития самосознания и рефлексии). Так, на основе опроса студентов технического вуза было установлено, что чаще всего первое обращение к рефлексии, связанное (и сохранившееся в памяти) с осознанием самого себя в рамках определенной ситуации как занятого определенной осмысленной деятельностью или отдающего отчет по конкретной ситуации, чаще всего случается в возрасте 5–6 лет, но у отдельных лиц и в возрасте около года и даже ранее.

Одна из опрошенных респонденток упоминает о том, что помнит себя лежащей в кроватке и плачущей от чувства покинутости и одиночества. Спустя некоторое время появляется мать девочки и дает ей мягкого мишку, показывая, как можно нажать ему на животик и услышать рычание. Девочка помнит комнату, расположение кровати относительно двери, мишку, свои эмоции в момент нахождения в одиночестве и в момент появления матери. Тогда она еще не могла активно перемещаться по кровати. Ребенку было меньше года.

Интересным примером в данном случае может являться писатель Рей Брэдбери, который в числе своих первых воспоминаний называет обряд обрезания, совершенный вскоре после его рождения.

На примере этих двух случаев можно попытаться предположить, что могло явиться спусковым крючком для рефлексии: депривация потребностей, болевые ощущения, негативные эмоции?

Опрос позволяет высказать следующие соображения:

1. Если условия активизации рефлексии не всегда определяются возникновением ситуации неудачи (и тем более не обязательно неудачи, которая случилась по ходу непосредственно исполняемой деятельности, если

предметно рефлексия в процессе деятельности обращается к не сопряженному с деятельностью предметному содержанию или сопряженному косвенно, на уровне ассоциативных связей), то что тогда становится активирующим фактором?

2. В формирование рефлексии у ребенка вероятный вклад вносит социальное окружение (родители и другие близкие, значимые люди). Именно они обращают внимание ребенка на его действия и поступки, их принципы и основания, приписывают им смыслы, и, вероятно, от качества их рефлексии, частоты обращения к ней в процессе взаимодействия с ребенком могут оказаться в зависимости в дальнейшем и склонность ребенка к рефлексии, уровень его рефлексивности, но наверняка это не единственный определяющий фактор.

3. У разных людей первая активизация рефлексии случается, по всей видимости, в разном возрасте и по разным поводам, – значит, запуск ее может произойти (и происходит) по разным причинам.

В целом можно сформулировать гипотезы о том, что:

1) легкость инициации запуска рефлексии (например, предметной) в определенной сфере – это и симптом (признак) особой мотивированности к достижению успехов в конкретной сфере, и, возможно, признак неких способностей и к ней;

2) «вычислить», уловить эту предрасположенность можно при изучении связей между стилями и их конкретными характеристиками при наличии определенной связи: если конкретный вид деятельности резко выпадет из общей закономерности – это и будет указанием на наличие «экстремумов» в мотивации и (или) способностях.

Выводы по главе

Рефлексия однозначно имеет значение для формирования стиля деятельности уже на том основании, что благодаря рефлективному отражению субъект способен осознавать собственные способы осуществления деятельности, основания способов деятельности, принципы деятельности. Стили в первую очередь включают в себя наборы этих способов, которые затем оказываются эффективными и неэффективными. Однако работ, в которых бы проводилось изучение связей рефлексии и стилей, практически нет. Можно назвать только труды А. В. Карпова [90, 97]. Возможно, это вызвано методологическими особенностями советской и постсоветской психологии, замешанной

на деятельностном подходе, и выраженно позитивистской ориентации отечественной психологии как науки.

Однако о методологических проблемах современной науки хорошо известно [176, 254, 302]. Говоря о вариантах решения проблем методологии, называют четыре [254]:

- методологический нигилизм (отказ от попыток создания общей методологии психологии);
- методологический монизм (общая единая методология для психологической науки, все несоответствующее ее основополагающим принципам будет классифицироваться как лженаука);
- методологический либерализм: возможность мирного сосуществования множества отдельных методологий в определенных направлениях психологии, между которыми тем не менее отыскиваются связи, мостики, позволяющие в перспективе выстроить некую системную методологию, включающие в себя все доказавшие свою жизнеспособность направления и ветви психологии;
- методологический плюрализм: принятие полипарадигмальности психологической науки с отказом от идеи построения общей единой методологии, но с сохранением отдельно сложившихся методологических систем в разных направлениях психологии.

Дальше всего современная наука отстоит от интроспективной психологии. Как известно, психология как наука официально появилась в 1879 г. благодаря открытию психологической лаборатории Вильгельмом Вундтом. В новоиспеченной лаборатории использовали преимущественно метод интроспекции, поскольку основной интерес Вундта и его учеников первоначально представляло сознание человека и его структура (элементы), а также связи между ними, которые изучать было возможно с помощью обращения внутреннего фокуса (внимания) на самое себя – метода интроспекции.

Исходя из принципов и позиций современной науки, представляется, что предложенный Вундтом метод является глубоко субъективным и противоречит самому духу позитивизма (и в те времена испытуемые с большим трудом осваивали предложенный инструмент).

В отличие от структурализма советско-российская психология, в качестве основной категории до последнего рассматривавшая деятельность, по сути, носит глубоко позитивистский характер. Подразумевается, что внешнее формирует внутреннее, а все внутреннее отображается во внешнем. Психическое – в деятельности. Однако всегда ли удается найти отображение

всему внутреннему во внешнем? Не теряется ли что-то? И не в связи ли с этим возникают проблемы?

Самым заманчивым путем «достраивания» психологии как настоящей науки, преодоления ее многовершинности представляется выстраивание общей системы, и первым шагом в данном направлении может стать попытка синтеза психологии стилей (в первую очередь деятельности как концепта изучаемого наиболее активно в рамках деятельностного подхода) и рефлексивной психологии (в определенной мере как наследницы интроспективного подхода В. Вундта).

Собственно, психология рефлексии в интегративном варианте (несмотря на то что разные, в том числе знаменитые и маститые, авторы писали о ней, обращались к ее исследованиям) является довольно новым направлением для российской науки.

Остается целый ряд методологических вопросов, касающихся как запуска механизма рефлексии (его активации), так и особенностей включения рефлексии в саморегуляцию и самоконтроль деятельности, ее адекватности и результативности.

Авторы исследований улавливают явно сложный характер влияния рефлексии на результаты деятельности, но расходятся в частностях, что обусловлено множеством причин.

Ряд понятий рефлексивной психологии до сих пор является предметом дискуссии, и за ними скрывается разнообразная психологическая реальность. Это касается и типологии рефлексии (ее предметного содержания), и функции рефлексивного механизма, и рассмотрения рефлексии как процесса и свойства. Тем не менее изучение связей (а скорее, детерминированность) стилей рефлексией может иметь и теоретическое, и практическое значение.

Даже косвенным образом, через результаты исследований разных авторов можно оценить возможность влияния рефлексии на стили деятельности и их характер (гармоничный или псевдо).

В ряде работ было установлено, что особенности стиля, его характеристики предопределяют успешность субъекта в деятельности. Проблемы запуска рефлексии, особенности используемой конкретным субъектом «технологии» отражения способов деятельности могут, в свою очередь, отражаться на характеристиках стиля и посредством этого фактора влиять на успешность деятельности.

ГЛАВА 3
МЕТОДИКА И РЕЗУЛЬТАТЫ ОТДЕЛЬНЫХ ЭМПИРИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

3.1. Подходы к определению объекта, предмета и гипотез исследования

3.1.1. Выбор объекта исследования в свете новой парадигмы

Особенности познавательной, эмоциональной, волевой сферы человека сами по себе не имеют жестких оценочных характеристик. Более того, такого рода оценивание входит в противоречие с нормами этики в психологии. В то же время эти особенности, выступая в роли профессионально важных качеств, могут становиться предпосылками выбраковки кандидатов на ту или иную должность. Прежде всего – в профессиях первого рода. Эти же особенности на разных этапах развития и жизни личности вполне могут стать причинами недостижения ею успеха в решении различных жизненных и профессиональных задач, а возможно, и причинами снижения уровня самооценки, переживания чувства неполноценности или усугубления такового.

Фактически любая особенность психики субъекта может проявиться как его сильная сторона (достоинство), так и недостаток, как средство достижения, так и препятствие на пути достижения цели – все зависит от самих целей, от условий, в которых они будут достигаться, и сочетания средств, которые будут выбираться для их достижения.

Психические особенности как препятствия и как средства достижения целей деятельности или жизни явно начинают рассматриваться и осознаваться субъектом гораздо позже, в отличие от проблем развития конкретного органа или уровня здоровья в целом, которые осознаются субъектом сравнительно легко даже в достаточно раннем возрасте, особенно если явными являются различия, обнаруживаемые между полностью здоровым человеком

и, например, человеком с инвалидностью. Причины более позднего осознания заключаются в особенностях процессов социализации и профессионализации человека (далеко не все качества и способности нужны ему в ранние годы) и в особенностях развития психики – определенные качества и свойства становятся доступными для осознания, отражаются в самосознании постепенно, с возрастом, на определенном этапе онтогенеза. При определенных условиях жизни и деятельности осознание тех или иных особенностей очевидно связано с востребованностью тех или иных качеств или свойств, и даже при наличии таковой особенности эти могут недостаточно осознаваться. Какие именно причины становятся препятствием к осознанию/неосознанию особенностей функционирования психики, в том числе определяющих успешность субъекта в конкретных условиях деятельности, при решении определенных задач – это вопрос, который недостаточно исследован в современной науке, чему есть объективные причины. Однако самого влияния этих особенностей на достигаемые результаты отсутствие осознания их субъектом не отменяет, как и не устраняет проблемы развития, компенсации или коррекции соответствующих особенностей силами самого субъекта или некой внешней по отношению к субъекту стороны.

Что касается предпосылок нерешенности обозначенной проблемы, то для советской психологии (и российской как ее наследницы) проблемы самосознания личности, интроспективных методов, рефлексивной психологии оказались несколько обособленными, что связано с особенностями теории и методологии науки. Практически на протяжении всего XX в. в российской психологической науке господствовали такие направления, как психофизиология, деятельностный подход, психология индивидуальности [176, 254, 302]. Между внешним и внутренним миром человека предполагалось определенное соответствие, активно применялись методы эксперимента, моделирования деятельности, психофизиологические методы. Методы же, связанные с обращением и изучением собственного сознания человека (и тем более самосознания), использовались в гораздо меньшей мере: от структурализма В. Вундта дистанцировался весь научный психологический мир, а советско-российская психология, произраставшая из материалистического направления философии, тем более. В результате работы, в которых рассматривались самосознание личности, условия его развития, особенности проявления рефлексии и онтогенез рефлексивного механизма, механизмы самоконтроля и саморегуляции в деятельности и поведении, факторы, детерминирующие их развитие и эффективность в управлении деятельностью

и поведением, стали появляться в российской психологии в основном ближе к концу прошлого века, и до сих их явно недостаточно [13, 43, 60, 61, 65, 78, 90, 96, 98, 127, 137, 144, 145, 242, 258].

Если говорить о факторах и условиях детерминации стилей, то в целом они в советско-российской психологии изучались и изучаются довольно активно. Весьма интересно о целенаправленном формировании стилей размышляют исследователи, занимающиеся сферой профессионального спорта. Во-первых, спорт (тем более спорт высших достижений – по причине его особой значимости для престижа страны) отличается от многих других областей человеческой деятельности наличием психологического обеспечения как такового [20, 57, 66, 82, 228, 247–251, 265, 266, 274, 276, 284–287, 303]. Работа во многих спортивных дисциплинах предполагает формирование тандемов (диад) и триад: тренер – ученик, тренер – спортсмен – деятельность. В таких условиях деятельности проявляются проблемы не только формирования стилей как таковых, но и взаимодействия субъектов с разными стилями. К тому же сфера профессионального спорта характеризуется стремлением к получению сверхрезультатов (достижений самого высокого уровня) деятельности, в силу чего значение придается всем мало-мальски работающим на результат факторам. Кроме того, в спорте гораздо выраженнее, чем в других областях, индивидуальная работа и близкий контакт тренера (наставника) и ученика (спортсмена), в рамках которых очевидно не только передаются общие знания, но происходит погружение в смыслы, в личностные смыслы, возможна передача личностного знания. Но даже в этой сфере работ, посвященных изучению самосознания и рефлексии в частности, совсем немного. В других же сферах (несмотря на масштабные исследования стилей деятельности) об изучении связей с самосознанием, самоконтролем, саморегуляцией личности речь, как правило, не идет.

Кроме того, проблемы формирования стилей деятельности и саморегуляции активности, поведения, деятельности в психологии вплоть до недавнего времени рассматривались раздельно (параллельно). При этом было множество исследований, посвященных разным стилям: деятельности, поведения, общения, эмоций, саморегуляции. Но ввиду существовавшего концептуального подхода они проводились независимо друг от друга – связи между работами авторами не выстраивались.

В последнее время появляются работы, в которых осуществляется:

1. Изучение связей между отдельными стилями [97, 147, 149, 275, 276, 323] в разных сферах деятельности. И если В. А. Толочек исследовал схожесть

стилей очень близких по роду видов деятельности (стили, которые формируются у спортсменов при переходе из одного вида единоборств в другой), то А. В. Карпов сопоставлял стили видов деятельности совсем разного плана. Но если некий перенос подходов, систем к осуществлению аналогичных видов деятельности представляется возможным без их глубокого осознания, то стили, формирующиеся в совершенно разных предметных областях, вероятно, могут иметь общность благодаря принадлежности одному и тому же носителю (его индивидуальности), а также в силу способности субъекта к рефлексии, благодаря осознанию используемых им способов, оснований деятельности, их личностных смыслов и их намеренному переносу в новое предметное поле.

2. Изучение связей (прицельно) между нарушениями в сфере саморегуляции и снижением надежности деятельности. Работы в этой области пока в основном посвящены изучению особенностей саморегуляции людей с психическими отклонениями и их отражению в стилях вождения [32–36, 94, 295, 296]. Здоровые в психическом отношении люди включаются исследователями в контрольную выборку. Результаты данных исследований представляются вполне обоснованными в отношении психически больных людей. Что касается здоровых, то пока результаты на уровне эмпирики выглядят весьма скромно: все проблемы объясняются сугубо особенностями мотивации субъектов.

В связи с вышесказанным изучение стилей именно в сфере любительства может оказаться весьма информативным в научном плане, в первую очередь это касается дорожного движения. Дорожное движение, прежде всего автовождение, – это сфера, где:

1. Формирование индивидуальных стилей неизбежно – слишком разные люди приспосабливаются под одинаковые искусственно созданные условия (которые не так уж мягки в части требований к ПВК, особенно для профессионалов, в отношении которых психологический отбор все же проводится, уровень пригодности может носить как полный, так и частичный характер, требуя (в последнем случае) стилевого приспособления).

2. Как и в любом другом виде деятельности, в сфере автовождения формируются типовые стили [275, 276]. Типовые стили, «приживающиеся» в дорожном движении, в отличие от сфер конкретных видов профессиональной деятельности, будут зависеть не только от условий деятельности (абсолютно искусственных, ведь правила дорожного движения сконструировали сами люди, которые могут при необходимости менять «правила игры»). Дело в том, что правила дорожного движения, обустройство дорожной среды

и организацию дорожного движения специалисты вынуждены ориентировать, проектировать и создавать с учетом состава участников дорожного движения, а этот состав фактически определяется особенностями популяции, участвующей в дорожном движении в заданных условиях, в конкретной стране, конкретном городе. При этом состав меняется от страны к стране, от времени ко времени, а также в связи с меняющимися социально-экономическими условиями (их улучшение или ухудшение предопределяет рост или сокращение числа водителей, участвующих в дорожном движении, а также половозрастные характеристики водительской группы и отдельных подгрупп внутри нее). В последние десятилетия перемены связаны еще и с изменениями в технологиях.

Но социально-демографические характеристики, например половозрастной состав водительской группы, могут стать важнейшим фактором распределения типовых стилей вождения в целом и преобладания определенных стилей вождения, в частности в конкретных регионах.

С учетом того, что психофизиологические функции субъекта деятельности, к примеру их максимальные возможности и динамика, находятся в прямой зависимости от пола и возраста (влияние фактора подготовленности и включенности в деятельность пока оставим в стороне), расширение возрастного диапазона активно участвующих в дорожном движении водителей, увеличение числа женщин-автолюбителей, да и в целом увеличение количества водителей-любителей неизбежно приводят к увеличению круга участников дорожного движения, имеющих разный уровень пригодности к выполнению требований и условиям деятельности (по крайней мере, существующим) и вынужденных в лучшем случае искать стиль для приспособления к ней. Чрезмерное увеличение количества лиц, условно пригодных к деятельности, в свою очередь требует изменений в среде и деятельности для обеспечения безопасности или запрета на деятельность, что в случае с дорожным движением противоречит конвенции о свободе передвижения. Во многих западных странах, прежде всего североевропейских, увеличение водительской группы и усиление ее дифференциального разнообразия привели главным образом к снижению разрешенной скорости при движении в городских условиях, что очевидно снижает информационную нагрузку на водителей, способствуя дальнейшей дифференцированности данной группы.

Представляется, что изменения характеристик группы участников дорожного движения даже при неизменности дорожного движения как искусственной социально-культурной среды могут привести к двум ситуациям:

- изменению набора типовых стилей вождения, соотношения стилей вождения, который с изменением состава водительской группы должен продолжать меняться;
- росту уровня аварийности водителей и снижению уровень безопасности дорожного движения, что предрасполагает к переходу части группы обратно из водителей в пешеходы (при отсутствии изменений в типовых стилях), как бы реализовывая естественный отбор в условиях дорожной среды.

Изменения, вносимые специалистами транспортной сферы в проектирование и производство данной среды, будут оказывать как прямое, так и опосредованное (через вышеназванные факторы) влияние на поведение людей в дорожной среде. Насколько верны данные предположения и какие именно изменения в конкретных условиях будут реализовываться, предстоит выяснить. Пока что высказанные идеи носят в большей степени характер гипотез, уже частично подтверждаемых работами разных исследователей, преимущественно зарубежных.

В силу рассмотрения стиля как константы факторы пола и особенно возраста как детерминанты стиля в российской науке долгое время игнорировались, да и число женщин-автолюбителей в нашей стране серьезно возросло только в последние два-три десятилетия. Однако в последнее время и в исследованиях российских ученых появляется информация об отражении социально-демографических факторов в стилевых характеристиках. Зарубежные же ученые довольно много внимания посвящают их исследованию.

Сопоставление данных, приводимых исследователями стран с разными культурным особенностями и полученных в рамках кросс-культурных исследований, позволяет прежде всего увидеть связь между уровнем безопасности дорожного движения и уровнем автомобилизации: там, где уровень автомобилизации выше, где на дороге одновременно встречаются представители разных поколений водителей, мужчины и женщины (практически в равной пропорции), уровень транспортной культуры оказывается выше. В то же время, если уровень автомобилизации растет в большей степени за счет определенной водительской группы, преобладают характерные нарушения ПДД, а уровень безопасности дорожного движения меняется соответствующим образом.

Как известно, дорожно-транспортные происшествия представляют собой растущую проблему (примерно 1,2 млн погибших в год). Однако эти смертельные случаи в результате дорожно-транспортных происшествий распределены неравномерно, 85 % происходят в странах с низким и средним

уровнем дохода. Различия в количестве ДТП могут быть в некоторой степени объяснены большими различиями в условиях дорожного движения. В целом дорожная инфраструктура более развита в Северной Европе (в Финляндии и Швеции), чем в Южной (в Греции и Турции) (рис. 9) [338].

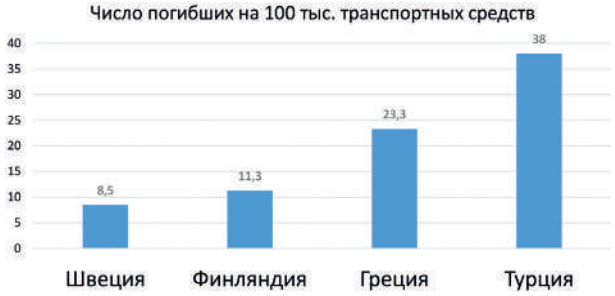

Рис. 9. Различия в количестве ДТП по странам

Пытаясь исследовать особенности дорожного поведения водителей как возможные причины аварий, Страдлинг, Бахтер и Кэмпбелл разработали опросник о поведении водителя (DBQ), который включал 50 пунктов [338]. Результаты показали, что исследуемые особенности дорожного поведения можно разделить на три группы: нарушения (опасные преднамеренные нарушения), ошибки (errors), в том числе опасные (dangerous errors), безопасные промахи (slips) и оплошности (lapses). С тех пор опросник о поведении водителя широко используется.

Двести двадцать три студента из Финляндии, 303 из Швеции, 400 из Греции и 317 из Турции заполнили анкету, послужившую основой настоящего исследования. Для получения четырех выборок одинакового размера и сопоставимого распределения по полу и возрасту использовалась систематическая выборка из 100 мужчин и 100 женщин в возрасте от 18 до 38 лет из исходных выборок всех четырех стран. К сожалению, общее количество участников мужского пола в Финляндии было низким, и поэтому можно было выбрать только 41 мужчину, а также 157 женщин и двоих неизвестного пола.

Опросный лист о поведении водителя состоит из 28 пунктов. Три из этих пунктов нацелены на выявление агрессивных нарушений (например, подача звукового сигнала, чтобы показать раздражение), девять пунктов – на обычные нарушения (например, нарушение скоростного режима), восемь пунктов – на ошибки (например, неправильная оценка скорости встречного транспортного средства при обгоне) и еще восемь пунктов – на промахи

(например, забыли, где оставили свой автомобиль на стоянке). По каждому пункту участников попросили указать, как часто с ними такое происходило в течение предыдущего года (использовалась шестибалльная шкала: 1 = никогда, 6 = очень часто).

Были выявлены ключевые события, влияющие на аварийность:

1. Агрессивные нарушения: использование клаксона, чтобы показать свое раздражение другому участнику движения; возмущение определенным типом водителя и указание на свою враждебность любыми возможными способами.

2. Обычные нарушения: несоблюдение ограничения скорости на автомагистрали; несоблюдение ограничения скорости на обычной дороге; обгон медленного водителя по встречной полосе; несоблюдение приоритетности проезда перекрестка.

3. Оплошности: попытка уехать со светофора на третьей передаче; неправильное прочтение знака и выезд с кольцевого пересечения не там, где надо; перестроение на неправильную полосу при приближении к кольцевому пересечению или перекрестку.

Если попытаться классифицировать и характеризировать элементы, влияющие на дорожно-транспортную аварийность в отдельных странах, то получится следующая картина:

- в Финляндии не прослеживается ключевых элементов, влияющих на аварийность;
- в Швеции аварийность тесно коррелирует с возрастным фактором;
- в Греции весьма распространены аварии, возникающие в связи с обгоном медленного водителя по полосе встречного движения;
- в Турции вклад в аварийность вносят возраст водителя, километраж, возмущение определенным типом водителей и демонстрацией враждебности любыми возможными способами, а также превышение разрешенной скорости на обычных дорогах.

Результаты исследования указывают на различия в причинах аварийности на дорогах в разных странах, и это не всегда связано с уровнем развития транспортной инфраструктуры. Видно, что в средиземноморских странах, где преобладает «мужской стиль вождения», наблюдается высокая аварийность по причине агрессивности местных водителей, их горячности. Такие особенности связаны с менталитетом, культурными традициями, формой правления в государстве, климатом.

Работа показывает, что в разных странах существуют разные проблемы в отношении аберрантного поведения за рулем, которые необходимо учиты-

вать при продвижении мер по обеспечению безопасности дорожного движения. Вопросник о поведении водителя можно использовать для диагностики зон риска и лучшего информирования специалистов по безопасности дорожного движения внутри стран и между странами.

Выводы по исследованию:

1. Поведение участников дорожного движения является составной частью общей культуры страны и определяется в том числе особенностями менталитета.

2. По всей видимости, опыт мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в других странах (даже с высокими показателями безопасности дорожного движения) должен заимствоваться с осторожностью и поправкой на национальные и культурные особенности.

3. Значение при определении типичных особенностей дорожного поведения водителей имеют не только правила дорожного движения и отношение к ним (что связано с общим уровнем культуры), но географические особенности конкретной страны, в частности особенности рельефа местности.

4. Как показано в целом ряде работ, индивидуальные стили деятельности, типовые стили и стили вождения играют определенную роль в предопределении надежности деятельности [32–35, 143, 151, 156, 158, 161, 167, 168, 218, 237]. При негармоничном индивидуальном стиле деятельности, сформировавшемся у водителя, помимо угрозы невыполнения задач деятельности самим субъектом, создается угроза безопасности участников коллективной деятельности, находящихся с ним в непосредственном контакте. Если таких водителей (с негармоничным стилем), участвующих в дорожном движении, в конкретный момент времени на дорогах конкретной страны оказывается много, то может сформироваться неблагоприятное соотношение стилей, что может влиять в целом на уровень безопасности в том или ином виде деятельности и отражаться на общем уровне культуры автовождения и культуры безопасности в частности.

5. Наконец, дорожное движение хорошо известно как сфера, в которой конкретные водители демонстрируют опасное и агрессивное автовождение (как типичные особенности дорожного поведения) [94, 124, 125, 139, 156, 160, 207, 217, 226, 237, 252, 295, 296, 301, 308–315, 316, 319, 326–337, 340].

Термин «опасное вождение», предложенный в 2003 г. [170], подразумевает три основных вида потенциально опасного поведения за рулем: 1) умышленные физическое, вербальное или жестикуляционное проявления агрессии с целью причинения физического и (или) психологического вреда;

2) нарушения обработки информации и потенциального увеличения риска небезопасного вождения в результате снижения когнитивных функций или эмоционального состояния; 3) рискованное поведение.

А. С. Васильченко в своей диссертационной работе указывает на то, что специалисты, работающие в рамках такого направления, как психология дорожного движения (Traffic Psychology), используют термины «дорожный гнев» и «агрессивное поведение на дороге» [207]. К потенциально опасному они относят поведение за рулем, характеризуемое вербальными и невербальными проявлениями агрессии, нанесением ущерба другим участникам движения. Следует отметить, что термин «опасное вождение», как правило, рассматривается как более объемное понятие по сравнению с агрессивным и, по все видимости, включает в себя последнее, а понятие «дорожный гнев» является одной из характеристик, присущих, собственно, опасному вождению [33–36].

Термин «опасное вождение» в правила дорожного движения было введено в 2016 г. постановлением Правительства России от 30 мая 2016 г. № 477 «О внесении изменения в правила дорожного движения Российской Федерации». Пункт 2.7 правил запрещает опасное вождение, «выражающееся в неоднократном совершении одного или нескольких следующих друг за другом действий, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, создающие угрозу гибели или ранения людей», а также включает нарушения норм, предусмотренных пунктами 8.4, 9.4, 9.10, 10.1, 10.5, 11.3 правил [220, 221]. Однако статус опасного вождения в действующей редакции пункта 2.7 закреплен постфактум и не предполагает изучения его причин и разработку программ профилактики. В правоприменительной практике оценка опасного вождения затруднена в связи с тем, что в данную редакцию пункта включены уже существующие нормы правил, при этом четкие критерии оценки поведения водителя как опасного не разработаны.

Несмотря на экстенсивность разработки проблемы опасного поведения на дороге, существует ряд противоречий в исследованиях, касающихся опасного вождения [19]. Так, в некоторых странах Европы, Азии, США и Австралии используются различные по содержанию определения опасного поведения за рулем. К первому виду опасного вождения относят термины «дорожный гнев» и «агрессивное поведение на дороге» [113, 171, 191], характеризующееся вербальными и невербальными проявлениями агрессии, нанесением ущерба другим участникам движения. Второй вид включа-

ет в себя «небрежное вождение» (careless driving), связанное с непреднамеренным нарушением правил дорожного движения. Под опасным вождением в рамках правоприменительной практики в США понимается осознанное нарушение водителем трех правил подряд, в Великобритании – осознанное нарушение определенных норм правил [36, с. 15–16]. Если опасное или агрессивное поведение водителя становится «устоявшимся», можно говорить о формировании у него пресловутого опасного или агрессивного стиля вождения, иными словами, псевдостиля. Учитывая, что данные стили автовождения не способствуют обеспечению безопасности (что является основополагающей целью организации дорожного движения), то с общественной точки зрения они являются псевдостилями. Что же касается соотнесенности такого поведения с целями и установками их носителей, то данный вопрос остается открытым. В любом случае дорожное движение оказывается благодатной почвой в отношении информации о факторах детерминации и динамики псевдостилей.

Таким образом, хотя есть целый ряд сфер, в которых будет проявляться многообразие стилей, носящих как компенсирующий, так и некомпенсирующий характер, наиболее удобной для изучения площадкой для исследования стилей и воплощения гуманистических идей в жизнь на сегодняшний день является сфера дорожного движения, в частности автовождение, в котором:

1) участвует огромное количество людей, что явно создает условия для наблюдения стилевого многообразия;

2) есть условия для «испытания» конкретных стилей в самой деятельности и минимальная проверка эффективности того или иного стиля с помощью более или менее объективного критерия успешности – безопасности деятельности, которая может быть оценена через аварийность – безаварийность водителя;

3) количественно в большей степени представлены не профессионалы, а любители.

Когда же речь идет о любительской сфере, то за счет смены целей деятельности и (или) ее условий вполне можно поменять знаки при оценке как процесса, так и результатов деятельности: плюсы превратить в минусы и наоборот – то, что было неуспехом, превратить в успех, то, что было негативным, как минимум, превратить в нейтральный фактор и т. п.

Последний пункт требует пояснений. В деятельности профессиональных водителей, для которых автовождение является непосредственным и единственным источником дохода, постоянно наличествует противоречие: с одной

стороны, логистика неумолимо требует сокращения времени перевозок, что предполагает возрастание скоростей, с другой стороны, чрезмерные скорости неизбежно ведут к риску предаварийных ситуаций и повышают вероятность ДТП, не просто снижая уровень безопасности дорожного движения, но в ряде случаев принося реальные материальные убытки, потерю временных ресурсов и самое страшное – человеческих. В случае с любительским автовождением приоритеты могут быть легко определены, на первое место может выйти безопасность, а требования к скорости и временным затратам могут быть снижены за счет применения тайм-менеджмента и современных информационно-коммуникативных технологий. И тогда компенсировать нужно будет совершенно иное, к примеру не сниженную скорость переключения внимания, а, напротив, – слишком высокую. Лица со слишком высокой скоростью переключения внимания могут плохо переносить снижение скоростного режима, предсказуемость дорожной обстановки, развитие состояние монотонии. В любом случае формирование стиля (тем более стилей вождения) не может и не должно быть оставлено на волю случая.

Как случайный (стихийный) характер формирования стиля, так и навязывание субъекту со стороны негармоничного стиля, идущего вразрез с индивидуальностью человека, могут негативным образом – вплоть до катастрофы – отразиться на результатах деятельности конкретного субъекта, это особенно важно, когда речь идет о деятельности коллективной, последствия ошибок которой затрагивают не только самого носителя стиля, но и людей, вступающих с ним во взаимодействие. Что это означает? Если общество не может по каким-либо причинам или не желает вкладываться в психологическое обеспечение деятельности отдельных субъектов, то должно хотя бы обеспечить им выход на должный уровень психологической культуры. В частности, если стили (их формирование и коррекция в связи с возрастными изменениями и достигаемыми в деятельности результатами) оставляются целиком на откуп субъекту, то он должен быть в состоянии взять на себя ответственность за приспособление к деятельности (в том числе стилевое) в полном объеме. Если стили не формируются целенаправленно социумом, то они будут определяться самим субъектом (в большей степени на сознательном, а не на бессознательном уровне, как предполагалось методологически ранее). Но такой переход окажется возможным только при обеспечении надлежащей психологической подготовки субъектов деятельности (автовождения в первую очередь) прежде всего в процессе профессионального образования, профессиональной подготовки.

Если же исходить из того, что основной целью формирования стиля и его динамики в идеале должно являться достижение равновесия между человеком и деятельностью, которое управляется самим субъектом, то, по всей видимости, цель будет достигаться за счет расширения и более активного использования возможностей сферы самосознания и саморегуляции. Именно поэтому изучение связей между стилями и самосознанием, саморегуляцией субъекта становится столь важным.

3.1.2. Факторы детерминации стилей и псевдостилей и предмет исследования (на примере стилей автовождения)

Прежде чем приступать к изучению стилей, реализуемых участников дорожного движения, в частности в процессе автовождения, необходимо разобраться с терминологий, понятийным аппаратов и концептуальными подходами, которые используются разными исследователями, а они довольно разнообразны.

Что касается стилей водителей автотранспортных средств, разные авторы исследуют:

- стратегии управления автомобилем [14–18, 218];
- стили управления автомобилем как с психологической, так и с технической точки зрения [73, 237];
- стили вождения [139, 164, 165, 328, 329].

Исследователи расходятся друг с другом не только в терминологии – изучаемые ими стили не идентичны. При этом и само вождение, в свою очередь, тоже рассматривается с разных концептуальных позиций:

- как деятельность по работе с информацией человека-оператора (включенного в систему ВАДС: водитель – автомобиль – дорога – среда) [116, 141, 252];
- как многокомпонентная совмещенная деятельность (включающая в себя шесть подвидов деятельности [23, 109];
- как поведение водителя в системе ВАДС или просто в дорожной среде [100];
- как общение (коммуникативная деятельность) с другими участниками дорожного движения [91, 92].

В советско-российской психологии автовождение традиционно рассматривается как деятельность по работе с информацией [116, 237]. В последние десятилетия внедряется подход, в соответствии с которым деятельность

(водительская) интерпретируется и как совмещенная многокомпонентная (данный подход стал возможным благодаря переносу теории В. А. Бодрова, разработанной для описания деятельности человека-оператора (летчика), на деятельность водителя) [27, 112].

Стили и псевдостили в водительской деятельности (как виды деятельности по работе с информацией)

В ряде работ российских авторов [83, 124, 125, 207, 237] выделен перечень психофизиологических особенностей труда водителя:

1. Действия водителя транспортного средства являются ответными реакциями на множество разнообразных, неожиданно возникающих дорожных ситуаций, предсказуемых и непредсказуемых. Особенно важна для водителя точность реакции переключения, основанной на быстрой и верной оценке результатов выполненных действий и на своевременном исправлении допущенных им ошибок.

2. Периодическое чередование двух противоположных, отрицательно влияющих на продуктивность работы условий – монотонности и информационной перегрузки (и соответственно возможность возникновения двух негативных психофизиологических состояний у водителя – монотонии и напряженности).

3. Постоянная высокая степень готовности к действиям при неожиданном изменении дорожной обстановки. Предъявляются особенно высокие требования к вниманию водителя, в частности, к таким характеристикам внимания, как устойчивость, концентрация, переключение, распределение и объем.

4. Неравномерность и неопределенность поступающей информации также способствуют формированию у водителя таких состояний, как монотония и психическая напряженность.

5. Прогнозирование, т. е. предвидение вероятностного развития дорожной обстановки. Профессиональный опыт и просто опыт автовождения в значительной степени облегчают развитие этого качества, так как в основе любого прогнозирования лежит использование информации о прошлом для предвидения будущего.

6. Активный поиск недостающей информации в условиях ограниченной видимости. При управлении автомобилем в темное время суток (в сумерках), при тумане или снегопаде, во время дождя водитель недостаточно хорошо видит дорогу, дорожные знаки, дорожную разметку, пешеходов

и другие автомобили, вынужден искать дополнительные ориентиры для оценки ситуации и принятия решений.

7. Выраженное психическое напряжение водителя. Оно связано с эксплуатацией транспортного средства повышенной опасности – автомобиля.

8. Непрерывность и дискретность. В деятельности водителя эти особенности выражаются в том, что, будучи заинтересованным быстро, без перерывов и с соблюдением правил дорожного движения доставить груз и (или) пассажиров из одного пункта в другой, водитель вынужден периодически замедлять или приостанавливать движение в связи с возникновением тех или иных помех. Возникающие в связи с решением дорожно-транспортных служб частые остановки и возобновление движения, уменьшение или увеличение скорости и другие противоположные действия предъявляют высокие требования к подвижности нервных процессов водителя и являются одной из причин развития третьего неблагоприятного психофизиологического состояния, связанного с исполнением водительской деятельности, – утомления.

9. Работа в условиях навязанного темпа и дефицита времени. Движение в потоке при его высокой плотности и скорости, т. е. фактически при навязанном темпе предъявления сигналов, не только требует высокой профессиональной подготовки, но и диктует высокие требования к скоростным параметрам нервной деятельности, быстроте и точности сенсомоторных реакций. Надежность деятельности водителя в этом случае максимально определяется соответствием водителя требованиям деятельности по данным показателям.

Соглашаясь в целом с приведенным выше описанием деятельности водителей, необходимо отметить, что вождение как деятельность осуществляется водителем чаще всего в двух особых типах ситуаций (определяемых соотношением таких параметров, как место для маневра и время для принятия решения, определяемое, в свою очередь, скоростью движения транспортного средства), описать особенности которых можно следующим образом [158]:

1. Движение на высокой скорости при наличии достаточного пространства для маневра, оценка дорожно-транспортной ситуации и принятие решения в большинстве случаев прописаны в правилах дорожного движения (ситуации, связанные с движением по дорогам в городе или за городом).

2. Движение на низкой скорости при минимуме свободного места с частичной (или отсутствующей) регуляцией правилами дорожного движения (ситуации, связанные с движением по прилегающей территории, грунтовым дорогам вне населенных пунктов, осуществлением парковки автомобиля прежде всего на стоянках, во дворах, на прилегающей территории).

Таким образом, в деятельности водителя условно можно выделить два подвида деятельности, осуществляемых в противоположных условиях и параллельно предъявляющих разные требования к психике водителей. Можно попытаться выделить и такие особенности дорожного поведения водителей, как безопасность – риск (эта характеристика имеет прямую связь с движением водителя непосредственно в условиях дорожного движения; выраженность того или иного полюса в дорожном поведении водителя имеет отношение к его склонности соблюдать или нарушать правила дорожного движения) и уверенность – неуверенность при парковке (данная характеристика связана со стремлением или избеганием водителя осуществлять парковку в особо ограниченных условиях).

Деятельность водителя (как человека-оператора) по работе с информацией включает следующие этапы [72, 83, 116, 237]:

- получение (прием) информации относительно системы «автомобиль – дорога – среда – другие участники дорожного движения»;
- обработка (переработка) информации, полученной на первом этапе;
- принятие решения относительно необходимых управляющих действий;
- осуществление (выполнение) принятых решений;
- получение обратной связи относительно адекватности принятых действий.

Учитывая вышесказанное и опираясь на традиционные методологические установки, мы предполагали, что:

1. Эффективное исполнение любой деятельности, в том числе водительской, предъявляет определенные требования к ее исполнителю (в отношении водителей это некий набор психофизиологических и личностных качеств) [27, 41, 118, 180, 182, 183, 192, 198, 213, 214, 215, 224, 233, 252, 273].

2. Приспособление к деятельности может осуществляться за счет опоры на хорошо развитые полезные для нее качества, на развитие требуемых качеств или на возможности их компенсации (восполнения или перекрытия), в том числе за счет выбора способов осуществления деятельности [103, 107].

3. Работа с информацией может производиться как на ориентировочном, так и на исполнительском этапах деятельности и контрольном этапе.

4. Приспособление к водительской деятельности, прежде всего как к работе с информацией, может осуществляться на основе формирования индивидуального стиля деятельности, при котором водители с разным уровнем соответствия требованиям деятельности по профессионально важным качествам будут придавать разное значение ориентировочному и исполнительскому этапам деятельности.

Предполагалось, что разные водители ориентировочному и исполнительскому этапам деятельности (сознательно или бессознательно, намеренно или стихийно) придают разное значение, что, в частности, и проявится в соотношении данных компонентов в индивидуальном стиле деятельности конкретного водителя. При этом ожидалось, что более выражен ориентировочный компонент деятельности и планирующий индивидуальный стиль деятельности будет у водителей с такими качествами, которые для водительской деятельности, скорее, неудобны: слабость нервной системы по возбуждению, инертность нервной системы, низкая скорость переключения внимания и т. д., в то время как исполнительский компонент и импульсивный стиль деятельности – у водителей с профессионально важными качествами, соответствующими требованиям деятельности (сила, подвижность нервной системы, высокая скорость переключения внимания).

Описывая стили деятельности водителей, Т. А. Полянова выделила опасную и безопасную стратегии, которые связала соответственно с высоким и низким уровнем надежности деятельности [218].

Автор выяснила, что с активным маневрированием и перестроениями в процессе автовождения лучше справляются водители с лучшими показателями по скорости переключения внимания. Успешность деятельности оценивалась по уровню аварийности – наличию или отсутствию аварий в опыте водителя. По мнению Т. А. Поляновой, неэффективными являются не сами стратегии, а склонные к ним водители [218]. Такая интерпретация для работы, выполненной в 1989 г., вполне ожидаема, так как на тот момент традиционная методология стилей была еще достаточно сильна.

В свое время, в том числе исходя из результатов, полученных Т. А. Поляновой, автором монографии было сделано предположение о компенсирующей роли планирующего стиля (типичной особенностью которого является стремление водителя как можно дольше находиться на одной и той же полосе в процессе автовождения, снижать число необходимых перестроений при движении по маршруту, а также опираться на изучение и знание маршрута для избегания внезапных многократных перестроений).

Создание инструмента для исследования – опросника, направленного на измерение склонности к планирующему или импульсивному индивидуальному стилю деятельности, основывалось на идеях стиля, изложенных еще в работах Е. А. Климова, и предполагало измерение соотношения ориентировочной и исполнительской составляющих при ориентации водителя на маршруте в процессе автовождения.

Особенности «планирующих водителей», выявленные, как было показано в главе 1, на основе анализа литературы и бесед с водителями (кандидатами в инструкторы по практическому вождению автомобиля), подробно описаны автором монографии в ее более ранних работах. Отталкиваясь от особенностей планирующего стиля деятельности, автор сформулировала вопросы для шкалы «Планирование – импульсивность», которая может использоваться как самостоятельный опросник для оценки индивидуального стиля деятельности водителя.

О результатах работы с пилотажной версией опросника «Индивидуальные стили деятельности» (шкала «Планирование – импульсивность»)

При проведении ряда исследований с использованием шкалы «Планирование – импульсивность» [158, 163, 165, 169, 325] были зафиксированы следующие связи:

1. Между уровнем планирования и выраженностью педантичности: педантичные водители чаще прибегают к планирующему стилю деятельности [164, 169].

2. Между планированием и инертностью нервных процессов: водители с более инертной нервной системой также склонны прибегать к планирующему стилю деятельности [145, 159]; между подвижностью нервных процессов и планированием (–0,22 при $\alpha = 0{,}02$ – окончательный результат при 125 испытуемых). Эти цифры говорят о том, что у выраженно инертных водителей чаще формируется такая стилевая характеристика, как планирование. То, что связь не является сильной, может объясняться главным образом недостаточной сознательностью самих водителей (даже ощущая недостаток, не все были готовы искать соответствующие компенсирующие средства, что могло отразиться на уровне надежности их деятельности). Зафиксированная связь представляется вполне логичной и укладывается в те предположения, которые были сделаны на соответствующей теоретической основе. При разработке данной шкалы продумывались вопросы, благодаря которым можно было оценить роль и место ориентировочной деятельности в процессе вождения автомобиля. Предполагалось, что высокие баллы по шкале планирования могут коррелировать с инертностью нервных процессов, что и доказывает отрицательная корреляционная связь между подвижностью нервных процессов и планированием.

3. Между склонностью к соблюдению правил дорожного движения и склонностью к планирующему стилю деятельности: планирующие более внимательно относятся к предписаниям; при этом водители, соблюдающие правила, являются одновременно и более безопасными водителями [154].

Таким образом, размышляя о факторах, детерминирующих стили, проявляющиеся в дорожном движении, можно говорить о таких, как свойства нервной системы, акцентуированность личности, дисциплинированность.

Кроме того, в одной из более ранних работ [324] автором монографии было показано, что водители с невысокой скоростью переключения внимания, обладающие высоким уровнем планирования, были более надежными водителями (не имели опыта ДТП по собственной вине). В частности, при ведении исследовательской работы была предпринята попытка соотнести уровень планирования, свойственный тем или другим водителям, с некоторыми характеристиками, на которые можно ориентироваться, определяя психофизиологическую пригодность к управлению автомобилем.

На сравнительно небольшой выборке (100 человек, все – представители мужского пола) было проведено сопоставление таких показателей, как скорость переключения внимания, уровень планирования и аварийность. Для получения необходимых данных нами использовались красно-черная таблица (для оценки переключения внимания обследуемых водителей), авторский опросник (для оценки уровня планирования) и анкетирование (для сбора данных относительно участия в ДТП). Предполагалось, что водители, имеющие условную пригодность или непригодные по показателю переключения внимания, должны стремиться компенсировать имеющийся у них природный недостаток в том числе за счет использования возможностей ориентировочной составляющей деятельности, т. е. заранее собирать информацию относительно маршрутов, схем организации дорожного движения и т. д.

Как следствие, дорожная обстановка для таких водителей становится более предсказуемой, не приходится дополнительно переключаться на анализ дорожных знаков, разметки, больше времени остается на принятие решений. Для водителей с плохим переключением это механизм компенсации, обеспечивающий им более высокий уровень надежности деятельности. На основании полученных результатов по красно-черной таблице [324, с. 5] и шкале планирования водители получили условный балл, оценивающий их уровень компенсации в деятельности (от 0 до 3): 0 баллов приписывалось водителям, имеющим низкие оценки как по переключению внимания, так и по уровню планирования; 3 балла – имеющим высокие баллы по

вниманию и планированию. Остальные попали в промежуточные группы с одним и двумя баллами. Баллы по компенсации были соотнесены с уровнем аварийности водителей, принявших участие в исследовании. Аварийность тоже оценивалась условными баллами (от 0 до 2). Ноль баллов получали безаварийные водители, 1 балл – имеющие ДТП с признанной обоюдной виной, 2 балла – имеющие аварии, произошедшие по их собственной вине. Корреляционный анализ показал, что между уровнем компенсации и уровнем аварийности есть отрицательная корреляционная связь (–0,33 при уровне значимости 0,02). Таким образом, гипотеза относительно компенсирующего влияния уровня планирования на такую психофизиологическую характеристику, как скорость переключения внимания, в первом приближении подтвердилась. То, что полученная связь – средней силы, вполне логично, так как причины ДТП могут быть самыми разными и переключение внимания не является единственным фактором, их предопределяющим.

В ходе проведенного весной 2014 г. эмпирического исследования (с участием И. С. Носовой) было установлено, что более предпочтительным (чаще выбираемым) и одновременно более эффективным планирующий стиль деятельности является для женщин. Среди опрошенных женщин-водителей, не имевших аварий в принципе или аварий по собственной вине, преобладали «планирующие» (50 % безаварийных), а среди аварийных – с переходным стилем или импульсивные (72 % аварийных), тогда как у мужчин такой выраженной тенденции выявлено не было (сравнивались две группы: мужчины – 105 человек и женщины – 52 человека) [167, 168].

В целом нужно отметить, что количественно среди безопасных водителей оказалось больше «планирующих» и с переходным стилем, среди аварийщиков распределение практически равномерное. Планирующий стиль не является панацеей в плане безопасности (надо помнить, что это компенсирующий стиль и в экстремальных режимах деятельности его возможностей может не хватить для обеспечения надежности), однако он предпочтительнее импульсивного.

Особенно очевиден положительный эффект формирования планирующего стиля деятельности у женщин. Возможно, что это в каком-то смысле есть основа «женского» стиля вождения. Опираясь на результаты работ, представленные выше, можно утверждать, что при соответствующем сочетании уровня планирования и определенных типологических, личностных свойств, характеристик внимания у конкретного водителя срабатывает такой механизм обеспечения надежности, как компенсация. Таким образом,

компенсирующий характер планирующего стиля деятельности водителя был продемонстрирован достаточно наглядно. Описываемый планирующий стиль деятельности может способствовать обеспечению надежности водителя, компенсируя его неполную пригодность к деятельности по отдельным психофизиологическим критериям, в первую очередь невысокую скорость переключения внимания за счет опоры на долговременную память.

Однако не во всех случаях водители, активно принимающие участие в дорожном движении, склонны к планирующему и переходному стилям деятельности, и это при том, что их соответствие требованиям деятельности оставляет желать лучшего. Вспомним о том, что общество до настоящего момента времени не проявляло заинтересованности в целенаправленном формировании стилей деятельности у конкретных субъектов.

Лица, имеющие неполную пригодность к деятельности, с выраженно импульсивным стилем, чаще всего становятся аварийщиками, причем ДТП обычно случаются именно по их вине. Другими словами, присущий им стиль явно не носит истинного характера, не способствует установлению гармонии между индивидуальностью, средой и требованиями деятельности. Однако характерные признаки стиля могут сохраняться довольно долго (и даже в течение всей водительской биографии), иначе говоря, лица с импульсивным стилем в части случаев оказываются носителями псевдостилей.

Изучение факторов, способствующих формированию такого типа стиля и его отрицательной динамики, может помочь не только гармонизировать стиль конкретного человека, но и повысить уровень безопасности дорожного движения (в конкретной предметной сфере), а также ответить на вопрос относительно возможности коррекции псевдостилей как таковых в самых разных предметных областях.

Продолжение работы с опросником «Планирование – импульсивность». Апробация методики индивидуального стиля деятельности водителя

Эта часть главы подготовлена на основе материалов, ранее представленных автором монографии в статье [143].

Вопросы для опросника, посвященного индивидуальным стилям деятельности водителей, формулировались на основе наблюдения за работой четырех инструкторов по практическому вождению с различными особенностями

индивидуального стиля водительской деятельности, а также на основе наблюдения исследователя за собой как учеником и водителем (самонаблюдения).

Шкала опросника создавалась на основе следующих положений:

1) вождение – это деятельность, включающая в себя работу с информацией [237], которая предъявляет особые требования к скорости ее обработки водителем и прежде всего к характеристикам внимания [233];

2) водители с высокой скоростью переключения внимания активнее и чаще маневрируют в процессе вождения безопасно (безаварийно), водители со средней и низкой скоростью чаще совершают ошибки при маневрировании [218];

3) стиль деятельности может способствовать ее эффективности, при этом способы и средства, избираемые работниками, в том числе водителями, для решения задач деятельности, могут различаться [276];

4) вождение – это совмещенная многокомпонентная деятельность [109]; при ее исполнении уменьшение значения одного подвида деятельности позволяет высвободить время и ресурсы для других подвидов [163].

5) ориентация на маршруте, как один из подвидов водительской деятельности [109], требует хорошей зрительной ориентации и высокой скорости распознавания стимулов, но опора на долговременную память позволяет производить вместо поиска и распознавания стимулов только их сличение с информацией, хранящейся в памяти.

Опросник состоит из шестнадцати вопросов, разбивающихся на две группы. Одна группа вопросов касается особенностей запоминания и сохранения информации о маршрутах, схемах дорожного движения на разных перекрестках, знаках дорожного движения на конкретных маршрутах и особенностях их размещения. Другая группа вопросов имеет отношение к особенностям восприятия и обработки информации, поступающей непосредственно по ходу движения, а также к оценке стремления водителя за счет собственного поведения и действий ее быстрой/небыстрой обработки (фактически создания субъективно удобных/неудобных условий деятельности). Кроме того, вопросы так или иначе касаются особенностей водительского поведения, оговоренных правилами дорожного движения и являющихся приемлемыми и даже социально желательными.

С. С. Бубнова [31] изучала профессионально важные качества операторов и обнаружила две независимые подструктуры, предопределяющие эффективность их деятельности, – внимание и память. В подструктуру внимания ею были включены такие характеристики внимания, как устойчивость,

концентрация и распределение; скорость переключения внимания не анализировалась. В подструктуру памяти была включена только зрительная оперативная память; долговременная память не анализировалась. Между тем в связи с особенностями водительской деятельности, в рамках которой возможно изучение и сохранение в памяти информации относительно элементов дорожной среды и схем организации дорожного движения на определенных маршрутах, долговременная память может иметь особое значение.

Опросник включает в себя как вопросы, направленные на оценку привлечения возможностей изучения и сохранения в долговременной памяти элементов маршрута, так и вопросы, ориентированные на оценку объема информации относительно дорожной среды и поведения других участников дорожного движения для решения задач водительской деятельности непосредственно в процессе вождения. В силу сказанного опросник фактически направлен на оценку использования водителем сразу двух компонентов, составляющих стиль деятельности водителя. Третий компонент (опора на непроизвольную память) может оцениваться с помощью опросника лишь косвенно, поскольку использование данного типа способов и средств деятельности может не осознаваться совсем или осознаваться в слабой степени самим водителем.

Анализ ответов водителя позволяет отнести его к одной из трех категорий: планирующий, импульсивный, с промежуточным (переходным или ситуативным) стилем деятельности.

Проверка надежности опросника по индивидуальным стилям деятельности и проверка гипотезы о неоднозначном отражении стиля на уровне аварийности водителя

Проверка опросника на надежность как единой шкалы с помощью коэффициента альфа Кронбаха дала результат 0.59 (0.605 для стандартизированных компонентов). Некоторые авторы называют такой результат сомнительным [196, 197], другие – вполне приемлемым [185].

Факторный анализ ответов 433 испытуемых на отдельные вопросы (метод максимального правдоподобия) с вращением варимакс позволил разделить вопросы на две группы. Первая группа объединяла вопросы, направленные на особенности использования возможностей долговременной памяти (номера 1, 2, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14), вторая – вопросы, подводящие к анализу особенностей получения информации непосредственно по ходу движения

(номера 3, 4, 5, 7, 15, 16). Для дополнительной проверки надежности опросника было решено разделить вопросы на две шкалы: 1) работа со зрительной информацией по ходу движения; 2) опора на долговременную память по ходу движения.

Анализ надежности подшкалы «память» в отдельности дал значение коэффициента альфа Кронбаха 0,63.

Таким образом, созданный нами опросник позволяет оценивать сложный конструкт «стиль индивидуальной деятельности водителя», базирующийся на использовании двух подвидов способов и средств деятельности и на двух подгруппах профессионально важных качеств водителя как человека-оператора. Оценочная шкала опросника не является высокоспецифичной: вопросы могут быть не столь согласованны, как в шкалах, оценивающих интеллект или личностные свойства. Представляется возможным сделать вывод, что сконструированный нами опросник может быть использован как вполне надежный инструмент исследования. Отметим, что шкала прошла проверку на ретестовую надежность [163].

С учетом результатов факторного анализа интерпретация данных, получаемых с помощью опросника, должна быть несколько иной, чем нам представлялось ранее. В частности, разделение водителей на подгруппы (в зависимости от значения среднего и среднеквадратичного отклонения) следует интерпретировать следующим образом:

- набранные по опроснику 26–32 балла (высокие значения), по-видимому, означают, что водители максимально опираются на две группы средств для решения задач деятельности в процессе вождения: используют возможности и долговременной памяти, в том числе произвольно, и зрительной ориентации;
- 19–25 баллов характеризуют водителей, частично использующих те и другие средства, а также водителей, использующих в большей степени зрительную ориентацию, а на память опирающихся в малой степени и, скорее, непроизвольно;
- 18 баллов и ниже (низкие значения) означают, что водитель использует обе группы средств в небольшой степени или опирается только на одну (возможно, в недостаточной мере).

Соответственно водителей первой группы, использующих планирующий стиль деятельности, следует отнести к водителям с избыточным уровнем надежности, а водителей второй группы со стилем, названным нами универсальным, или переходным, – к водителям с компенсированным стилем (за

счет соответствия требованиям деятельности по уровню развития профессионально важных качеств, прежде всего характеристик внимания) или с компенсирующим стилем деятельности (за счет опоры на долговременную память). Водители третьей группы (с импульсивным стилем) не компенсированы.

С использованием апробированной методики было проведено эмпирическое исследование, целью которого являлась проверка следующей гипотезы: прогноз надежности деятельности водителя (и аварийности) определяется рядом факторов, одним из которых является стиль его деятельности (планирующий, универсальный, импульсивный). Иными словами, ставилась цель дополнительного подтверждения неоднозначности характера индивидуального стиля деятельности (возможности как положительного, так и отрицательного его отражения на надежности на примере водительской деятельности).

Для проверки гипотезы последовательно решался ряд задач:

1) подбор методов для проведения эмпирического исследования;

2) оценка уровня аварийности опрашиваемых водителей и надежности их деятельности (исходя из анализа типа и количества ДТП, в которых они принимали участие);

3) сбор информации относительно социальных характеристик опрашиваемых (возраст, социальный статус, отношение к транспортной сфере).

В процессе решения первой задачи для диагностики скорости переключения внимания была использована красно-черная таблица Шульте – Платонова, для оценки стиля деятельности водителя – опросник по индивидуальным стилям деятельности водителя. В зависимости от сочетания баллов, набранных водителем по этим двум методикам, ему присваивался уровень компенсированности от 1 до 9: 1-й уровень (6 пар букв и менее, найденных за 5 минут) соответствовал скорости переключения внимания, недостаточной для управления транспортным средством [41] при зафиксированном импульсивном стиле деятельности (18 баллов и ниже по опроснику); 9-й уровень (13 пар букв и более, найденных за 5 минут) соответствовал высокой скорости переключения внимания при выраженно планирующем стиле деятельности (25 баллов и выше). Остальные сочетания давали промежуточные 7 уровней. Среди исследованных нами водителей большинство было отнесено к группе с уровнями компенсированности от 4-го до 9-го и менее 17 % – к некомпенсированным (уровни 1–3).

Для решения второй задачи – оценки уровня аварийности – водители были вначале опрошены относительно ДТП, которые случались у них

в течение всего водительского стажа: 0 баллов присваивался водителям, имеющим неоднократные аварии по собственной вине; 3 балла – безаварийным водителям; 1 и 2 – имеющим аварии по обоюдной или чужой вине соответственно. Ранговая корреляция между уровнем компенсированности и уровнем безаварийности, рассматриваемая в качестве показателя надежности деятельности, равна 0,263 (ранговая корреляция Спирмана), уровень значимости 0,039 при $n = 62$. Иными словами, более выраженный уровень компенсированности соответствует более высокому уровню безаварийности.

Для перехода от информации относительно ДТП, имевших место в биографии водителя, к оценке надежности его деятельности было решено использовать экспертные оценки. Экспертную группу составили 20 человек. Среди них профессиональные водители, работающие по найму в настоящее время и имеющие стаж вождения более 10 лет; специалисты по безопасности дорожного движения (кандидаты наук и магистры по данному направлению подготовки); кандидаты и доктора психологических наук, имеющие опыт вождения более 10 лет; автолюбители со стажем более 10 лет; лица, проходящие переподготовку как инструкторы по практическому вождению и преподаватели по теории в автошколе.

Эксперты оценивали надежность деятельности водителей исходя из следующей информации: опыт ДТП (наличие и количество), тип ДТП (чья вина: чужая, своя, обоюдная), стаж вождения, отнесение водителя к группе профессиональных водителей или автолюбителей. Надежность водителей оценивалась дважды: в течение всего стажа вождения и отдельно в течение последнего года. В выборку исследования вошли 105 человек – две кардинально отличавшиеся по возрастным и статусным характеристикам группы: профессиональные водители автобусов и водители-любители со стажем до двух лет. Отметим, что между оценками надежности на протяжении жизни и за последний год есть значимая корреляционная связь – 0,663 (уровень значимости на уровне 0,01).

Наконец, на описанной выше выборке из 105 человек был проведен факторный анализ (методом максимального правдоподобия) таких данных, как возраст, статус, отношение к транспортной сфере, надежность в течение жизни. Все анализируемые данные вошли в один фактор со следующими весами: возраст 0,911; стаж 0,863; планирование (выраженность планирующего стиля деятельности) 0,535; надежность на протяжении жизни (по экспертным оценкам) 0,326; социальный статус 0,994; отношение к транспортной сфере 0,990.

Регрессионный анализ влияния выделенного фактора на уровень надежности деятельности в течение последнего года может быть представлен с помощью следующей модели (табл. 3).

Таблица 3

Регрессионная модель надежности деятельности водителя

Модель	R	R-квадрат	Скорректированный R-квадрат	Стандартная ошибка оценки
1	0,640[a]	0,410	0,404	1,26769

Примечание. В рамках регрессионной модели в качестве детерминанты (предиктора) рассматривалась склонность к планированию.

В качестве основного предиктора в регрессионном уравнении выступает выделенный в результате факторного анализа фактор 1, условно названный нами склонностью к планированию. Полученные цифры означают, что выделенный фактор предопределяет более 40 % дисперсии такой переменной, как надежность деятельности (актуальная). Значение коэффициента указывает на значительную предопределенность надежности деятельности водителя склонностью к планированию.

Выводы:

1. Надежность деятельности водителя на значимом уровне связана со стилем его деятельности: планирующие водители меньше попадают в ДТП, особенно по своей вине, что связано с компенсирующим эффектом данного стиля.

2. Прогноз надежности на ближайшее время (вероятность непопадания в ДТП) может осуществляться на основе учета таких данных, как возраст, социальный статус, отношение к транспортной сфере, выраженность планирующего стиля деятельности, надежность деятельности в течение жизни.

3. Регрессионная модель имеет неплохие показатели. Однако, чтобы сделать ее максимально прогностичной, работу в данном направлении следует продолжить, изучая другие факторы, способные оказать влияние на надежность деятельности водителя.

Стили и псевдостили, реализуемые в процессе автовождения (по работам разных авторов)

Несмотря на расхождение разных авторов в терминологии при обозначении предмета, который непосредственно ими изучается (индивидуальные стили деятельности водителя, стратегии управления транспортным средством, стили управления, стили вождения), при более внимательном рассмотрении и последующем анализе исследуемые явления оказываются неоднозначно положительными: как положительно, так и отрицательно отражаются на надежности и эффективности деятельности субъектов, включенных в дорожное движение. Показательна в этом отношении работа Т. А. Поляновой [218].

Параллельно с понятием «стиль деятельности (водителя)» техническими специалистами и спортивными педагогами используются также термины «стиль управления автомобилем» и «стиль вождения», причем понятия «управление», «вождение» и даже «пилотирование» специалисты технического и педагогического профиля применяют как рядоположенные или взаимозаменяемые [14, 16, 52–55, 73, 81, 94, 110, 124, 125, 208, 217, 218, 237].

Вопреки смешению понятий, авторы едины в обнаружении стилей с разными знаками (это касается отражения их в успешности деятельности).

Управление транспортным средством, по М. Г. Горбачеву, может носить как безопасный, так и небезопасный характер [52–55]. Зависит это от подготовки водителя по технике управления транспортным средством [19–21, 49–52, 253–256]. В этом отношении подготовка водителей профессиональных и автолюбителей существенно отличается, как минимум, по методической оснащенности и используемым техническим средствам [63, 191, 230–234, 255, 304, 307, 316]. Как следствие, водители из разных социально-психологических групп (водители-автолюбители и водители-профессионалы) на практике по-разному взаимодействуют с органами управления транспортным средством, что проявляется в так называемом стиле управления [74] (этот стиль управления следует отличать от стиля управления, который приписывает планирующим водителям Я. Стреляу [259]).

Б. Д. Ефремов и Ю. В. Оверин выделяют спортивный стиль управления автомобилем как наиболее безопасный, а также стили начинающего и опытного водителя [73]. Стили различаются по особенностям работы водителя с педалями «газ», «сцепление», «тормоз» и могут быть продиагностированы с помощью специальных технических средств, фиксирующих открытие угла заслонки, смену режимов работы двигателя, затраты топлива.

В учебном пособии А. Н. Романова проводятся параллели между типом темперамента водителя (исходя из нейродинамической теории И. П. Павлова, в которой устанавливается связь между сочетанием свойств нервной системы и типом темперамента [237]) и особенностями его стиля управления транспортным средством. В данном случае речь идет об «отсутствии или наличии склонности к поспешным или рискованным действиям, о решительности-инициативности и дисциплинированности».

Одной из самых значительных в прикладном отношении работ является исследование О. Таубман-Бен-Ари, в рамках которого был сконструирован опросник, направленный на изучения четырех разных стилей вождения.

Рассуждая о привычках, проявляющихся у водителей, О. Таубман-Бен-Ари относит к стилю вождения частоту маневрирования (перестроений) и особенности выбора ими скорости [336]. Выделяя четыре стиля вождения, связанных с наиболее часто возникающими у водителя эмоциями (радостью и эйфорией, гневом и раздражением, спокойствием и уверенностью, напряженностью и тревогой), невысокую частоту маневров и «внимательность к дороге, к маршруту», О. Таубман-Бен-Ари приписывает водителям, склонным испытывать за рулем спокойствие и уверенность (табл. 4).

Таблица 4

Описание стилей вождения по О. Таубман-Бен-Ари

Стиль вождения	Ведущий тип эмоций	Характерные особенности дорожного поведения (стиль вождения)
Безрассудный и безответственный	Радость, эйфория, наслаждение, стремление к получению острых ощущений, выбросу адреналина, эндорфинов	Намеренное нарушение правил дорожного движения, высокая скорость движения, нелегальные перестроения (запрещенные)
Напряженный	Напряженность, тревога	Сохраняющаяся напряженность при неэффективной релаксирующей активности по ходу движения
Агрессивный	Раздражение, ярость, гнев	Враждебные отношение и действия в отношении других участников дорожного движения, тенденция к агрессивному поведению

Окончание таблицы

Стиль вождения	Ведущий тип эмоций	Характерные особенности дорожного поведения (стиль вождения)
Спокойный, терпеливый, осторожный	Спокойствие, сдержанность, самообладание	Планирующий стиль, внимательность к дороге (к дорожным ситуациям), соблюдение правил

Из анализа табл. 4 видно, что только один из четырех выделенных О. Таубман-Бен-Ари стилей является успешным (что касается обеспечения безопасности на дороге самого водителя и взаимодействующих с ним участников дорожного движения), тогда как другие три, хотя явно по особенностям поведения, являются типичными, привычно своеобразными для водителей, в советской психологии они наверняка бы были отнесены к псевдостилям [336].

Отметим, что, по всей видимости, важным фактором, тесно связанным со стилем вождения, у О. Таубман-Бен-Ари являются типичные для водителя эмоции, возникающие в процессе автовождения, но как детерминанта стиля в ее работе эмоции не рассматриваются.

В целом следует отметить, что зарубежные авторы в описании и определении стиля вождения используют как типологический (основанный на изучении влияния личностных особенностей), так и ситуативный подход, рассматривающий влияние случайных, изменяющихся условий, в которых осуществляется вождение. При этом среди факторов, предопределяющих стиль вождения, чаще всего называются социально-демографические, психологические и ситуативные: возраст [322, 326, 340], пол [311, 329, 332, 333, 341], стиль вождения родителей [344], количество людей в автомобиле, их статус и особенности отношений с водителем [315, 344], экстраверсия – интроверсия, застенчивость, дисциплинированность, особенности самоконтроля и саморегуляции [343].

Зарубежные исследователи огромное значение придают изучению факторов, приводящих к формированию рискованного и агрессивного поведения (стиля вождения у водителей) [308, 309, 310, 311, 313, 314, 316, 320, 327, 330, 332, 333, 334, 336]. Из анализа ряда работ западных авторов можно вывести основные психологические факторы, влияющие на стиль вождения водителей, в том числе на выбор скоростного режима [308].

В частности, по мнению авторов [329, 332], мужчины более склонны к управлению транспортным средством на высоких скоростях и к агрессивному стилю вождения. Молодые водители (до 25 лет) чаще нарушают скоростной режим, чем водители старшего возраста. Цель поездки также имеет значение: если автомобиль используется для развлечения, то вероятность превышения скоростного режима и рискованного дорожного поведения статистически выше. На выбор скорости, кроме того, влияет наличие пассажиров в автомобиле (молодые люди в присутствии родителей или малолетних детей меньше нарушают правила дорожного движения, в присутствии сверстников – чаще). Стиль вождения родителей и стиль рождения детей имеют сходные черты, т. е. более осторожное и законопослушное дорожное поведение родителей – залог формирования более безопасного стиля вождения у детей [344].

Российские исследователи в последние годы также много стали заниматься изучением опасного и агрессивного вождения (используя при этом в том числе методику О. Таубман-Бен-Ари), которые очевидно являются неуспешными, неэффективными, поскольку достижение одной из ключевых целей – безопасности – остается в этих случаях под вопросом.

В. Е. Петров в своей работе [208] фокусирует внимание на изучении психологически значимых факторов, которые обусловливают надежность управления транспортным средством, рассматривая феномен «стиль управления транспортным средством», а также факторов, детерминирующих агрессивное (опасное) вождение. Проведенное им научное исследование позволило сгруппировать психологически значимые факторы по различным основаниям. Детализированы и описаны факторы, относительно не зависящие от людей, и факторы, непосредственно зависящие от них. В ходе анализа индивидуально-психологических особенностей личности водителей с различными стилями управления автотранспортом выделены девять диагностически значимых параметров: дисциплинированность, ответственность, самоконтроль, агрессивность, склонность к риску, стремление к самоутверждению, тревожность, самонадеянность, энергичность (активность). Характеристики оказывают различное влияние на поведение водителя – дисциплинирующее или потенцирующее агрессивное вождение.

А. С. Васильченко [34–36] изучала вклад индивидуально-психологических и когнитивных особенностей в увеличение риска попадания в ДТП. Были исследованы 139 человек в возрасте от 18 до 59 лет (средний возраст 30,44 лет ± 9,56). Из них не были участниками ДТП 74 человека в возрасте

от 18 до 58 лет (средний возраст 26,46 ± 6,85); попадали в ДТП 65 человек в возрасте от 19 до 59 лет (средний возраст 34,91 ± 10,19). Из них были признаны невиновными 22 человека в возрасте 20–53 лет (средний возраст 33,18 ± 9,26); виновными – 32 человека в возрасте 20–59 лет (средний возраст 35,78 ± 10,11). Диагностический комплекс включал патопсихологическое исследование познавательных процессов, а также специфические методики. Было обнаружено, что высокозначимыми для прогнозирования риска попадания в ДТП являются нарушения эмоционально-волевой сферы; высокие показатели склонности к риску, а также нарушения когнитивных процессов: памяти, внимания, восприятия.

Если исходить из советско-российского традиционного понимания стилей (и тем более стилей деятельности), то налицо противоречие, казус: с одной стороны – стиль, с другой стороны – очевидная неуспешность деятельности (в первом приближении примем, что высокий уровень аварийности – это неуспешность водителя).

Расширяя круг факторов, имеющих значение в детерминации стилей (и псевдостилей, судя по их описанию), обратимся к книге российского психотерапевта Н. Нарицына [195], который пишет об особенностях дорожного поведения водителей, инициируемых их личностными особенностями (а именно акцентуациями характера). Он не дает определения стиля вождения, считая, что прямой перенос особенностей поведения и общения, свойственных акцентуированным личностям, в условия дорожного движения и создает «портрет» стиля вождения. Представление о стилях вождения водителей с разными акцентуациями личности по Н. Нарицыну дает таблица 5 [134, 195, с. 22–55].

Таблица 5

Акцентуированность и стиль вождения

Тип акцентуации	Краткая характеристика особенностей стиля вождения
Демонстративный (истероидный)	Аккуратный водитель, демонстрирующий склонность к соблюдению правил. Типичные ошибки: недооценка важности средств активной безопасности, в том числе использование средств создания имиджа, препятствующих безопасному управлению автомобилем, например ношение темных очков или длинной шубы

Окончание табл. 5

Тип акцентуации	Краткая характеристика особенностей стиля вождения
Эпилептоидный (возбудимый)	На этапе обучения стремится к соблюдению правил, в реальных условиях дорожного движения ориентирован на поведение большинства. При высоком уровне подготовки и соответствующих личностных установках надежный и спокойный водитель
Психастеничный (педантичный)	Аккуратный и осторожный водитель, стремящийся к идеальному исполнению всех предписаний правил дорожного движения. Нуждается в избыточном количестве информации для принятия решения относительно дорожной ситуации, при выборе скорости склонен ориентироваться на собственное психофизиологическое состояние в большей степени, чем на предписания дорожных знаков (часто движется не со средней скоростью потока, а медленнее или быстрее – в зависимости от состояния, в котором находится)
Импульсивный (возбудимый)	Самый опасный участник дорожного движения, чаще остальных нарушает правила. Это касается и нарушения скоростного режима, и исполнения отдельных маневров (включая «московский левый» или разворот через две сплошные). Импульсивен, резок, непредсказуем при исполнении маневров, плохо предсказуем на дороге, агрессивен
Деятельный, маниакальный, гипертимный	Склонен к нарушениям скоростного режима (превышение скорости), к частым и не вполне обоснованным перестроениям, перестроениям через две полосы и более (так называемым «вышиваниям» на трассе)

Представленные в табл. 5 особенности дорожного поведения водителей пересекаются с данными относительно уровня надежности водителей с разными типами акцентуаций личности, приведенными в работе В. М. Курганова [125].

Следует отметить, что если педантичных (психостеничных) водителей Н. Нарицын описывает как нуждающихся в дополнительной информации относительно дорожной ситуации и зависимых от собственного психофизиологического состояния, то импульсивным водителям приписывает черты именно импульсивного (реактивного, необдуманного) поведения, носящего рискованный и даже агрессивный характер [195].

Связи между отдельными характеристиками стиля вождения и уровнем аварийности водителей рассматривались в работах автора монографии [140, 163] (табл. 6).

Таблица 6

Особенности стиля вождения лиц с разными акцентуациями личности

Тип акцентуации	Особенности поведения или стиля деятельности
Возбудимый	Склонность к нарушениям правил дорожного движения (в том числе жестко прописанным, например правила проезда регулируемого перекрестка), более высокий уровень аварийности по сравнению с другими водителями, при этом именно у этого типа водителей больше аварий, возникших по их собственной вине
Гипертимный	Большая самоуверенность при осуществлении маневров парковки (ставят перед собой задачи чрезвычайно высокой сложности при движении в ограниченном пространстве)
Демонстративный	Пренебрежение средствами безопасности, большая озабоченность собственным имиджем по сравнению с обеспечением безопасности (использование неудобной для автовождения одежды и обуви и т. п.)
Педантичный	Склонность к планирующему стилю вождения
Аффективно-экзальтированный	Меньшая уверенность при осуществлении маневров парковки (как следствие, ставят перед собой заведомо несложные задачи при осуществлении движения в ограниченном пространстве и конкретно при парковке)
Сенситивный	Недостаточный уровень культуры дорожного поведения: пренебрежение знаками дорожного этикета из-за излишней сосредоточенности на основных элементах дорожных ситуаций (например, пренебрегают использованием включения – выключения аварийной сигнализации для выражения благодарности другим участникам дорожного движения), в целом стремятся сокращать взаимодействия с другими участниками дорожного движения, не связанные с конкретной дорожно-транспортной ситуацией и не регулируемые правилами дорожного движения)
Циклотимный	Профессиональные водители хорошо понимают значение средств активной и пассивной безопасности и используют эти возможности, водители-любители, скорее, пренебрегают ими

Как видно из материалов табл. 6, водители с выраженными возбудимой и гипертимной акцентуациями личности устойчиво проявляют особенности дорожного поведения, предрасполагающие их самих и окружающих к участию в ДТП, что противоречит достижению важнейшей цели участия в дорожном движении – безопасности. Иными словами, возбудимые и гипертимные устойчиво демонстрируют псевдостили.

В целом можно говорить о том, что опасный и агрессивный стили вождения, которые чреваты попаданием в ДТП, характеризуются низким уровнем надежности деятельности и безопасности, по всей видимости, являются вариантами псевдостилей (когда способы и средства сформированы, устойчивы, но не позволяют достичь нужного уровня успешности в деятельности).

Правда, в отношении автовождения определять успешность исключительно посредством оценки надежности деятельности и тем более безаварийности – сомнительный подход, поскольку отсутствие ДТП, высокий уровень надежности – это цели, на которые в силу требований деятельности ориентированы профессиональные водители, что же касается автолюбителей, то их цели могут носить более вариативный характер (особенно при анализе автовождения как дорожного поведения, а не как деятельности – в этом случае цели оказываются не только более разнообразными, но подчас лишь частично осознаваемыми).

В работе автора настоящей монографии [163] предлагалась классификация стилей деятельности на безопасные и небезопасные (с учетом режимов деятельности) по следующему принципу:

1. Безопасный – сверхнадежный. Его можно характеризовать следующим образом:
   - избыточный: есть полная пригодность водителя к деятельности и сформирован планирующий стиль деятельности;
   - со сниженной эффективностью: энергия расходуется на подготовку к маршруту, при том что он может быть безопасно преодолен и за счет психофизиологического соответствия водителя деятельности;
   - актуально и потенциально безопасный: ошибок нет в оптимальном режиме, и они маловероятны в экстремальном.
2. Безопасный – надежный. Его характеристики:
   - универсальный: есть полная пригодность и сформирован универсальный стиль (с элементами планирования);
   - эффективный: энергия расходуется оптимально;
   - актуально и потенциально безопасный: ошибок нет в оптимальном режиме, и они маловероятны в экстремальном.

3. Относительно безопасный – надежный. Его особенности:

- компенсирующий: нет полного соответствия по профессионально важным качествам, есть компенсирующий стиль (планирующий);
- эффективный: планирование, подготовка, прогнозирование снижают затраты, так как профилактируют опасные ситуации, на решение которых требуется стрессовая энергия, которой при развитии таковой может не хватить;
- актуально и потенциально безопасный для штатных условий, для нештатных – не известно.

4. Относительно безопасный – частично надежный: актуально и потенциально безопасный для штатных условий, для нештатных – неизвестно.

Основной особенностью данного стиля является его компенсированный характер: полное соответствие требованиям деятельности, импульсивный стиль деятельности со сниженной эффективностью за счет психофизиологических ресурсов и здоровья водителя.

5. Небезопасный актуально и потенциально. Характеристики стиля:

- некомпенсированный и некомпенсирующий: нет соответствия требованиям деятельности, и сформирован импульсивный стиль деятельности:
- неэффективный: затратный и с высокой вероятностью нештатных ситуаций, требующих энергии стрессовой адаптации.

С точки зрения целесообразности и обеспечения безопасности жизнедеятельности наиболее вероятно формирование 2-го, 3-го и 4-го стилей деятельности. Причиной формирования 1-го и 5-го могут стать особые личностные качества, накладывающее на стиль деятельности соответствующие особенности стиля вождения. В первом варианте – сверхпрофессионал, в последнем – неблагополучная личность [163].

В той же работе была предложена также модель дорожного поведения водителя, на основе которой конструировалась впоследствии авторская модель стиля вождения. Результаты эмпирического исследования, привязанные к проверке отдельных компонентов модели, приведены в целом ряде работ автора, а также в четвертой главе данной монографии.

Подходы к конструированию модели дорожного поведения водителя

Создание рабочей модели, описывающей дорожное поведение водителей, было решено осуществить посредством интеграции системного подхо-

да и моделей нескольких типов, которые традиционно применяют для описания дорожного поведения:

1. Системный подход: при создании моделей дорожного поведения в рамках данного подхода следует ориентироваться на такой признак, как разделение факторов на блоки и последующее их объединение при помощи связей [171, с. 21]. Можно воспользоваться и таким определением системы: «Система в системном анализе – это конечное множество функциональных элементов и отношений между ними, выделенное из среды в соответствии с определенной целью в рамках определенного временного интервала» [224].

2. Анализ дорожного поведения как микроситуации: дорожное поведение водителя рассматривается как поведение, «выхваченное» как момент из жизни. Основная работа заключается в структуризации факторов, определяющих поведение человека как субъекта дорожного поведения. Психологические факторы, которые определяют поведение человека и являются составляющими дорожного поведения в авторской модели, взяты из работы Т. С. Кабаченко [93, с. 219–220].

Особая роль в регуляции дорожного поведения отведена субъективным моделям действительности (для дорожного поведения более правильным будет использование термина «субъективные модели дорожных ситуаций» – СМДС). Данный фактор подразумевает «субъективный образ условий и обстоятельств деятельности». Субъективная модель дорожных ситуаций определяется как представление о ситуации, базирующееся на реальных, объективно существующих условиях и обстоятельствах деятельности, которые люди с разными индивидуально-типологическими, индивидуально-психологическими и личностными особенностями, а также разным жизненным опытом и профессиональной (образовательной) подготовкой воспринимают различным образом.

3. Выстраивание модели дорожного поведения водителя и пешехода представляется наиболее адекватным с опорой на классическую модель ВАДС [100, с. 18]. Таким образом, можно обозначить реальные условия и обстоятельства деятельности, которые человек воспринимает, оценивает, учитывает в процессе принятия решения относительно собственного поведения в условиях дорожного движения. Поэтому в описании дорожного поведения весьма логично показать взаимосвязи между информацией о дорожной среде, других участниках дорожного движения, погодных условиях, характеристиках отдельных систем автомобиля и действиями водителей в условиях дорожного движения с учетом обратной связи относительно эффективности

и адекватности принимаемых решений и предпринимаемых действий по управлению автомобилем.

Кроме того, для демонстрации значения отдельных психологических факторов в определении дорожного поведения, а также их места на разных этапах дорожной деятельности было использовано описание структуры интеллекта из учебника [225, с. 65].

На основе данной схемы (рис. 10) дорожное поведение человека рассматривается как поэтапное интеллектуальное приспособление к ситуациям дорожного движения.

Дорожное поведение основывается на интеллектуальном приспособлении участников дорожного движения к реально существующим и представляемым ими компонентам дорожных ситуаций. В этом отношении процесс адаптации включает последовательно-взаимосвязанную работу таких блоков, как системы психических процессов, оценки ситуации, принятия решения и регуляции поведения.

Дорожное поведение (как и поведение в любых других условиях) определяется следующими факторами:

- источниками активности (мотивы, подчиняясь которым человек вынужден участвовать в том или ином наборе дорожных ситуаций в той или иной роли, оценивать эти ситуации и принимать решения, в ряде случаев противоречащие объективной информации о дорожной обстановке);
- регуляторами активности (прежде всего социальные нормы, правила, традиции, в том числе законодательно закрепленные), фоновые психофизиологические состояния, субъективные модели действительности.

Анализ дорожного поведения участников дорожного движения с позиций концепции индивидуальности позволяет отметить следующее: принятие решение в дорожной ситуации определяется не только конкретными знаниями, навыками и умениями, но и личностными особенностями самих участников, так как ими в первую очередь определяются мотивы и цели участия в дорожном движении. Исполнение участниками дорожного движения принятых решений существенно зависит от индивидуальных характеристик, в частности двигательных способностей.

Особое внимание при использовании предлагаемой модели имеет смысл обратить на такие факторы, определяющие дорожное поведение, как субъективные модели действительности и регуляторы активности – в наименьшей степени изученнные и неэффективно используемые в практике обеспечения безопасности дорожного движения в России.

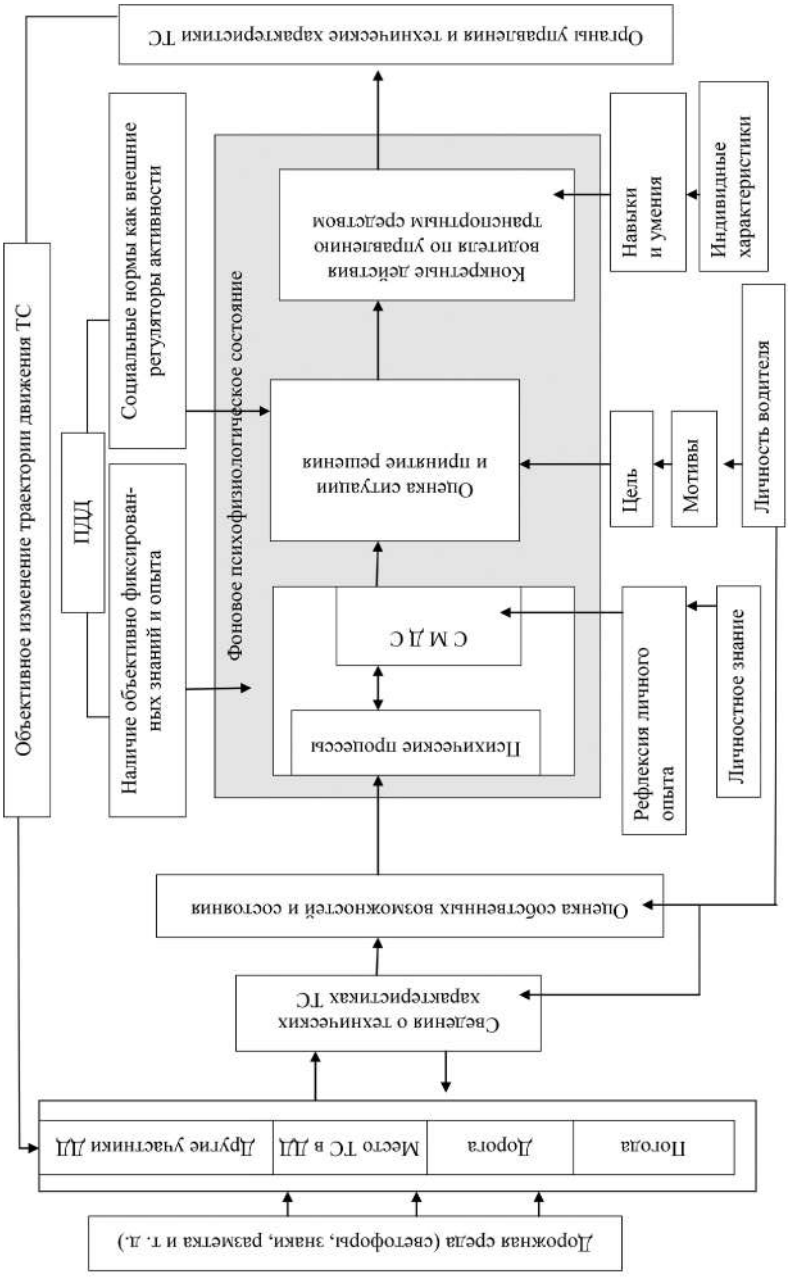

Рис. 10. Универсальная модель дорожного поведения водителя
(ДД – дорожное движение, ТС – транспортное средство)

В частности, важно проанализировать роль личностного (неявного) знания в регуляции дорожного поведения, а также способности к рефлексии и уровень развития рефлексивного механизма в целом, что тесно связано с личным опытом конкретного человека, его личностными свойствами.

В отношении регуляторов активности следует подчеркнуть тот факт, что обучение по стандартной программе не всегда обеспечивает стандартное прочтение дорожной ситуации (конкретный участник дорожного движения может элементарно не знать определенного правила), и в то же время конкретные знания, навыки и умения срабатывают как определенные установки для поиска и анализа соответствующей информации. При принятии решений и их осуществлении важную роль играют социальные стереотипы, которые сформированы у человека в отношении правил дорожного движения. В частности, могут существовать четыре типа установки, касающиеся знания и соблюдения правил дорожного движения самим человеком и другими участниками дорожного движения, а именно: «Я знаю и соблюдаю, и все это делают», «Я не знаю и не соблюдаю, и никто не соблюдает», «Я соблюдаю, другие не соблюдают», «Я не соблюдаю, остальные соблюдают». Несомненно, наиболее безопасным вариантом является сочетание «Я соблюдаю, остальные не соблюдают». В этом случае человек сам демонстрирует однозначно читаемое дорожное поведение, одновременно прогнозируя ошибки или намеренные нарушения правил другими участниками дорожного движения, оказываясь готовым отреагировать адекватным образом на возникающие угрозы.

Предопределяемые на личностном и субъектно-деятельностном уровне характеристики стиля вождения

В отличие от стиля деятельности, остальные характеристики стиля вождения (безопасность – риск, отношение к средствам безопасности, культура вождения, уверенность при парковке) в первую очередь являются показателями транспортной культуры, проявляющимися в дорожно-транспортных ситуациях, в дорожной среде и вне их, в ситуациях, ограниченных правилами дорожного движения и не рассматриваемых в них, и определяются целым комплексом факторов: личностных и субъектно-деятельностных; могут меняться в связи с подготовкой, коррекцией, воспитанием, изменением общей транспортной культуры в конкретном сообществе (рис. 11)[163].

Стиль деятельности, являясь базой стиля вождения, тесно переплетен с остальными характеристиками стиля. Предопределение влияния отдель-

ных характеристик на безопасность (аварийность) водителя зависит от того, достиг ли водитель уровня развития субъекта деятельности (поскольку освоение и проявление элементов культуры наиболее показательно на субъектно-деятельностном уровне) [1].

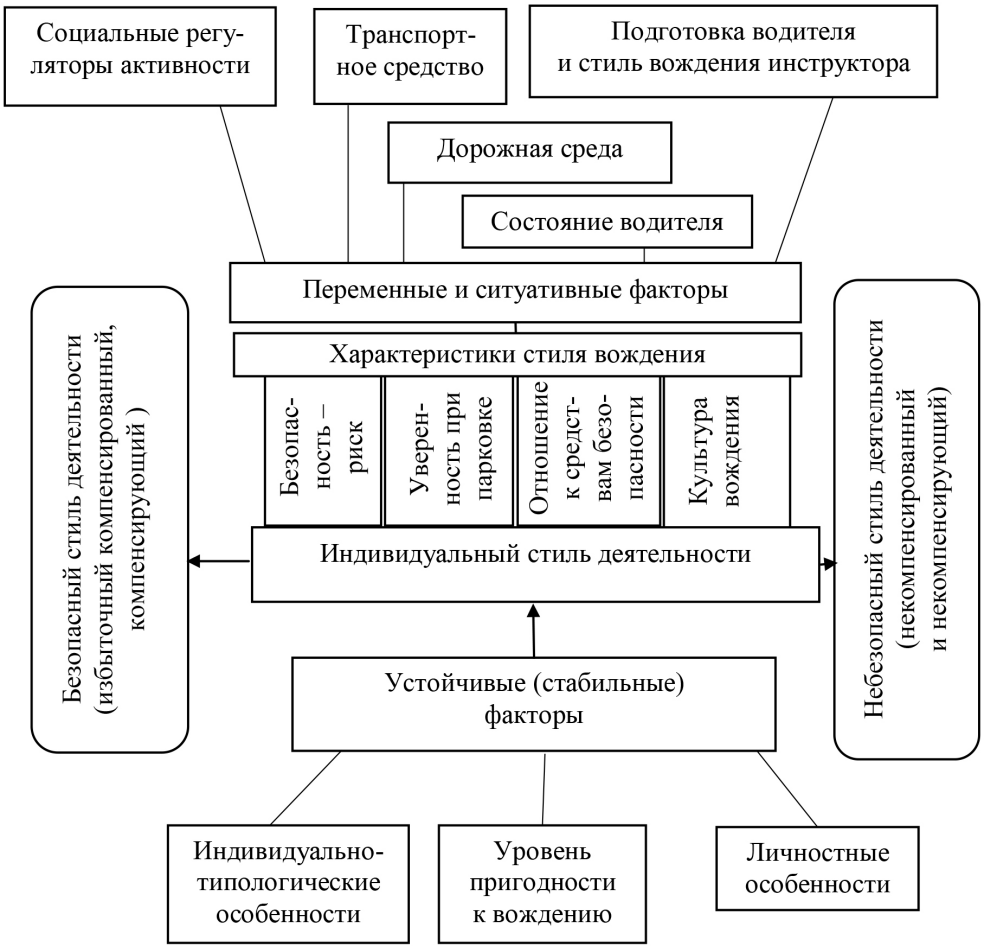

Рис. 11. Модель стиля вождения

Факторы, определяющие стиль вождения

Факторы, определяющие стиль вождения, предлагается условно разделить на две категории: переменные и устойчивые (стабильные).

К переменным факторам относятся:

- автомобиль: технические характеристики (мощность двигателя, время разгона до 100 км/ч, оснащенность средствами активной и пассивной безопасности), техническое состояние автомобиля (исправность – неисправность), а также с социальной точки зрения – класс автомобиля, его престижность, определяемая маркой, моделью, стоимостью ТС и т. д. [100, 116, 164, 207];
- подготовка водителя (в теоретическом и в техническом (практическом) отношении) [14–18, 20, 72, 163, 207, 213, 234, 289];
- социальные регуляторы (к ним относятся как существующие законодательные ограничения, так и сложившиеся нормы дорожного поведения, на которые в конкретных социально-экономических условиях ориентировано общество (уровень транспортной культуры или культуры вождения) [306, 307], так как непосредственное поведение других участников дорожного движения может влиять на принятие водителем решений и их осуществление.
- Можно говорить об особой группе ситуативных факторов (внутри переменных). В эту группу следовало бы отнести дорожные условия, особенности дорожного покрытия, наличие/отсутствие населенных пунктов, погодные условия, психофизиологическое состояние водителя. Данная группа факторов не определяет стиль водителя в общем, а, скорее, предопределяет набор стилей, которыми гипотетически может обладать водитель, проживающий в конкретном регионе (например, городской и загородный стиль, стиль движения по ровной шоссейной или грунтовой, разбитой дороге и т. д.).

К стабильным (устойчивым) факторам следует отнести:

- индивидно-типологические свойства [14];
- уровень пригодности к управлению транспортным средством, прежде всего в психофизиологическом отношении [41];
- личностные, в первую очередь характерологические, особенности водителя и источники активности (мотивационно-волевая сфера) [15, 173].

Индивидно-типологические свойства и уровень пригодности влияют как на формирование субъективных моделей дорожных ситуаций, возникающих у водителя, так и на активизацию динамических стереотипов. В то же время один и тот же маневр может осуществляться или не осуществляться водителем по разным причинам, например отказ от обгона в конкретной ситуации может происходить:

- из-за низкой мощности транспортного средства (когда времени для опережения другого автомобиля, исходя из дорожной ситуации, объективно мало);

- склонности водителя к нерискованному поведению и соблюдению правил дорожного движения (что исключает данный маневр при соответствующем знаке или разметке или при субъективной недооценке имеющегося для маневра времени);
- недостаточной подготовленности водителя (неумении правильно пользоваться коробкой переключения передач, что увеличивает время обгона и делает маневр более опасным);
- не вполне развитого чувства габаритов (что обусловлено неполной пригодностью водителя и (или) его недостаточной переподготовкой в данном отношении).

Подводя итоги анализа ряда работ зарубежных, советских и российских авторов, обращенных к исследованию стилей, встречающихся в сфере дорожного движения, сделаем следующие выводы:

1. Если основополагающими целями деятельности, прежде всего профессиональной, является безопасность и эффективность, то поведение, в том числе и дорожное, может носить небезопасный и даже опасный, рискованный и агрессивный характер.

2. Что касается факторов, которые изучались как детерминанты стилей, проявляющихся у субъектов в процессе автовождения, их более или менее полный список приведен в табл. 7 [12, 14, 15, 17, 18, 28, 49, 89, 91, 92, 94, 138, 139, 217, 218, 259, 308, 309, 322, 326–329, 332–337, 339, 340, 343].

3. Роль рефлексии, рефлексивного механизма в детерминации формирования и динамики стилей в проанализированных работах не обозначена.

4. Динамика стилей и отдельных характеристик стиля вождения не изучалась.

Таблица 7

Стили и псевдостили в дорожном движении. Факторы детерминации

Исследуемый стиль (авторская терминология), авторы	Наличие стилей и псевдостилей	Факторы
Стили деятельности водителей легковых и грузовых автомобилей, Я. Стреляу	Нет	Свойства центральной нервной системы
Стратегии управления транспортным средством, Т. Полянова	Аварийность водителей вне связи со стилем	Скорость переключения внимания

Продолжение табл. 7

Исследуемый стиль (авторская терминология), авторы	Наличие стилей и псевдостилей	Факторы
Стили управления транспортным средством, А. Н. Романов	В зависимости от темперамента – более или менее адаптивные стили	Типы темперамента
Стили управления транспортным средством, Б. Д. Ефремов	Спортивный стиль как самый безопасный и другие, менее безопасные	Подготовка водителя
Стили управления транспортным средством (пилотирования), М. Г. Горбачев	Стили пилотирования, по-разному связанные с безопасностью	Подготовка водителя технические характеристики транспортного средства, системы автомобиля
Индивидуальные стили деятельности водителей в структуре стиля вождения как типичные особенности дорожного поведения, Ю. И. Лобанова	Индивидуальный стиль деятельности (компенсированный, компенсирующий, гармоничный) Стили вождения: опасный, небезопасный и безопасный	Постоянные факторы: индивидуально-типологические особенности, уровень пригодности к вождению, личностные особенности (акцентуации личности), социальные регуляторы Ситуативные (переменные) факторы: состояние водителя, дорожная среда, транспортное средство, социальные регуляторы активности, подготовка водителя и стиль вождения инструктора
Стили вождения, О. Таубман-Бен-Ари, Г. Миллер	Стили и псевдостили	Ценности, стиль вождения родителей, экстраверсия – интроверсия, застенчивость

Продолжение табл. 7

Исследуемый стиль (авторская терминология), авторы	Наличие стилей и псевдостилей	Факторы
Стили вождения, В. Е. Петров	Стили и псевдостили	Дисциплинированность, ответственность, самоконтроль, агрессивность, склонность к риску, стремление к самоутверждению, тревожность, самонадеянность, энергичность (активность)
Агрессивное и опасное вождение, М. С. Поликарпова	Стили и псевдостили	Личностные особенности водителя
Стили вождения, И. В. Боровская	Стили и псевдостили	Пол
Стили вождения, Н. С. Астрейко	Стили и псевдостили	Пол
Стили вождения, А. С. Васильченко _____ Стили вождения (особенности дорожного поведения), Т. Оскана, М. Моллер	Стили и псевдостили _____ Разные стили вождения	Наличие и особенности психиатрического диагноза, мотивация способность к саморегуляции поведения _____ _____ Пол, родственные, дружеские отношения с пассажирами, стиль вождения родителей
Стили вождения (особенности дорожного поведения), Б. Скотт-Паркер, М. Леандро	Рискованное дорожное поведение	Возраст
Стили вождения (особенности дорожного поведения), Г. А. Сантосоа	Динамика (выбор скорости)	Цель поездки

Окончание табл. 7

Исследуемый стиль (авторская терминология), авторы	Наличие стилей и псевдостилей	Факторы
Стили вождения (особенности дорожного поведения), Дж. Ф. Флейтер	Динамика движения (скорость)	Количество пассажиров в автомобиле
Стили вождения (особенности дорожного поведения), М. Паавера, Т. Розенблум	Рискованное вождение	Склонность к риску
Стили вождения (особенности дорожного поведения), Д. Э. Милеса	Агрессивное вождение	Профессиональная принадлежность

3.1.3. Цель, объект, предмет и гипотезы эмпирического исследования

Цель эмпирического исследования – изучение отдельных психологических и непсихологических факторов детерминации стилей (на примере стилей вождения).

Объект – стили вождения, способствующие и не способствующие эффективности и безопасности в деятельности, стили и псевдостили.

Предмет – отдельные факторы, психологические и непсихологические, и психологические механизмы детерминации формирования и динамики стилей (на примере стилей вождения).

Гипотезы, проверяемые в ходе эмпирического исследования:

1. Формирование индивидуальных стилей деятельности (в новых для субъекта предметных областях) происходит во взаимосвязи с уже сформировавшимися, ранее субъектом освоенными стилями. В частности, формирование отдельных характеристик стиля вождения (гармоничного, способствующего успеху) может определяться аналогичными характеристиками стилей, сформировавшимися ранее у субъекта в других видах деятельности.

2. Стиль вождения как стиль деятельности представляет собой особенности организации и способы осуществления индивидуальной составляющей деятельности и особенности адаптации в ситуациях взаимодействия с другими.

3. Стиль вождения представляет собой гибкую структуру, включающую характеристики с различной динамикой (более и менее устойчивые), при этом динамика характеристик стиля и псевдостиля отличается, в частности:

- стиль вождения (отдельные характеристики стиля) имеет определенную динамику (в связи со стажем деятельности и возрастом субъекта деятельности);
- динамика различных характеристик стиля вождения разная;
- динамика стилевых характеристик водителей с разным уровнем надежности деятельности (носителей стилей и псевдостилей) различная.

4. Характеристики стиля вождения определяются рядом психологических и непсихологических факторов, среди которых важное значение имеют социально-демографические факторы и особенности рефлексии, в частности:

- имеются специфические особенности типового мужского и женского стилей вождения;
- выраженность у личности определенной психологической защиты отражается на формировании стиля вождения с определенными характеристиками;
- особенности активизации рефлексивного механизма могут играть роль в становлении чувства габаритов, определяющего уверенность при парковке, такой вторичной стилевой характеристики, как особенности отбора задач деятельности (в таких подвидах многокомпонентной совмещенной водительской деятельности, как ориентация на маршруте и на дороге);
- уровень развития рефлексивного механизма является фактором, определяющим построение картин мира участников дорожного движения из групп с разными социально-демографическими и социально-профессиональными характеристиками и предопределяющим точность прогнозов развития конкретных дорожно-транспортных ситуаций;
- построение гармоничных стилей вождения возможно с включением внеиндивидуальных ресурсов за счет создания особых систем «водитель – автомобиль», с использованием особых технических систем и характеристик транспортного средства.

3.2. Связанность стилей деятельности на основе оценки выраженности ориентировочной составляющей (планирования) в разных видах деятельности

Традиционная методология изучения стилей в России, как отмечалось ранее, долгое время основывалась на представлениях об изотропности среды, константности деятельности и стиля, формировании индивидуального стиля деятельности с нуля (в отрыве от опыта субъекта по освоению других видов деятельностей), отсутствии связей между стилями в разных видах деятельности и стилями разных уровней (жизни, поведения, деятельности, когнитивных и т. д.) [268, 275, 276]. Само представление о профессиональном становлении в науке существенно изменилось (можно сравнить, например, работу К. К. Платонова [212] и современные исследования Ю. П. Поваренкова [214, 215]), но при этом представления о стилях (и тем более эмпирическое их изучение) пока остаются несколько в стороне от этих изменений (самыми передовыми в этом отношении являются работы В. А. Толочека [267, 269–273]).

Для решения вопроса относительно новых ориентиров в методологии изучения стилей требовалась особая сфера человеческой жизнедеятельности, где бы все недостатки прежних эмпирических исследований преодолевались. Такой сферой является, по нашему мнению, сфера дорожного движения. Среди других видов жизнедеятельности эта область отличается рядом особенностей:

- искусственность и в то же время некоторая изменчивость дорожной среды, создаваемой самим человеком и поэтому носящей адаптивный характер;
- многообразие социальных групп, участвующих в дорожном движении, отличающихся по полу, возрасту, социальному и профессиональному статусу, профессиональным и личностным качествам, отношению к транспортной сфере и т. п.;
- многообразие ролей, исполняемых людьми в процессе дорожного движения, часть которых осваивается во взрослом состоянии и требует специальной подготовки под руководством других людей.

В связи с последним пунктом особый интерес при исследовании факторов, определяющих закономерности поведения человека в условиях дорожного движения, могут представлять вопросы об отсутствии/существовании связей между стилями, формирующимися у субъектов в разных видах

деятельности, связей между стилями разных уровней, о влиянии на формирование стиля деятельности других людей (в частности, тренера, инструктора), а также гармоничности – дисгармоничности стиля для его носителя.

Идея относительно существования связей между стилями разных уровней (жизни, поведения, деятельности, эмоциональных), а также между системами стилей поднималась в работах В. А. Толочека [268, 275, 276].

Мы решили использовать другой подход – сопоставить особенности стилей деятельности (а точнее – одну из наиболее общих и устойчивых характеристик индивидуального стиля деятельности), проявляющиеся у субъектов в разных видах деятельности, со стилем деятельности, сформировавшемся у них в процессе освоения автовождения. Приводимая далее часть монографии написана с опорой на материалы опубликованных статей по обозначенной проблематике.

Цель работы – исследование взаимосвязей между индивидуальными стилями субъекта, складывающимися у него в разных видах деятельности.

Задачи:

1. Подобрать и (или) сконструировать методы для оценки и сопоставления индивидуального стиля деятельности водителя со стилями, сложившимися в других видах деятельности.

2. Исследовать взаимосвязи между индивидуальными стилями и сделать выводы в отношении возможностей проектирования эффективного стиля деятельности для кандидата в водители.

Была сформулирована следующая *гипотеза*: между стилями деятельности, которые формируются у человека в разных сферах жизнедеятельности, существует взаимосвязанность, которая может быть оценена с помощью интегративного показателя. Опираясь на оценку интегративного показателя, можно дать рекомендации по формированию эффективного для водителя индивидуального стиля деятельности.

Методы:

1. Использование направленного на оценку индивидуального стиля деятельности водителя [143, 153, 158, 165].

2. Использование пилотажного опросника, условно названного «Интегративный показатель взаимосвязанности стилей различных видов деятельности».

Для проверки гипотезы был составлен пробный опросник, в котором вопросы касались организации и методов осуществления различных видов деятельности.

Для пилотажного исследования были выбраны следующие виды деятельности: танцы (единоборства), пение, игровые виды спорта, игра в прятки, изучение иностранного языка, разучивание стихотворения, автовождение, кулинария (всего 17 видов деятельности).

Виды деятельности отбирались исходя из двух соображений:

- наличия достаточно выраженной внешней моторной активности в процессе деятельности;
- возможности осуществлять деятельность, либо организуя ее специфическим образом, подбирая сознательно и целенаправленно специфические способы и средства, используя по максимуму собственные интраиндивидуальные ресурсы (и частично внеиндивидуальные), либо за счет присущих субъекту психофизиологических особенностей (скоростных характеристик) и, возможно, ресурсов других лиц, принимающих участие в коллективной деятельности (т. е. за счет сочетания интра- и интериндивидуальных ресурсов).

Общее между избранными видами деятельности:

- вероятная значимость времени реакции для успешного исполнения деятельности при отсутствии специальной подготовки к конкретному виду деятельности;
- значимость общего уровня психомоторного развития для успешного исполнения деятельности для достижения высоких результатов;
- значимость хорошей моторной оперативной и (или) долговременной памяти для успешного выполнения деятельности.

Испытуемым предлагались два варианта ответа на выбор: один описывал ситуативное (реактивное) поведение, другой предполагал предварительный сбор информации относительно исполняемой деятельности, анализ, выделение и освоение отдельных ее элементов с последующей их интеграцией при осуществлении деятельности. Допускался также ответ «нечто среднее», а также собственный вариант ответа.

В выборку эмпирического исследования вошел 91 человек: 38 девушек и 53 юноши (средний возраст 19,2 года) – студенты первого курса технического вуза (строительного и автомобильно-дорожного факультетов). Испытуемые имели водительские удостоверения и (или) опыт управления транспортным средством. С учетом результатов первого этапа опросник был расширен: рассматривались уже 17 видов деятельности. Были проведены многократные проверки используемого на втором этапе теста на надежность с помощью коэффициента альфа Кронбаха (табл. 8, 9). В результате в опроснике оказалось 11 вопросов, согласованных друг с другом.

Таблица 8

Статистика надежности опросника «Интегративный показатель взаимосвязанности стилей деятельности»

Альфа Кронбаха	Альфа Кронбаха на основе стандартизованных элементов	№ элементов
0,613	0,615	11

Таблица 9

Согласованность отдельных вопросов в опроснике «Интегративный показатель взаимосвязанности стилей деятельности» с итогом

Виды деятельности	Исправленная корреляция между элементом и итогом	Квадрат множественного коэффициента корреляции	Альфа Кронбаха при исключении элемента
Обслуживание нескольких однотипных станков	0,206	0,091	0,606
Разучивание нового танца (или элемента в единоборствах)	0,219	0,087	0,602
Разучивание новой песни	0,260	0,185	0,593
Игра в футбол (командные игры)	0,433	0,217	0,553
Разговор по телефону	0,253	0,250	0,595
Заучивание стихотворения	0,216	0,230	0,601
Подготовка к празднику	0,287	0,172	0,587
Автовождение	0,366	0,217	0,570
Срисовывание	0,330	0,169	0,580
Приготовление нового блюда	0,227	0,138	0,599
Подготовка к научному исследованию	0,223	0,103	0,602

Кроме того, отдельно было проведено сопоставление интегративного коэффициента (вычислялся на данном этапе как сумма баллов, набранных по 11 вопросам) с индивидуальным стилем деятельности водителя (планирующим, импульсивным) для группы из 20 человек, имеющих реальный

стаж вождения. Коэффициент корреляции равен 0,56 – это подтверждение не только связи между стилями, но и значимости учета особенностей стиля видов деятельности в разных областях для проектирования стиля деятельности в той сфере, в которой у человека еще нет опыта. На основании изучения особенностей стилей деятельности, которых придерживаются испытуемые (и, весьма желательно, их профессионально важных качеств), можно спрогнозировать эффективный для кандидата в водителя индивидуальный стиль деятельности, способствующий поддержанию определенного уровня надежности деятельности и не требующий чрезмерных психофизиологических затрат.

Результаты

Учитывая, что измерялся сложный конструкт, условно названный нами «интегративный показатель взаимосвязанности стилей деятельности», значение коэффициента альфа Кронбаха более чем приемлемое [185]. Проверка надежности методики, которая основана на определении взаимной корреляции отдельных вопросов, позволила достичь цели пилотажного исследования – она доказала взаимосвязанность стилей видов деятельности из разных областей.

Наибольший интерес для дальнейших исследований стиля представляют:

- факторы, предопределяющие те или иные тенденции проявления стилей;
- области, в которых ответы испытуемых расходятся с основной тенденцией (с учетом особенности методики, речь идет об изменениях на переходе от планирующего стиля к импульсивному и, наоборот, – от импульсивного (во многих сферах) – неожиданно к планирующему).

Выпадающий из общей тенденции выбор ответа, знаменующий собой обращение к обычно не используемому варианту стиля, в каком-то одном виде деятельности сами испытуемые (при проведении неструктурированного интервью после исследования) объясняли:

1. Низким уровнем мотивации (в случаях, когда речь об участии в детских играх: для большинства важнее оказывался процесс, чем результат, поэтому о методах, способах и организации деятельности задумывались единицы).

2. Чрезвычайной важностью и ответственностью определенного вида деятельности (при смене импульсивного стиля на планирующий): в этих случаях проявление сверхмотивации, возможно, предвосхищает обнаружение специфических областей, в отношении которых выражена направленность личности или проявляются специфические (специальные) способности.

Вопрос, почему у этих единичных испытуемых оказывалась специфическая мотивация, весьма интересен: видимо, это обнаружение именно той области, в которой стиль деятельности и стили поведения, жизни пересекаются. Сверхмотивацию же в достижении «несерьезных», игровых целей проявляли лица, вероятно обладающие более выраженным чувством неполноценности и, соответственно, в большей степени стремящиеся к переживанию, победы, превосходства [2].

В целом представляется, что смена импульсивного стиля на планирующий, скорее, связана с изменением мотивации (каким именно образом – еще предстоит выяснить). Обратная смена представляется связанной с опорой на некие открывшиеся или уже известные способности.

Но более однозначно ответить на вопрос относительно смены стиля можно будет только при изучении связей между особенностями используемых стилей и достигаемым уровнем удовлетворенности субъекта результатами деятельности.

3. Отсутствием/наличием специальной подготовки, которая бы позволила использовать иной стиль, основанный на предметном знании конкретной области, создающем базу для ориентировочной основы деятельности (например, отсутствие опыта профессиональных занятий пением, танцами, спортом).

На примере спортивной деятельности некоторыми авторами было показано, что согласованность систем стиля (в сходных видах деятельности, например, в разных видах борьбы) положительно коррелирует с успешностью, тогда как нулевые или отрицательные корреляции – отрицательно [275].

Хотя советско-российские исследователи зачастую склоняются к тому, что стиль как саморегулируемая система не требует вмешательства извне (и более того, может помешать субъекту в успешной адаптации к деятельности), все же нужно иметь в виду, что в спорте высших достижений психологическая поддержка и сопровождение спортсменов поставлены на очень хорошем уровне, и если не прямое управление становления стиля, то советы, рекомендации и коррективы субъект может получить от тренера и от психолога.

Если использовать полученные при исследовании результаты в процессе подготовки и психолого-педагогической поддержки водителей, то становится очевидно: важно работать с водителями профессиональными и непрофессиональными (не работающими по найму, так называемыми любителями) раздельно. Мотивация в отношении достижения целей безопасности (обеспечения надежности деятельности) у этих групп может значительно различаться;

последствия ошибок – также: профессионалы теряют источник заработка, любители – один из способов перемещения в пространстве (и то лишь частично). Следовательно, степень осознания несовершенства стиля, его расхождения со стилями в других видах деятельности, осознание необходимости корректировки стиля у непрофессионалов могут оказаться существенно ниже, отсюда потребность в психологической диагностике и коррекции.

Независимо от стратегического направления развития личности выстраивается система отношений между стилем е жизни и стилями деятельности в отдельных областях. Изучению системы этих отношений должны быть посвящены другие исследования. На практике интегративный показатель стиля может быть использован для работы с кандидатами в водители в автошколах при подборе пар «инструктор – ученик» или при формулировании рекомендаций по формированию эффективного с точки зрения деятельности и гармоничного с точки зрения развития личности стиля деятельности и стиля вождения.

Выводы

Гипотезы исследования подтверждены. Между стилями деятельностей, которые формируются у человека в разных сферах жизнедеятельности, существуют взаимосвязи. Учитывая их, можно сформулировать рекомендации для успешного приспособления к новой для субъекта деятельности на основе формирования эффективного индивидуального стиля деятельности, в том числе в процессе автовождения.

Нами анализируется аспект, который ранее не учитывался при изучении стиля деятельности: в нашей стране стиль деятельности изучали на субъектах, имеющих сверхмотивацию (будущие Герои Социалистического Труда и спортсмены, выступающие на уровне спорта высших достижений). история и факторы становления стиля деятельности (и стиля вождения) у водителей-любителей, немотивированных или мотивированных в разной степени, до сих пор мало интересовали исследователей, только в последнее время стали появляться соответствующие работы [10–14, 18, 28, 140, 151, 153], тогда как зарубежные авторы были более активны [315, 316, 326–329, 338, 344]. Но если в отношении, например, вязания или вышивания крестиком это и не имеет большого значения, то в отношении автовождения, которое влияет на безопасность дорожного движения и общества в целом, имеет, и весьма существенное.

Что касается вождения автомобиля, то именно подготовка к деятельности может иметь ключевое значение. Без наставника эту деятельность осво-

ить пока нельзя, впрочем, как и специфическим образом организовать свою деятельность в процессе обучения: инструкторы дают команды, ориентируясь на собственные возможности, сложившийся у них индивидуальный стиль деятельности, самочувствие и т. п. Наличие в семье обучаемого водителей (которые, в отличие от инструктора, могут иметь сходные с обучаемым особенности психофизиологических функций и психологические характеристики и при этом успешный опыт освоения водительской деятельности за счет соответствующего индивидуального стиля деятельности) может существенно облегчить путь кандидата в водители к обретению безопасного, эффективного и гармоничного стиля вождения [325, 331, 337, 344]. При отсутствии в семье обучаемого водителей единственным примером, образцом для изучения организации, методов и способов деятельности становится инструктор. Но вероятность того, что врожденные индивидуальные особенности (свойства нервной системы, тип темперамента) у обучаемого и инструктора могут не совпадать, достаточно высока.

Есть второй путь – не вполне научный, скорее, напоминающий «метод тыка». О нем упоминают бывшие ученики автошкол и другие обучаемые, имеющие проблемы в изучении отдельных дисциплин и активно ищущие пути их преодоления. Важным ресурсом при поиске ответа относительно неудач в процессе обучения становится интернет, который позволяет увидеть не один подход к обучению, а несколько, сравнить их между собой и, возможно, найти подходящий.

Но с научной точки зрения должен выбираться третий путь – рефлексия субъектом особенностей осуществления им разных видов деятельностей и (или) психологический анализ индивидуальных стилей. И то и другое может помочь кандидату в водители определить способы, средства и направление организации собственно водительской деятельности. Существенную помощь в определении эффективного стиля деятельности может оказать работа с опросником «Интегративный показатель взаимосвязанности стилей деятельности».

При проведении дальнейшей работы по апробации опросника, поскольку выборка, на которой проводилось пилотажное исследование, оказалась небольшой, было решено продолжить собирать данные с помощью методики (используя все 17 изначально сформулированных вопросов).

Продолжение работы с авторским опросником на большей по величине выборке (без дифференциации ее на подгруппы по определенным признакам) показывало не очень высокие результаты, касающиеся согласованности вопросов.

Однако в случае с данной методикой, по нашему мнению, снижение уровня надежности не столько говорило о ненадежности методики (проблемы исследования стилей с помощью опросников коренятся в основном в сфере рефлексии, но и эта проблема при описании способов, используемых обучаемыми, вполне может быть решена), а о возможных различиях в связях между стилями, которые существуют в разных по социально-демографическим (а вероятно, и по социально-профессиональным) характеристикам группах (приложения И–М).

Разделение выборки на подгруппы и анализ связей между отдельными пунктами опросника в разных группах позволили увидеть, что во всех группах удавалось получить приемлемый уровень надежности по шкале альфа Кронбаха, однако сами наборы вопросов отличались и количеством и содержанием (иными словами, связи между стилями проявлялись, но в разных группах влияние друг на друга в формировании стилей оказывали неодинаковые виды деятельности, при этом в одних группах связанными оказывались практически все перечисляемые в опроснике виды деятельности, а в других – только некоторые).

По нашему мнению, следует говорить о наличии выраженной связи между стилями, которые использует человек в разных видах деятельности, независимо от того, какой именно стиль у него превалирует – планирующий или импульсивный.

При попадании в импульсивные субъект много действует, но мало изучает, продумывает свои действия и слабо (сознательно) их контролирует.

При попадании в планирующие респондент тщательно готовится к деятельности, изучает, подбирает или создает алгоритмы и тщательно контролирует себя в отношении следования им при исполнении деятельности.

Если респондент попадает в переходную категорию, это означает, что в разных видах деятельности он часто использует противоположные стили, т. е. связь между видами деятельности у него невысока (в отличие от импульсивных и планирующих).

На самом деле наличие или отсутствие выраженной связи между стилями вторично по отношению к тому, достигает ли человек, опираясь на тот или иной стиль, успеха в деятельности. Если связь выраженная, а собственную успешность человек оценивает как низкую, то следует проанализировать, в каких видах деятельности человек успехов достигает и какой стиль деятельности в этих сферах используется. Вполне вероятно, что стиль может быть противоположным тому, который зачастую им используется. Кроме

того, следует помнить, что стилевые характеристики многообразны и не сводятся исключительно к выбору предпочтительного соотношения ориентировочного и исполнительского компонентов деятельности (для автовождения: к импульсивности – планированию). Причина неуспеха в деятельности может заключаться в неадаптивности других характерных для субъекта параметров стиля.

Различия в связанности стилей между девушками и юношами младшего возраста (до 19 лет) может объясняться отнюдь не только социально-демографическими факторами, хотя фактор пола, несомненно, играет определенную роль, как минимум, в рамках эмпирического исследования. Проблема в том, что среди респондентов младшего возраста были студенты, причем двух разных факультетов, характеризующихся специфическим половым составом: на архитектурном факультете преобладают девушки, а на автомобильно-дорожном – юноши. Помимо этого, факультеты различаются по особенностям направлений подготовки, по характеру будущей профессиональной деятельности и по уровню требований, которые на входе в процесс обучения предъявляются к абитуриентам, поступающим на конкретный факультет:

- архитектурный факультет: абитуриенты с более высокими баллами по ЕГЭ и направленностью на деятельность, имеющую выраженно творческий характер;
- автомобильно-дорожный и факультет инженерно-экологических систем: абитуриенты с более низкими баллами и ориентированные на репродуктивный характер деятельности.

Рефлексия – общечеловеческий механизм и при этом механизм саморегуляции как предметной, так и психической, в том числе познавательной, активности. С очевидностью напрашивается гипотеза о связи между уровнем интеллекта, направленностью личности на творческую деятельность и рефлексивностью, проявляющейся в применении в самых разных сферах деятельности.

Что определяет что – остается вопросом: то ли интеллект рефлексию, то ли рефлексия интеллект (ответ будет зависеть от того, с позиций какой именно теории рассматривается интеллект), то ли направленность на творческую деятельность (в которой возникают проблемные ситуации, требующие включения и того и другого), опосредует развитие интеллекта и рефлексии, то ли детерминация обратная.

Характер выявленных связей показывает связи между частотой обращения к рефлексии, ее включением в саморегуляцию и достижением успешности в конкретных областях.

Что касается возрастных различий в связанности стилей, то на основе имеющихся данных лучше пока размышлять о сходстве связей между стилями у мужчин, чем о различиях у женщин, поскольку исследованные женские группы для сравнения подходят в меньшей степени (группы отличаются по целому ряду социальных характеристик: девушки старшего возраста (старше 19 лет) учатся заочно на нетворческом направлении подготовки, тогда как юноши и мужчины – на одном факультете и на одном направлении подготовки).

Однако если сформировать группы по возрасту (без учета пола), то тенденция представляется более отчетливой: отнюдь не в отношении всех видов деятельности, перечисленных в опроснике, респонденты применяют общую характеристику стиля.

Круг взаимосвязанных и взаимовлияющих видов деятельности уменьшается – это может объясняться не ухудшением качества рефлексии, а снижением уровня мотивации в отношении достижения высоких результатов деятельности в конкретных предметных сферах (как известно, взрослые обучаемые обладают меньшими ресурсами, прежде всего в отношении времени, вследствие чего им приходится выбирать между видами деятельности, распределяя внимание). Выбор принимает форму отказа от сверхцелей, сверхзадач и достижений. Поэтому смена стиля, характерного для других видов деятельности, в некоторых видах на противоположный (планирующего на импульсивный) может знаменовать отказ от соответствующих целей в конкретной предметной области. А смена стиля с планирующего на импульсивный, возможно, указывает на особые способности в данной сфере. Это особо значимо для лиц, у которых планирование проявляется очень ярко, почти во всех видах деятельности. Такого рода особенность может оказаться выраженной склонностью личности к компенсации не столько в конкретной предметной сфере, сколько в целом к компенсации в деятельности вместо реализации в личной жизни или в дружбе (исходя из адлеровского представления о стилях жизни и компенсации). Для этих субъектов неожиданный отказ от приложения сверхусилий вполне может означать нераспространение чувства неполноценности на данную сферу, т. е. фактически указывает либо ее незначимость для личности, либо сравнительную легкость высоких достижений без специальной подготовки и т. п.

3.3. Динамика характеристик стиля на примере стиля вождения

3.3.1. Выделение характеристик стиля вождения в процессе подготовки к созданию опросника «Стиль вождения»

Е. В. Козлов [109], опираясь на теорию многокомпонентной совмещенной деятельности В. А. Бодрова [27], проанализировал деятельность водителя и выделил в ней шесть подвидов (компонентов) – пять основных и один исключительный (табл. 10).

Таблица 10

Подвиды совмещенной многокомпонентной деятельности водителя

Подвиды деятельности	Предмет	Цель	Содержание
Управление автотранспортным средством	Обеспечение движения автотранспортного средства	Управление автотранспортным средством	Поддержание параметров движения и работы систем автотранспортного средства
Антисипационное поведение (упрощенно – решение дорожно-транспортной ситуации по правилам дорожного движения)	Соблюдение правил дорожного движения и предотвращение наезда на людей и столкновения с объектами	Осмотрительность	Поиск объектов, регулирующих дорожное движение, и объектов, которые могут нарушить безопасность, корректировка местоположения автотранспортного средства в соответствии с требованиями регулирующих средств или относительно объекта, который может нарушить безопасность дорожного движения
Дорожная ситуационная ориентировка (ориентация на маршруте)	Обеспечение заданного местоположения автотранспортного средства на дороге	Дорожная ориентировка	Определение текущего местоположения автотранспортного средства относительно дорожных ориентиров

Окончание табл. 10

Подвиды деятельности	Предмет	Цель	Содержание
Навигационная ориентировка (ориентация на дороге)	Обеспечение заданного местоположения автотранспортного средства	Ориентировка на местности	Определение текущего местоположения автотранспортного средства и его корректировка
Взаимодействие с другими участниками дорожного движения (коммуникативная деятельность)	Организация взаимодействия с участниками дорожного движения	Создание оптимальных условий для водителей и пешеходов	Правильное использование сигнализации, вождение с учетом других участников дорожного движения
Деятельность по принятию решений в чрезвычайной (аварийной) обстановке (контраварийное вождение)	Предотвращение катастрофического развития в особой ситуации на дороге	Парирование особой ситуации на дороге	Обнаружение особой ситуации на дороге, принятие и выполнение решения и контроль его выполнения

Следует отметить, что недостаточное освоение каждого подвида деятельности, приводящее к ошибкам, Е. В. Козлов называет неэффективностью.

Опираясь на работу [109], можно говорить о том, что водитель в процессе вождения занят обработкой информации, носящей разнообразный характер. Выделив информационные блоки, имеющие конкретное наполнение, можно предположить, что:

- процесс работы с информацией внутри каждого блока (прежде всего по соотношению этапов) будет различаться;
- значение отдельных подвидов деятельности для разных водителей носит неоднозначный характер (в конкретный момент времени и в целом);
- можно пытаться за счет выработки специально отобранных способов и средств осуществления деятельности менять удельный вес того или иного подвида водительской деятельности, высвобождать и перенаправлять время или другие ресурсы для других подвидов деятельности.

Определение стиля вождения

Изначально (на момент создания опросника) под стилем вождения понимались типичные, устоявшиеся (привычно своеобразные) особенности дорожного поведения водителя, а также система способов и средств осуществления им деятельности, типичные для водителя эмоциональные переживания и взаимодействия с другими участниками дорожного движения, предопределяющие уровень безопасности (аварийности) водителя, с одной стороны, и определяемые рядом устойчивых и переменных факторов – с другой [145, 156, 157].

Выделение характеристик

Выделение соответствующих характеристик определяется, с одной стороны, анализом литературы [5, 21, 23–25, 29, 41, 71, 93, 124, 125, 198, 207, 252, 259, 261, 265, 266, 276, 345, 347] и серией опросов, бесед и пилотажных исследований, с другой – концепцией индивидуальности Б. Г. Ананьева [4], исходя из которой следует предполагать, что любые характеристики могут быть по-разному связаны с такими уровнями индивидуальности, как индивидный, личностный, субъектно-деятельностный.

На основе анализа теоретического и контент-анализа литературы были выделены следующие характеристики стиля вождения: риск – безопасность (склонность к рискованному – безопасному поведению), планирование – импульсивность, отношение к средствам безопасности, культура вождения, уверенность при парковке.

Шкалы опросника

Рассмотрим шкалы опросника «Стиль вождения» и оцениваемые с их помощью параметры.

Шкалы опросника направлены на диагностику пяти основных характеристик стиля вождения, каждая из которых с позиций советско-российского и западного подходов может быть обозначена согласно табл. 11.

Таблица 11

Краткая характеристика отдельных шкал опросника «Стиль вождения»

Шкала опросника	Краткая характеристика
Безопасность – риск	Стиль вождения (в западном варианте)
Планирование – импульсивность	Стиль деятельности
Отношение к средствам безопасности	Стиль вождения
Культура вождения	Стиль вождения (в западном варианте)
Уверенность при парковке	Стиль вождения

Дадим краткое описание отдельных характеристик стиля вождения.

Планирование – импульсивность

Для измерения стиля деятельности появилась шкала «Планирование – импульсивность». Характеристика стиля «планирование – импульсивность» связана со склонностью водителей к планируемому выверенному процессу вождения и, соответственно, управления автомобилем, стремлением прогнозировать появление определенных элементов дорожной среды, перекрестков с определенными особенностями схем организации дорожного движения, в той или иной мере предвидеть (просчитывать, антиципировать) дорожную ситуацию (в противовес ситуативному, импульсивному поведению на дороге). Склонность водителей к планированию проявляется в первую очередь в особенностях получения информации о дорожной среде, точнее, в стремлении опираться на знания о ней, сохраненные в долговременной памяти, а не реагировать по ситуации. Об этой характеристике и шкале опросника, направленной на ее диагностику, а также о многолетней работе автора монографии с этой шкалой написано в [140, 143, 158].

Безопасность – риск и уверенность при парковке

Исходя из того что в деятельности водителя можно выделить два подвида деятельности, как было показано в первой главе, осуществляемые в практически противоположных условиях и параллельно предъявляющих раз-

личные требования к психике водителей, представлялось целесообразным выделить две следующие характеристики стиля вождения:

- безопасность – риск (эта характеристика имеет прямую связь с движением водителя непосредственно в условиях дорожного движения; выраженность того или иного полюса в дорожном поведении водителя имеет отношение к его склонности соблюдать или нарушать правила дорожного движения, чаще прибегать к более или менее рискованным маневрам);
- уверенность – неуверенность при парковке (данная характеристика связана со стремлением или избеганием водителя осуществлять парковку в особо ограниченных условиях).

Шкала «Безопасность – риск»

Оценивать склонность к риску конкретного водителя можно с помощью наблюдения за его дорожным поведением, желательно в разных условиях и дорожных ситуациях разных типов. Частота нарушений правил дорожного движения водителем (даже без последствий в виде ДТП) является признаком, по которому следует относить водителя к категории потенциально опасных. Нарушение ПДД – это определенный риск, и, как показано, например, в [88, с. 46–47; 55], чем чаще человек рискует, тем чаще за это приходится «расплачиваться» (тем вероятнее формирование предпосылок к развитию аварийной обстановки и наступление развязки с соответствующими последствиями для водителя). При разработке шкалы «Безопасность – риск» автором монографии и Н. Ю. Лебедевой много времени было посвящено изучению правил дорожного движения, а также разработанной в ГИБДД системе кодов [8, 76], предназначенной для оценки нарушений ПДД водителями. Кроме того, при формулировании вопросов мы ориентировались на критерии безопасности водительской деятельности, сформулированные в работе Е. Н. Ивановой [83, с. 27]:

- воспроизведение водителем дорожного поведения, соответствующего алгоритмам (предписаниям) согласно дорожной ситуации;
- скорость и ее регулирование;
- сигнализация;
- следование по маршруту при движении по полосе;
- соблюдение правил приоритета;
- соблюдение дистанции;
- обеспечение безопасности всех участников дорожного движения.

Практически все перечисленные критерии так или иначе рассматриваются в авторском опроснике «Стиль вождения». Конечно, наблюдение за водителем в реальных условиях дорожного движения при ориентировке на те же самые критерии может стать основой как для дополнительной оценки опросника по его валидности и надежности [32, 182, 183], так и для диагностики стиля конкретного водителя.

Из общего набора нарушений правил дорожного движения, фиксируемых в ГИБДД, отбирались не требующие особых элементов дорожной среды (редко встречающихся знаков, разметки), поскольку чем реже человек оказывается в соответствующих условиях, тем реже у него существует возможность действовать в них против правил. Были исключены вопросы относительно особо тяжелых нарушений (например, управление транспортным средством в нетрезвом состоянии), так как осознание их тяжести могло спровоцировать опрашиваемых на заведомо ложные показания.

Уверенность при парковке

Характеристика «уверенность при парковке» в наибольшей степени соответствует выбранному нами определению стиля вождения. В опроснике мы оцениваем в первую очередь привычно своеобразное (типичное) для водителя поведение в ситуациях парковки автомобиля. Это поведение может предопределяться психофизиологическими характеристиками (недостаточно развитым глазомером), личностными особенностями (чрезмерно вежливым и уважительным отношением к другим участникам дорожного движения), субъектно-деятельностными особенностями (отсутствием или недостаточной подготовкой, т. е. несформированностью соответствующих способов и средств для данного подвида деятельности, отсутствием соответствующих компенсационных механизмов и т. д.).

Отношение к средствам безопасности

Шкала появилась в первую очередь благодаря автору книги «Психология безопасности вождения» Н. Нарицыну [195]. Однако в шкалу были включены вопросы, не только касающиеся упомянутых им особенностей отношения отдельных групп водителей к ремням безопасности или к скорости, но и другие, так или иначе связанные с активной и пассивной безопасностью [81].

Характеристика «отношение к средствам (активной и пассивной) безопасности» занимает особое место. Во-первых, она отражает стремление

водителя к обеспечению собственной безопасности при участии в дорожном движении:

- за счет возможностей, предоставляемых ему техническим оснащением транспортного средства (использование ремней безопасности, наличие подушек безопасности, исправность транспортного средства);
- грамотного управления транспортным средством (соблюдение скоростного режима, дистанции, учет особенностей передне- или заднеприводного автомобиля);
- ответственного подхода к выбору обуви, одежды, аксессуаров для управления транспортным средством (обувь на среднем каблуке, отсутствие элементов одежды, путающихся в педалях, и т. д.).

Во-вторых, это показатель его подготовленности к участию в дорожном движении (некоторые из параметров, включенные в данную шкалу, прописаны в правилах дорожного движения и должны изучаться в автошколе).

В-третьих, данная характеристика показывает (а шкала опросника позволяет это оценить) в определенной степени отношение водителей к предписаниям как таковым, способность противостоять социальным стандартам, стереотипам, социальному давлению.

Культура дорожного поведения (культура вождения)

Важное значение имеет и оценка такой характеристики стиля вождения, как культура вождения (дорожного поведения). Среди предметов, которые изучали водители в российских автошколах, не было дисциплины «этика водителя» или «вежливость на дороге» (см., например, [72]), этот предмет появился только в примерных учебных программах в 2014 г.) [49]. Таким образом, одна из причин невежливости водителя может заключаться в элементарной необразованности, незнании сигналов вежливости, используемых другими участниками дорожного движения. Кроме того, вежливое поведение на дороге может противоречить правилам дорожного движения – таким образом, водитель может оказаться не вполне вежливым, но законопослушным. Наконец, некоторые водители могут быть не в состоянии применить знаки вежливости в требуемых дорожных ситуациях (например, не успевать одновременно заканчивать маневр и благодарить «аварийкой» водителя, уступившего полосу для движения, чтобы не отвлекаться от дороги). Следовательно, такая характеристика, как «вежливость», – это черта стиля вождения, но вежливое поведение не всегда самое эффективное (что

касается достижения конечной точки маршрута), но самое личностно определяемое. Шкала «Культура дорожного поведения» в большей степени учитывает степень знакомства водителя с теми или иными предписаниями дорожного этикета. В целом уровень культуры дорожного поведения конкретного водителя фактически отражается во всех вопросах опросника и влияет на формирование всех характеристик. Однако для статистической обработки используются результаты только по этой шкале, в остальных случаях применяется качественный анализ.

Опросник позволяет посредством оценки характеристик стиля вождения получить представление об уровне культуры дорожного поведения конкретного водителя. Культура дорожного поведения водителей – составная часть транспортной культуры всех участников дорожного движения, которая является одним из основных направлений работы по повышению безопасности дорожного движения.

Культура вождения определяется рядом установок, реализуемых в дорожном поведении водителя (особенности которого обозначаются нами как составная часть стиля вождения), в том числе:

- установка на безопасное поведение, базирующаяся на знании и соблюдении правил дорожного движения (эта установка оценивается с помощью шкалы опросника, названной нами «Безопасность – риск»);
- установка на использование средств безопасности (эта установка оценивается шкалой «Отношение к средствам безопасности»);
- установка на вежливое взаимодействие с другими участниками дорожного движения – предупредительное информирование и внимательное отношение (шкала «Культура вождения»);
- установка на культуру внедорожного поведения в первую очередь на прилегающих территориях, в том числе при парковке (шкала «Уверенность при парковке»).

Установки, определяющие общий уровень культуры дорожного поведения водителя, реализуются на основе сформированных у него навыков, используемых им способов и средств осуществления совмещенной многокомпонентной водительской деятельности.

Шкала «Культура вождения» представляется несколько узкой для того содержания, которое хотелось бы в итоге в нее вложить. В базовом варианте в шкалу вошли только вопросы, касающиеся непосредственного обмена информацией и взаимодействия (по сути, общения) между водителями при решении конкретных задач, возникающих в процессе участия в дорожном

движении. Однако общение встраивается в вождение не только в связи с обменом информацией, вызывая определенные эмоциональные переживания и влияя обратным образом на результаты вождения как деятельности и подчас на стратегию вождения (см., например, [336]).

На основе вышеприведенных описаний можно провести определенные параллели между выделенными Е. В. Козловым компонентами водительской деятельности и оцениваемыми опросником характеристиками стиля вождения (табл. 12).

Таблица 12

Характеристики, оцениваемые опросником «Стили вождения»

Компоненты водительской деятельности	Характеристики стиля вождения
Решение дорожно-транспортной ситуации по правилам дорожного движения	Риск – безопасность
Управление транспортным средством	Отношение к средствам безопасности
Ориентация на маршруте	Планирование – импульсивность
Ориентация на дороге	Уверенность при парковке
Коммуникативная деятельность	Культура вождения
Контраварийное вождение	–

Итак, соответствие неполное, но пересечения имеются (за исключением контраварийного вождения).

Вариант опросника, предлагаемый профессиональным водителям, содержал шкалу лжи, которая была введена для проверки правдивости ответов испытуемых (заимствована частично из опросника Г. Айзенка [227].

В опросник для любителей был введен особый вариант шкалы лжи (проверки правдивости ответов): описание типичного для водителя маршрута:

«Опишите ваш типичный маршрут движения (тот, по которому вы ездите чаще всего, например на работу или навестить родителей) через начальную и конечную точки (улицы).

Назовите:

- приблизительное (вероятное) время в пути (без учета пробок);
- типичную скорость движения;

- количество перестроений (наиболее вероятное) (желательно посчитать, если это предоставляется возможным);
- количество обгонов (желательно подсчитать, если это возможно)».

Полное описание первичной апробации приведено в нашей монографии [163].

Отдельные шкалы опросника давали возможность оценить в первом приближении надежность деятельности водителей. Как известно, ошибочность – безошибочность исполнения функций в течение определенного времени и в определенных условиях есть надежность деятельности. Таким образом, информация, собранная с помощью опросника, позволяет соотносить стиль деятельности и определенные параметры надежности, касающиеся в первую очередь соблюдения – несоблюдения правил дорожного движения при осуществлении индивидуальных действий и взаимодействий.

Надежность деятельности водителей оценивалась с помощью группы из двадцати экспертов. Им предоставлялась информация относительно стажа вождения и количества (типа) ДТП, в которых в течение водительской биографии участвовал водитель. Собирался ряд дополнительных данных об испытуемых:

- пол;
- возраст;
- образование;
- наличие семьи;
- наличие детей;
- особенности подготовки (год обучения, тип программы, количество часов практического вождения).

Количество испытуемых – 349 человек.

Были проведены факторный анализ данных и сравнительный анализ.

Результаты факторного анализа (был использован метод компонентов с вращением варимакс) представлены в табл. 13.

Таблица 13

Матрица повернутых компонентов

Харакеристики	Компоненты			
	1	2	3	4
Возраст биологический	0,681	0,629		
Статус социальный	0,861			

Окончание табл. 13

Харакеристики	Компоненты			
	1	2	3	4
Стаж вождения	0,496	0,788		
Водительское удостоверение /опыт вождения	0,775			
Месяцы обучения		0,718		
Часы обучения		0,917		
Город				0,444
Безопасность – риск		0	0,747	0,327
Планирование			0,787	
Отношение к средствам безопасности			0,742	
Культура вождения	0,420		0,615	
Уверенность при парковке				-0,681
Семья (наличие)	0,811	0,241		
Дети	0,656	0,447		
Надежность вождения по экспертным оценкам Дисперсия – 64,6 %	33,6	0,264 12,8	10,2	0,662 8

На базе полученных результатов были выделены четыре фактора:

1. По содержанию образующих его переменных и их корреляций с фактором можно определить его как «социальный потенциал» (некоторое качество, приобретаемое человеком с возрастом при его позитивном отношении к типичным социальным нормам). В него входят переменные с высокими «нагрузками» (0,800–0,500), отражающие моменты накопления социального опыта, приобретения социального статуса, полноты самореализации в семейной сфере. Относительно вождения фактор проявляется умеренно (0,420) лишь в «культуре» (шкала опросника).

2. «Стаж и опыт». Он подобен первому фактору, но включает в свой состав исключительно экстенсивные характеристики жизнедеятельности (по принципу «чем больше, тем лучше»). С данным фактором слабо связана лишь экспертная оценка надежности вождения (0,264.

3. «Позитивное отношение к технологии и культуре вождения» (стиль вождения). Образован высокими оценками по четырем из пяти шкал опросника («Безопасность – риск», «Планирование – импульсивность», «Средства активной и пассивной безопасности», «Культура дорожного поведения»*),* тесно коррелирующими с фактором (0,62–0,79).

4. «Безопасность вождения». Показывает ориентацию водителей на один из ключевых критериев – безопасность (отраженную в реальном опыте вождения и в экспертных оценках – 0,33 и 0, 66 соответственно). Примечательно, что с четвертым фактором отрицательно коррелирует пятая шкала опросника – «Уверенность при парковке» (–0,681), не входящая в четвертый фактор, и положительно – первая шкала опросника, вошедшая в четвертый фактор.

Автором настоящей монографии была проведена большая работы по апробации авторского опросника «Стиль вождения». Подробное описание первых шагов, предпринятых по апробации методики, представлено в монографии [163].

Часть вопросов, имеющих отношение к индивидуальному стилю деятельности, проверялась на надежность повторным прохождением группой из 30 человек.

Собиралась информация относительно участия – неучастия водителей в ДТП (количество, тип) и стаже их вождения. На основе этой информации:

1) была дана экспертная оценка данных (в качестве экспертов выступил 21 человек);

2) дана оценка надежности с аппроксимацией количества и типа аварий в течение всего водительского стажа, исходя из того, что год, в котором происходили аварии, получал менее высокую оценку надежности при том, что вычислялась средняя;

3) проведен факторный анализ двух оценок надежности с помощью программы SPSS 22.

Опросник вводился по отдельным пунктам. Были использованы данные по 335 человекам. Был проведен факторный анализ по 78 вопросам (методом максимального правдоподобия с вращением варимакс). В результате были выделены четыре вторичные характеристики стиля, так или иначе связанные с двумя вариантами экспертных оценок надежности водителей:

1) соблюдение правил дорожного движения в жестко регламентируемых дорожных ситуациях – как при индивидуальных действиях водителя, так и при взаимодействиях с другими участниками дорожного движения (0,77);

2) соблюдение правил дорожного движения в нерегламентируемых или слабо регламентируемых дорожных ситуациях – как при индивидуальных действиях водителя, так и при взаимодействиях с другими участниками дорожного движения (0,704);

3) индивидуальный стиль деятельности – отбор задач деятельности (эффективный или неэффективный) для адаптации в деятельности (0,69);

4) индивидуальный стиль сбора информации о дорожной обстановке и использования ее в том числе при взаимодействии с другими участниками дорожного движения в не регламентируемых правилами ситуациях – культура автовождения (0,61).

Каждая из выделенных шкал опросника была оценена с помощью шкалы альфа Кронбаха и продемонстрировала уровни надежности от приемлемого до высокого.

При исследовании связи стилевых характеристик с психологическим защитами личности и динамики стилевых характеристик работа велась с первичными характеристиками стиля вождения, так как разделение водительской деятельности по принципу компонентов оказалось более понятным и удобным для респондентов.

Новый вариант модели стиля вождения приведен на рис. 12.

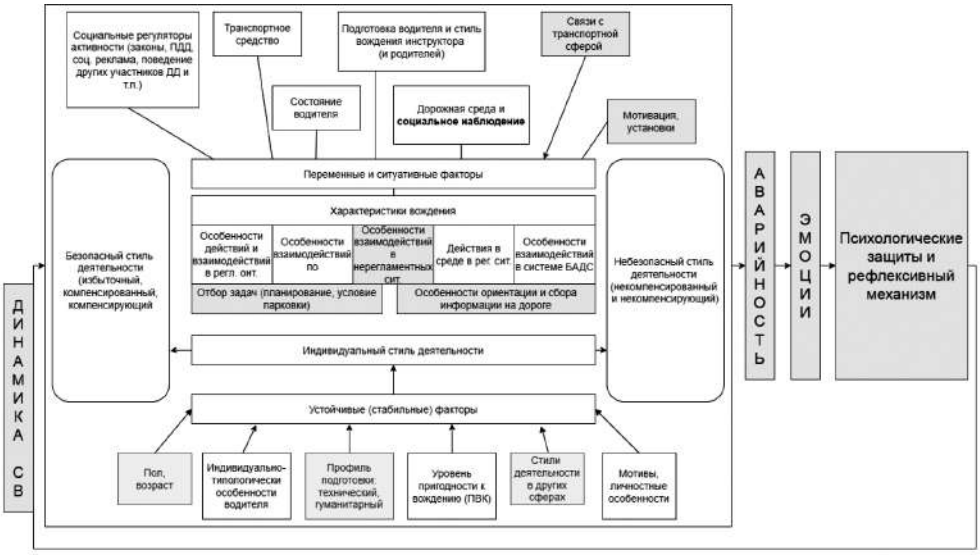

Рис. 12. Модель стиля вождения (новый вариант)

Индекс жизненного стиля водителя и его отражение на стиле вождения

Как указывалось ранее, личностный фактор играет определенную роль в формировании и проявлении отдельных характеристик стиля вождения, существуют связи между акцентуациями личности и выраженностью отдельных стилевых характеристик. Однако акцентуированность личности связана с активностью работы у нее определенных психологических защит (табл. 14).

Таблица 14

Психологические защиты и акцентуации личности

Акцентуации личности	Психологические защиты
Демонстративность	Отрицание (реальности)
Тревожность	Подавление
Неустойчивость	Регрессия
Дистимность	Компенсация
Застреваемость (ригидность)	Проекция
Возбудимость (эпилептоидность)	Замещение
Педантичность	Интеллектуализация

Следовательно, вполне логично предполагать, что если есть корреляционные зависимости между выраженностью акцентуаций и стилевыми характеристиками, то и индекс жизненного стиля личности (набор присущих ей психологических защит) будет отражаться в формировании (и сохранении) у водителя вполне определенных характеристик стиля.

На сравнительно небольшой выборке – 35 человек (в исследовании принимало участие большее число людей, но пока удалось обработать только часть данных) – было проведено эмпирическое исследование, в котором проверялась вышеобозначенное предположение (гипотеза).

Принявшие участие в исследовании работали с двумя методиками: опросником автора монографии «Стиль вождения» и опросником Келлермана – Плутчика «Индекс жизненного стиля».

Корреляционный анализ позволил выявить определенные взаимосвязи (табл. 15).

Таблица 15

Отражение индекса жизненного стиля в характеристиках стиля вождения

Тип психологической защиты	Характеристики стиля вождения				
Тип психологической защиты	Без-опасность	Планиро-вание	Средства безопасности	Культура вождения	Уверенность при парковке
Отрицание	–0, 32	–0,30	–	–0,24 (на уровне тенденции)	0,40
Подавление	–0, 29	–	–	–	0,33
Регрессия	–	–	–	–	–
Компенсация	–	–	–	–	–
Проекция	–	–	–	–	–
Замещение	–	–	–	–	–
Интеллектуализация	–	–	–	–	0,37
Реактивное образование	–	0,38	0,25 (на уровне тенденции)	0,35	–

Из табл. 15 видно, что довольно раскованное дорожное поведение (проявление склонности к риску, к нарушению правил дорожного движения в противовес безопасности) коррелирует с выраженностью таких психологических защит, как отрицание и подавление (вытеснение). Иными словами, нарушители правил либо игнорируют информацию об опасной ситуации еще на входе в сознание, либо достаточно быстро вытесняют негативные переживания в сферу бессознательного.

Проявление вежливости в дорожном поведении (культура вождения) напрямую связано с выраженностью такой психологической защиты, как реактивное образование: преувеличенно вежливо как в жизни, так и на дороге ведут себя люди с противоположными такому поведению стремлениями и желаниями, которые, видимо, очень строго контролируют свое актуальное поведение и подстраивают его под социальные ожидания.

И наконец, склонность к планирующему стилю деятельности проявляют водители, у которых либо выражена защита по типу реактивного образования, либо практически отсутствует отрицание, либо сочетается первое

и второе. Последний результат можно было бы счесть и довольно логичным: не случайно вторым названием реактивного образования является «сверхкомпенсация».

В целом результаты, полученные при исследовании взаимосвязи между психологическими защитами и характеристиками стиля вождения, согласуются с полученными ранее при изучении характеристики стиля вождения у водителей с разными акцентуациями личности.

Что касается выявления других психологических и непсихологических факторов, сопутствующих и препятствующих формированию гармоничного стиля в начале освоения деятельности, то можно говорить:

- о более или менее точном отражении индивидуально-психологических особенностей;
- об изучении особенностей отражения и учете личностных смыслов и принципов действий в процессе освоения деятельности и при становлении стиля.

Многокомпонентная совмещенная водительская деятельность и характеристики стиля вождения представлены в табл. 16.

Таблица 16

Многокомпонентная совмещенная водительская деятельность и характеристики стиля вождения

Подвиды многокомпонентной совмещенной водительской деятельности	Характеристика подвида деятельности	Первичные характеристики стиля вождения
Решение дорожно-транспортных ситуаций по правилам дорожного движения	Индивидуальная/ коллективная	Безопасность – риск
Управление транспортным средством	Индивидуальная	Отношение к средствам безопасности
Ориентация на маршруте	Индивидуальная	Планирование – импульсивность
Ориентация на дороге	Индивидуальная	Уверенность при парковке
Коммуникативная деятельность	Коллективная	Культура вождения

Каждый из компонентов водительской деятельности может быть охарактеризован с точки зрения его отнесенности к деятельности сугубо

индивидуальной и коллективной (ориентируясь на определение коллективной деятельности, данной А. Л. Журавлевым [74]). Основные признаки совместной деятельности по А. Л. Журавлеву (скорее всего, речь идет исключительно о совместно-последовательной и совместно-взаимосвязанной деятельности):

1. Наличие общих целей для различных включенных в деятельность участников. Совместная деятельность, как и любая форма кооперации, вызывается необходимостью достижения таких целей, которые недоступны отдельному человеку или доступны лишь частично.

2. Участники совместной деятельности, кроме индивидуальных мотивов, должны иметь побуждение работать вместе, т. е. должна формироваться общая мотивация.

3. Необходимое разделение единого процесса достижения определенной общей цели деятельности на некоторые составляющие (части).

4. Объединение или совмещение различных видов индивидуальной деятельности, понимаемое как образование целостности совместной деятельности и приводящее к возникновению определяемых деятельностью взаимосвязей и взаимозависимостей между ее участниками.

5. Согласованное выполнение распределенных и объединенных видов индивидуальной деятельности всех участников совместной деятельности.

6. Необходимость в управлении – потребность, внутренне присущая совместной деятельности.

7. Наличие единого конечного результата, общего для участников совместной деятельности.

8. Единое пространство – временное функционирование участников есть одно из наиболее элементарных, но необходимых условий осуществления совместной деятельности.

В дальнейшем, при работе с опросником «Стиль вождения» по отдельным вопросам и проведению факторного анализа, удалось выделить характеристики стиля, имеющие отношение именно к особенностям использования ресурсов субъектом в процессе автовождения.

К ресурсам субъекта в последние годы относят индивидуальные стили деятельности, определяя их как «устойчивую психологическую систему (стабильную, но вариативную в определенных пределах), обеспечивающую согласование индивидуальных особенностей человека с условиями и требованиями деятельности, окружения (среды), обеспечивающую успешность деятельности субъекта и субъективный комфорт при ее осуществлении» [18, с. 72].

Другими словами, основной вариант использования ресурсного подхода – это толкование самих стилей как ресурсов субъекта. Но можно, используя этот же подход, расставить акценты по-другому: внутри стилей как систем субъект так или иначе использует разные виды ресурсов (причем в зависимости от особенностей деятельности и интра-, и интериндивидуальные, и средовые – в разных сочетаниях, при разных вариантах распределения приоритетности ресурсов того или иного вида внутри этих систем).

Обращаясь к анализу методологии изучения стилей в отечественной науке, отметим, что особенности использования разных ресурсов субъектом (интраиндивидуальных, интериндивидуальных и особенно внеиндивидуальных) при решении типовых задач деятельности эмпирически изучались недостаточно [18], и тем более они не рассматривались как стилевые особенности.

Размышляя над стилями как особенностями использования ресурсов, необходимо определиться, что именно, с какими конкретно ресурсами субъект может иметь дело и как именно может ими распоряжаться: накапливать, тратить, предоставлять (отдавать) другим или, наоборот, забирать. С учетом того, что деятельность субъекта осуществляется в среде, может носить индивидуальный и коллективный характер, субъект в рамках деятельности так или иначе использует свои ресурсы, ресурсы других и ресурсы среды (материальной, физической).

Ярким примером деятельности, на основе которой достаточно удобно рассмотреть стили как типичные особенности использования субъектом разных типов ресурсов, является автовождение. Первичные характеристики стиля вождения во многом были выделены в ориентации на подвиды многокомпонентной совмещенной водительской деятельности [1, 6].

В дальнейшем, при работе с опросником по отдельным вопросам и проведению факторного анализа, удалось выделить характеристики стиля, имеющие отношение именно к особенностям использования ресурсов субъектом в процессе автовождения.

Вторичными характеристиками стиля вождения, выделенными на основе факторного анализа, оказались следующие (каждая из выделенных шкал опросника была оценена с помощью шкалы альфа Кронбаха и продемонстрировала уровень надежности от приемлемого до высокого [12, 13]):

1. Соблюдение – несоблюдение правил дорожного движения в индивидуальных компонентах деятельности (накопление ресурсов или трата собственных ресурсов (0,77)); к этой характеристике относится соблюдение знаков ограничения скорости, движения по полосам, разметки и т. п.

2. Соблюдение – несоблюдение правил дорожного движения при взаимодействии с другими участниками дорожного движения – отбор или предоставление ресурсов другим, работа с собственными и чужими ресурсами (0, 704).

3. Отбор (отсев) задач деятельности по уровню сложности – накопление ресурсов или трата собственных; активное использование ресурсов самого транспортного средства в перспективе (0,69); предварительное ознакомление с маршрутом, дорожной средой, подход к выбору места для парковки.

4. Особенности сбора информации и отбор/предоставление ресурсов другим при взаимодействии (работа с собственными и чужими ресурсами); дополнительно использование ресурсов транспортного средства в дальнейшем (0,61). Элементы коммуникативной деятельности, не регламентированной в правилах дорожного движения, сбор и использование информации для решения задач водительской деятельности.

Описывая стили через использование ресурсов, стилем вождения можно назвать устойчивые особенности использования (накопление, расходование, заимствование, предоставленин и пр.) субъектом интраиндивидуальных, интериндивидуальных и внеиндивидуальных ресурсов при решении типовых задач многокомпонентной совмещенной индивидуально-коллективной водительской деятельности [4].

Проводя параллели со стилями вождения, можно охарактеризовать стиль делового общения (коммуникативный стиль деятельности) как устойчивые особенности использования субъектом интраиндивидуальных, интериндивидуальных и внеиндивидуальных ресурсов при решении типовых задач коммуникативной деятельности.

Но если в случае со стилями вождения проблема «правильного» распоряжения ресурсами субъектом – это решение проблемы обеспечения надежности его деятельности, а также безопасности дорожного движения в целом, то в случае со стилями делового общения – это, вероятно, вопрос успешности продвижения по социальной лестнице. И если изменения в стилях вождения в перспективе будут определяться технологическим прогрессом (разработкой и встраиванием в транспортное средство различных технических систем, дублирующих или дополняющих водителя), т. е. расширением использования внутри стилей внеиндивидуальных ресурсов [7, 8], то изменения стилей делового общения будут определяться в первую очередь социальными факторами: организационной культурой, сложившейся на конкретном предприятии, или в целом культурой делового общения, характерной для

конкретной страны. Если стиль делового общения, характерный для субъекта, вписывается в культуру, то его, по всей видимости, будет ожидать социальный успех. Однако результаты коммуникативной деятельности субъекта отражаются на результатах совместной деятельности, зачастую изменяя окружающий мир, в том числе физическую составляющую. Само по себе продвижение по социальной лестнице, обрастание социальными связями и социальным капиталом отнюдь не всегда связано с итоговым положительным воздействием субъекта на окружающую среду. Именно поэтому так важно разобраться во взаимосвязях особенностей использования ресурсов субъекта и содержательно-ценностным характером стиля: есть ли и какова именно связь между тем, как человек ведет себя в коммуникации, и установками, которые он реализует.

Сопоставление новых шкал с оценками надежности может дать ответы на вопрос, как именно следует вести обучение кандидатов в водители с разными индивидуально-психологическими, социально-демографическими и стилевыми особенностями (стиль формируется не на пустом месте).

Подводя итоги апробации опросника «Стили вождения», можно говорить о том, что он создавался для оценки стиля вождения и был направлен на две диагностические цели:

1. Диагностика особенностей стиля деятельности водителя как психологической системы адаптации к водительской деятельности. Традиционно в эту систему включают организацию (самоорганизацию) деятельности, набор способов и средств, используемых для ее осуществления, и субъективно удобные условия деятельности.

Следует отметить, что водительская деятельность трактовалась как индивидуально-коллективная, совместно-взаимосвязанная, частично алгоритмизированная. Поэтому оценивался не просто индивидуальный стиль деятельности, а стиль индивидуально-коллективной деятельности, т. е. анализировались не только организация и способы осуществления индивидуальной составляющей деятельности, но и особенности адаптации в ситуациях взаимодействия с другими участниками дорожного движения.

2. Фиксация привычных для водителя особенностей дорожного поведения, которые по факту являются отражением типичных для него ошибок, проявляющихся в процессе автовождения, т. е. в стереотипных условиях дорожного движения, в обычных режимах деятельности.

3.3.2. Роль пола и возраста как факторов детерминации стиля. Проблема динамики стилей

Дорожное движение с позиций междисциплинарного подхода

Проанализируем процесс автовождения с позиций междисциплинарного подхода. Дорожное движение с юридической точки зрения – процесс перемещения грузов и пассажиров в пределах дорог [8] (дополним: дорожной среды). Дорожная среда – один из наиболее сложных и небезопасных для человека типов среды. В объектном (материальном, физическом отношении) она является физической (материальной) – дорожное покрытие, светофоры и дорожные знаки как материальные объекты, т. е. существование и функционирование ее элементов подчиняется основным физическим законам, и в то же время социокультурной – разметка на дорожном полотне является не только физическим элементом, но и знаковым: предписывает водителю действовать определенным образом на конкретном участке маршрута, не говоря уже о знаках и светофорах. Проектированием и производством материальных объектов дорожной среды занимаются в основном технические специалисты.

С психологической точки зрения дорожное движение – это сложнейшая система, включающая в себя дорожную среду, в рамках которой разные группы участников дорожного движения (водители разных категорий, пешеходы, переходящие дорогу, инспекторы ГИБДД) реализуют те или иные задачи, в том числе занимаются водительской деятельностью (многокомпонентной совмещенной) [7] как на любительском, так и на профессиональном уровне [8]. Пользователями дорожной среды (искусственной, социокультурной) являются люди, относящиеся к разным социальным группам и имеющие индивидуально-психологические различия.

Недифференцированный подход к участникам дорожного движения. Особенности характеристик социальных групп участников

До определенного момента времени недифференцированный подход к участникам дорожного движения был в определенной степени оправданным: так, в Советском Союзе группа водителей была максимально однородной – преобладали профессиональные водители, подавляющее большинство составляли мужчины, которые проходили подготовку в системе ДОСААФ.

В настоящее время, в силу резкого возрастания автомобилизации, группа водителей как участников дорожного движения стала гораздо более многообразной по половому, возрастному, профессиональному и статусному составу (следствие изменений социально-экономической ситуации в нашей стране) [5, 25].

Изучение отдельных подгрупп водителей, их поведенческих особенностей в рамках дорожного движения может быть полезно не только с теоретической точки зрения, но и с практической: сведения относительно выявленных закономерностей могли бы стать основой психологической подготовки водителей в автошколах, способствовать улучшению взаимопонимания и взаимодействия водителей в процессе автовождения.

За рубежом (прежде всего в Северной Европе, где обеспечение безопасности дорожного движения находится на высоком уровне) проектирование элементов дорожной среды, а также разработка социальной рекламы, средств агитации и пропаганды безопасного дорожного поведения проводятся с учетом особенностей социальных групп, для которых они предназначаются [13, 14]. В России же до сих пор такая работа ведется без анализа социально-психологических аспектов дорожной среды [16], поэтому изучение такого рода аспектов для нас особенно актуально.

Представляется важным изучение отражения социально-демографических характеристик (прежде всего пола и возраста), а также социально-профессиональных (связанность с транспортной сферой) на стиле вождения. Имеет смысл изучать отражение данных характеристик вначале по отдельности (только пол, только возраст), а затем в сочетании друг с другом и с социально-профессиональными факторами. Результаты теоретического и эмпирического исследований по обозначенной проблематике представлены ниже.

Гендерная детерминация стиля

Как отмечалось в главах, посвященных теории, при изучении стилей с разными научными подходами придавалось недостаточное значение половой и тем более гендерной детерминации стиля. Возможно, это связано с долговременной нехваткой авторов, занимающихся исследованиями стилей деятельности, а также данных, «высвечивающих» эти аспекты. Так, в исследованиях индивидуального стиля деятельности основным субъектом были женщины – работницы ткацкого производства [107], юноши-токари [297, 298], юноши-акробаты [303], мужчины-борцы [176] и т. д., другими словами,

предметом анализа становились виды деятельности, в которых субъектами труда являлись или только женщины, или только мужчины. Сравнительный анализ был невозможен в силу безоговорочной гегемонии определенного пола в той или иной профессии. О гендерных различиях в исследованиях, проводимых в советско-российской психологии, даже не упоминалось. В современных социально-экономических условиях, когда представители обоих полов активно участвуют в дорожном движении в качестве водителей, когда гендерный вопрос появился на повестке дня, изучение пола и гендера как факторов формирования стилей стало актуальным, практически значимым и реализуемым. Специалисты в сфере профессиональной педагогики и спортивной и транспортной психологии и ранее отмечали различия между мужчинами и женщинами как при обучении вождению, так и непосредственно в водительской деятельности [15, 18, 54, 89, 100], хотя акцент на половой детерминации стилей не делался. Автором монографии изучалось отражение фактора пола на формировании стиля вождения (его отдельных характеристик).

Интерес к исследованию стиля вождения автолюбителей-женщин

Итак, в условиях советско-российской науки половой и гендерный фактор оставался несколько в стороне от изучения, поскольку активно муссировалась и научно доказывалась идея всеобщего равенства. Теперь же, когда весь западный мир активно движется в сторону отстаивания прав меньшинств, реализуя равенство в довольно причудливом ключе, а российское общество на этом фоне оказывается более традиционно ориентированным, изучение полового и гендерного факторов вполне логично. С учетом специфики изучаемой автором монографии сферы (дорожное движение и автовождение в частности), которая на протяжении многих лет являлась сугубо мужской, исследование особенностей женского дорожного поведения и поиск подходов к пониманию истинных причин различий (если таковые будут не только выявлены, но и сохранятся со временем при накоплении опыта и увеличении количества женщин-водителей) представляется крайне важным для решения проблем обеспечения безопасности автовождения. Поэтому особый интерес для исследователей (исходя из статистических данных) должна представлять группа автолюбителей-женщин, так как именно эта группа стала стремительно увеличиваться в России начиная с 1990-х гг.

В последнее время в нашей стране появляются работы по изучению особенностей дорожного поведения водителей, в которых сравниваются мужские

и женские группы [2, 4, 25]. Например, работа А. И. Кабалевской [92] посвящена рассмотрению гендерных социальных стереотипов водителей, а также сравнению мужской и женских групп водителей по особенностям ориентировки в дорожной среде (исследование проводилось с использованием современной техники, в частности, ай-трекинга). А. И. Кабалевская исследовала аспекты стиля отдельных подвидов водительской деятельности и таких видов деятельности, как ориентация на маршруте и решение дорожно-транспортных ситуаций в соответствии с правилами дорожного движения. При этом в исследовании А. И. Кабалевской и А. И. Донцова [91] не был сделан акцент на степени знакомства обследуемых водителей с маршрутом, на котором изучались особенности сбора информации, тогда как этот фактор мог быть весьма существенным. Знакомство с маршрутом движения представляется сверхважным компонентом в решении проблем обеспечения безопасности дорожного движения, ведь, как указывалось ранее, склонность к планирующему стилю деятельности (при котором процесс вождения зачастую осуществляется при предварительном планировании и даже изучении маршрута будущей поездки) является определенным залогом поддержания женщинами-водителями должного уровня надежности деятельности [12].

В качестве эмпирического обоснования важности изучения группы женщин-автолюбителей и особенностей женского стиля вождения имеет смысл привести результаты отдельных эмпирических исследований, проведенных отечественными и зарубежными авторами.

Так, в рамках пилотажного исследования, проводимого в течение 2016 г. в Центре безопасности дорожного движения при АДФ СПбГАСУ, было опрошено 10 групп кандидатов в инструкторы (всего 148 человек) относительно особенностей женского стиля вождения. Предполагалось, что данные группы могут выступать как экспертные: на обучение принимались водители со стажем от трех лет и только с благополучной водительской биографией, т. е. устойчиво демонстрирующие высокий уровень надежности деятельности. Задание было сформулировано следующим образом: «Опишите женский стиль вождения». Семантический анализ данных экспертами ответов выявил наиболее частый ответ, предполагающий, что женщины, как и мужчины, отличаются друг от друга по стилю вождения. При этом в каждой учебной группе (от 5 до 20 человек) оказывался хотя бы один испытуемый, который классифицировал женские группы так: «водят как асы» («лучше, чем я») и «водят автомобиль по-женски» (медленно, в соответствии с предписаниями правил дорожного движения, ниже скорости потока, тормозя поток при

осуществлении маневров, долго перестраиваются, с излишним рвением соблюдают правила).

В исследовании А. И. Кабалевской и А. И. Донцова [91] в качестве особенностей женского автовождения отмечены:

- особенности женщин при сборе информации (подготовка перед осуществлением маневра): женщины дольше готовятся к маневру, анализируя как подвижные, так и неподвижные объекты дорожной среды;
- склонность женщин завершать маневр, дополнительно не перепроверяя, в отличие от мужчин, правильность и безопасность своих действий, меньшая готовность к возможным новым маневрам.

Зарубежные авторы, занимавшиеся изучением сравнительных особенностей дорожного поведения женщин и мужчин-водителей, установили, что мужчины чаще попадают в аварии по своей или по чужой вине, так как маскулинность положительно коррелирует с лучшим формированием навыков сенсомоторной координации, а феминность – с навыками, обеспечивающими безопасность [328].

Пол и стиль вождения

На основе теоретического анализа ряда работ были сформулированы общая и две частные гипотезы.

Общая

Фактор пола имеет определенное значение при формировании стиля вождения в целом и формировании определенных его характеристик в частности.

Частные

1. Стиль вождения женщин-автолюбителей отличается от стиля вождения мужчин-автолюбителей по определенным характеристикам.

2. Стиль вождения женщин-автолюбителей имеет сходство со стилем вождения мужчин – профессиональных водителей по определенным характеристикам.

Стиль вождения в рамках данного исследования определялся как устоявшиеся (привычно своеобразные) особенности дорожного поведения водителя, в которых (в том числе в процессе общения) проявляются отношение водителя к другим участникам дорожного движения в частности и уровень транспортной культуры в целом, включающие в себя систему способов и средств осуществления водительской деятельности, развертывающиеся на определенном эмоциональном фоне, предопределяющие (в зависимости от

сочетания с уровнем развития профессионально важных качеств, отдельными индивидуально-психологическими особенностями и личностными свойствами) уровень безопасности (аварийности) водителя, с одной стороны, и сами определяемые рядом устойчивых и переменных факторов – с другой [9, 11].

Особенности вождения (автовождения, вождения транспортного средства) как поведения и как деятельности заключаются в возможной актуализации потребностей в безопасности. При вождении высока вероятность развития ситуаций, носящих опасный или экстремальный характер (в том числе из-за их неполной регламентированности), сопровождающихся изменениями психофизиологических состояний, что в других средах и в более безопасных видах деятельности проявляется не так очевидно и ярко. Именно эти особенности вождения – вероятность быстрых, резких, не ожидаемых человеком смен его состояний, условия неполной защищенности (из-за неполной структурированности отдельных дорожно-транспортных ситуаций) – и могут служить своего рода лакмусовой бумажкой для изучения проявлений в стиле полового и гендерного факторов.

Методы исследования

При проведении исследования использовались авторский опросник «Стиль вождения», а также социально-биографический анализ. Сравнение групп водителей проводилось по пяти первичным шкалам.

На первом этапе исследования сравнивались группы женщин-автолюбителей (безопасного водительского возраста) с мужчинами-водителями, принадлежащими к группам с разными социально-демографическими и социально-профессиональными характеристиками.

Был проведен сравнительный анализ групп водителей-любителей по отдельным характеристикам стиля вождения (на небольшом объеме выборки при высокой дифференциации групп по дополнительным характеристикам помимо пола). В частности, женская группа водителей сравнивалась с мужскими любительскими: со стажем автовождения до года, со стажем до трех лет, со стажем более трех лет. Отметим, что мужские группы имели достаточно тесную связь с транспортной сферой (это были в основном студенты технического вуза дневного и заочного отделений, обучавшиеся по направлению подготовки «Эксплуатация транспортно-машинных комплексов» (будущие и реально работающие сотрудники автомобильных хозяйств и ремонтного сервиса). В женскую выборку вошли представители разных про-

фессиональных сфер безопасного водительского возраста (более подробная информация ниже).

Выборка данного этапа исследования:

1) женщины – 30 человек;

2) мужские группы автолюбителей:

- средний возраст 19,5 года, стаж от года до трех лет – 32 человека;
- безопасный водительский возраст (от 26 до 53 лет), стаж более трех лет – 33 человека;
- средний возраст 18,5–31 год, стаж до 1 года – 31 человек.

Результаты сравнительного анализа приведены в табл. 17–20.

Таблица 17

Характеристика стиля вождения по критериям «Безопасность – Риск»

Сравниваемые группы	Средние значения	*t*-критерий Стьюдента	Уровень значимости
Женщины-автолюбители (безопасный водительский возраст) и мужчины-автолюбители (стаж менее года, средний возраст 18,5 года)	31,07 и 26,86	2,58	0,02
Женщины-автолюбители (безопасный водительский возраст) и мужчины-автолюбители (стаж от 0,5 до 3 лет)	31,07 и 27, 59	2,2	0,05
Женщины-автолюбители (безопасный водительский возраст) и студенты-заочники (безопасный водительский возраст)	31,07 и 28,71	1, 67	На уровне тенденции

Таблица 18

Характеристика стиля вождения по отношению к средствам безопасности

Сравниваемые группы	Средние значения	*t*-критерий Стьюдента	Уровень значимости
Женщины-автолюбители (безопасный водительский возраст) и мужчины-автолюбители (стаж менее года, средний возраст 18,5 года)	17,54 и 14,52	3,02	0,01

Окончание табл. 18

Сравниваемые группы	Средние значения	*t*-критерий Стьюдента	Уровень значимости
Женщины-автолюбители (безопасный водительский возраст) и мужчины-автолюбители (стаж от 0,5 до 3 лет)	17,54 и 14,69	3,35	0,002
Женщины-автолюбители (безопасный водительский возраст) и мужчины-автолюбители (безопасный водительский возраст)	17,54 и 16,86	0,78	–

Таблица 19

Характеристика стиля вождения по критерию «Культура вождения»

Сравниваемые группы	Средние значения	*t*-критерий Стьюдента	Уровень значимости
Женщины-автолюбители (безопасный водительский возраст) и мужчины-автолюбители (стаж менее года, средний возраст 18,5 года)	27,93 и 24, 07	3,36	0,002
Женщины-автолюбители (безопасный водительский возраст) и мужчины-автолюбители (стаж от 0,5 до 3 лет)	27,93 и 24,41	2,96	0,01
Женщины и мужчины-автолюбители (безопасный водительский возраст)	27,93 и 26,04	1,77	0,1

Таблица 20

Характеристика стиля вождения по критерию «Уверенность при парковке»

Сравниваемые группы	Средние значения	*t*-критерий Стьюдента	Уровень значимости
Женщины-автолюбители (безопасный водительский возраст) и мужчины-автолюбители (стаж менее года, средний возраст 18,5 года)	6,82 и 7,09	–	–

Окончание табл. 20

Сравниваемые группы	Средние значения	*t*-критерий Стьюдента	Уровень значимости
Женщины-автолюбители (безопасный водительский возраст) и мужчины-автолюбители (стаж от 0,5 до 3 лет)	6,82 и 7,5	2,17	0,05
Женщины-автолюбители (безопасный водительский возраст) и мужчины-автолюбители (безопасный водительский возраст)	6,82 и 8,1	2,33	0,05

Отметим, что женская группа отличается от мужской безопасного возраста только по уверенности при парковке, тогда как с двумя другими кардинально различается по всем характеристикам, исключая планирование – импульсивность. При этом обе группы, мужская и женская, характеризуются более высокими, по сравнению с другими группами мужчин-автолюбителей, баллами, набранными по шкале «Безопасность – риск», т. е. соблюдением правил дорожного движения, более внимательным отношением к средствам безопасности, более высокой культурой вождения и менее высокими значениями по уверенности при парковке, которая, по результатам факторного анализа, отрицательно связана с надежностью деятельности.

При продолжении эмпирического исследования, на втором его этапе, была увеличена группа женщин-автолюбителей (за счет добавления данных, полученных магистром И. В. Боровской). Женская группа включала две подгруппы водителей (30 и 32 человека): первая группа исследовалась в 2009–2010 гг., в выборку вошли женщины-автолюбители, в том числе связанные с транспортной сферой в силу профессиональной деятельности. При этом в выборку, помимо жительниц Санкт-Петербурга, вошли также представительницы других городов (Пскова, Твери, Архангельска). Вторая подгруппа исследовалась в 2017 г., в выборке присутствуют исключительно жительницы Санкт-Петербурга, практически все работают в сферах, не имеющих отношение к транспорту (медицина, психология, инженерия). Группой сравнения была выборка мужчин.

Выборки 2–4-го этапов:

1) группа водителей: 325 человек, 62 женщины и 263 мужчины;

2) женские группы: 30 и 32 человека;

3) мужские группы:

- 98 автолюбителей, безопасный водительский возраст;
- 101 мужчина-автолюбитель, небезопасный водительский возраст (до 25 лет и стаж до 3 лет);
- 64 мужчины – профессиональные водители.

В ходе эмпирического исследования собиралась информация об особенностях группы: социальный статус респондентов (студенты младших курсов, старших курсов, студенты-заочники (работающие), работающие респонденты и получающие дополнительное профессиональное образование); отношение к транспортной сфере (обучающиеся по связанной с транспортом инженерной специальности, работающие в транспортной отрасли, профессиональные водители и лица, не имеющие отношения к транспортной сфере); возраст; стаж вождения; программа обучения в зависимости от года, в котором проводилось обучение; время обучения вождению в месяцах, отличавшееся в зависимости от того, где обучался водитель – в автошколе или в профессиональном учебном заведении.

Промежуточные результаты

1. Сравнение двух групп женщин-любителей (подготовка разных лет).

Год исследования мог отразиться на стиле вождения, поскольку обучение части испытуемых проходило по разным программам, а в 2010 г. число часов, отводимое на практическое вождение в автошколах, увеличилось с 32 до 56 [15].

Для подтверждения различий между подгруппами был проведен сравнительный анализ с помощью t-критерия Стьюдента [50]. Статистическая обработка данных проводилась с помощью статистического пакета SPSS 22. Статистический анализ различий между двумя женскими группами представлен в табл. 1.

Таблица 21

Сравнение двух групп женщин-любителей (1-я – 2010 г., 2-я – 2017 г.), значимые различия

Сравниваемые характеристики	Средние значение	Стандартное отклонение	Уровень значимости	Разность средних
Возраст безопасный	1,73 1,94	0,45 0,25	0,033	–0,20

Окончание табл. 21

Сравниваемые характеристики	Средние значение	Стандартное отклонение	Уровень значимости	Разность средних
Стаж вождения	5,22 8,49	4,14 5,93	0,015	–3,27
Город	1,5 1,0	0,73 0,00	0,001	0,5
Культура вождения	27,77 32,56	3,82 3,75	0,000	–4,796
Семья	2,63 1,89	3,82 3,75	0,000	0,74

Отметим, что по стилю вождения между группами зафиксировано только одно различие: они несколько отличаются друг от друга по культуре вождения. Опрашиваемые в 2017 г. оказались более осведомлены о дорожном этикете и значительно чаще прибегали к использованию знаков дорожной вежливости, чем испытуемые в 2010 г.

Представляется, что полученные результаты следует объяснить следующим образом: за 7 лет, которые разделяют две выборки, два исследования, уровень дорожной вежливости (культуры вождения) изменился в лучшую сторону, и то, что раньше являлось верхом проявления дорожной вежливости, стало относительной поведенческой нормой. Возможно, это связано с последствиями кардинального роста уровня автомобилизации в России: во многих семьях появились водители, способные оказать влияние на культуру дорожного поведения других членов семьи, тогда как ранее носителями такой культуры являлись в основном инструкторы по практическому вождению.

Две женские группы были также (помимо характеристик стиля вождения) сопоставлены друг с другом по целому ряду социально-биографических показателей, как то: возраст, стаж вождения, программа обучения, социальный статус, отношение к транспортной сфере, надежность деятельности. Последняя оценивалась экспертной группой исходя из сведений относительно количества и типа ДТП, в которых участвовали испытуемые, и стажа вождения. Различия были зафиксированы только по стажу вождения (в группе 2017 г. оказались более опытные женщины-водители), а также по месту проживания.

Таким образом, можно говорить, что гипотеза о наличии кардинальных различий между двумя женскими подгруппами по стилевым характеристикам не подтвердилась, поэтому в дальнейшем данные двух групп были объединены и сравнение проводилось следующим образом: группы женщин-автолюбителей объединялись с несколькими мужскими (различающимися между собой по социально-демографическим и социально-профессиональным характеристикам).

К сожалению, приходится отметить, что в нашей стране женщины-водители представляют, скорее, моногенную выборку, для которой присущи такие характеристики: безопасный водительский возраст (26–45 лет), наличие одного высшего образования и более, наличие семьи, часто наличие детей. Гораздо реже среди водителей встречаются женщины более младшего возраста с реальным водительским стажем и практически отсутствуют женщины старшего возраста. В связи с вышесказанным проводить сравнительный анализ стиля вождения с учетом возраста или социального статуса, а также изучать динамику стиля вождения у женщин в России пока что весьма затруднительно.

2. Сравнение характеристик стиля вождения автолюбителей-женщин и автолюбителей-мужчин.

Сравнение женской группы с мужчинами-любителями (сравнение проводилось с объединенной мужской группой, в которую были включены водители-автолюбители со стажем от трех лет и более, работающие и не работающие в транспортной сфере) позволило выявить различия по отдельным характеристикам стиля вождения (табл. 22).

Таблица 22

Сравнение двух групп водителей-любителей, женщин и мужчин

Сравниваемые характеристики	Среднее значение	Стандартное отклонение	Уровень значимости	Разность средних
Отношение к транспортной сфере	1,47 1,92	0,95	0,009	–0,45
Безопасность – риск	29,87 27,86	1,19	0,020	2,01
Культура вождения	30,24 28,10	4,46 5,10	0,007	2,14

Окончание табл. 22

Сравниваемые характеристики	Среднее значение	Стандартное отклонение	Уровень значимости	Разность средних
Уверенность при парковке	6,89 7,89	1,93 1,80	0,001	–1,01
Семья	2,28 1,93	0,67 0,77	0,005	0,349
Дети	0,81 0,57	0,51 0,44	0,013	0,237

Представленные в таблицах данные можно объяснить следующим:

а) особенности вождения мужчин и женщин (любители) отличаются по таким стилевым характеристикам, как безопасность – риск (женщины-автолюбители в большей степени ориентированы на соблюдение правил дорожного движения по сравнению с мужчинами-автолюбителями), культура вождения и уверенность при парковке (женщины более склонны соблюдать правила и меньше рисковать, более вежливы, но менее уверенно чувствуют себя при осуществлении маневров парковки);

б) по социально-биографическим характеристикам группы автолюбителей, мужчин и женщин, мало различаются (они имеют сходные социальный статус, стаж вождения, учились по одинаковым программам, примерно в одно и то же время и т. д.) (табл. 23);

в) на формирование стилей вождения мужчин и женщин (любителей) оказывают влияние средовые и деятельностные факторы.

Таблица 23

Сравнение автолюбителей, женщин и мужчин, со стажем более трех лет и безопасного возраста

Сравниваемые характеристики	Номера групп	Число респондентов	Среднее значение	Стандартное отклонение	Ошибка стандартного отклонения	Уровень значимости (двухсторонняя критическая область)
Группы (1-я – женщины, 3-я – мужчины)	1	62	160,55	121,107	15,381	0,339
	3	98	177,23	97,669	9,866	0,363

Продолжение табл. 23

Сравниваемые характеристики	Номера групп	Число респондентов	Среднее значение	Стандартное отклонение	Ошибка стандартного отклонения	Уровень значимости (двухсторонняя критическая область)
Пол	1	62	0,00	0,000	0,000	
	3	98	1,00	0,000	0,000	
Возраст биологический	1	62	32,85	8,360	1,062	0,070
	3	98	30,61	7,038	0,711	0,082
Возраст безопасный	1	62	1,84	0,371	0,047	0,412
	3	98	1,79	0,412	0,042	0,401
Статус социальный	1	62	3,74	0,957	0,122	0,110
	3	98	3,53	0,740	0,075	0,132
Стаж вождения	1	62	6,91	5,359	0,681	0,336
	3	98	7,72	5,090	0,514	0,342
Водительское удостоверение/ опыт вождения	1	62	1,97	0,178	0,023	0,642
	3	98	1,98	0,142	0,014	0,659
Месяцы обучения	1	62	2,44	1,150	0,146	0,225
	3	98	2,70	1,473	0,149	0,200
Программа обучения	1	62	1,29	0,584	0,074	0,353
	3	98	1,40	0,783	0,079	0,322
Часы обучения	1	62	38,21	12,210	1,551	0,367
	3	98	41,04	22,627	2,286	0,307
Город	1	62	1,24	0,564	0,072	0,064
	3	98	1,10	0,386	0,039	0,089
Безопасность – риск	1	62	29,87	5,790	0,735	0,020
	3	98	27,86	4,962	0,501	0,026

Продолжение табл. 23

Сравниваемые характеристики	Номера групп	Число респондентов	Среднее значение	Стандартное отклонение	Ошибка стандартного отклонения	Уровень значимости (двухсторонняя критическая область)
Планирование – импульсивность	1	62	21,18	3,800	0,483	0,172
	3	98	21,98	3,479	0,351	0,182
Отношение к средствам безопасности	1	62	16,98	3,282	0,417	0,862
	3	98	16,89	3,493	0,353	0,861
Культура вождения	1	62	30,24	4,464	0,567	0,007
	3	98	28,10	5,102	0,515	0,006
Уверенность при парковке	1	62	6,89	1,934	0,246	0,001
	3	98	7,90	1,802	0,182	0,001
Семья (наличие)	1	62	1,85	0,355	0,045	0,003
	3	98	1,64	0,480	0,049	0,001
Дети (наличие)	1	62	0,77	0,584	0,074	0,022
	3	98	0,54	0,645	0,065	0,020
Надежность вождения по экспертным оценкам	1	62	4,284	1,7988	0,2285	0,692
	3	98	4,173	1,6632	0,1680	0,698

3. Сравнение отдельных характеристик стиля вождения женщин-автолюбителей и мужчин – профессиональных водителей.

Далее проверялась гипотеза относительно сходства стиля вождения женщин-автолюбителей и мужчин – профессиональных водителей. Результаты получились следующие (табл. 24).

Таблица 24

Стиль вождения женщин-любителей и мужчин – профессиональных водителей

Сравниваемые характеристики	Среднее значение	Стандартное отклонение	Уровень значимости	Разность средних
Возраст	32,85 41,79	8,36 12,45	0,000	–8,94
Возраст безопасный	1,84 1,64	0,37 0,48	0,011	0,19
Отношение к транспортной сфере	1,47 4,72	0,95 0,92	0,000	–3,25
Стаж	6,90 2,98	5,36 11,86	0,000	–14,077
Время обучения	2,37 10,40	1,06 10,99	0,000	–8,029
Программа обучения	1,26 2,53	0,59 0,96	0,000	–1,274
Город	1,24 1,0	0,56 0,00	0,001	0,241
Уверенность при парковке	6,89 7,70	1,93 1,65	0,012	–0,816

В рамках проведенного исследования между стилем вождения женщин-автолюбителей и профессиональных водителей – мужчин, скорее, зафиксированы сходства, чем различия: профессиональные водители – мужчины, по сравнению с водителями-женщинами, увереннее чувствуют себя при осуществлении парковки (на уровне тенденции), в остальном различий на значимом уровне не обнаружено.

Близость стилевых показателей по надежности деятельности, которая оценивалась группой экспертов, исходя из сведений относительно количества и типов ДТП, в которых участвовали опрошенные водители, стажа и принадлежности к группе профессионалов или любителей, была зафиксирована при том, что по ряду социально-биографических характеристик группы различаются по статусу, отношению к транспортной сфере, реальному стажу вождения, программе подготовки, времени обучения, месту проживания и т. д., в частности, мужчины обучались в специальных профессиональных учреждениях, программа подготовки носила более длительный характер, их

стаж вождения значительно превосходит стаж вождения водителей из женской группы.

Складывается впечатление, что в случае с женской группой именно фактор пола (в исследовании учитывался только биологический пол испытуемых) играет наибольшее значение при формировании стиля вождения (влияние средовых и деятельностных факторов в этой группе несколько ослаблено). Возможно ли использование полученных результатов для прогнозирования характеристик стиля вождения, связанных с гендером (социальным полом), – вопрос остается открытым.

Что касается полового и гендерного факторов, то в условиях российской науки понимание и отношение к ним довольно специфическое. Большинство исследований связано с учетом биологического пола, до оценки пола социального (гендера), как правило, дело не доходит. В зарубежных исследованиях в сфере Traffic psychology работ, учитывающих гендерную принадлежность, тоже практически нет. Однако изучение отражения данных факторов на особенностях дорожного поведения (по отдельности и в сочетании) может представлять значительный интерес. Обращение к данной сфере фактически открывает новое направление в психологии, активное развитие которого несколько затруднено деликатностью учитываемых факторов и легкостью нарушения личных границ обследуемых, а следовательно, этических норм, которые должны безусловно соблюдаться психологом в рамках его деятельности.

К полученным результатам можно относиться с осторожностью. Однако их можно и нужно интерпретировать прежде всего исходя из особенностей выявленного сходства между мужчинами-профессионалами и женщинами-любителями и различий между любителями – мужчинами и женщинами. Сходство между мужчинами-профессионалами и женщинами-любителями выявлено по тем характеристикам стиля, которые имеют отношение в первую очередь к строго регламентированным или частично регламентированным аспектам водительской деятельности: движение в дорожной среде как процесс достаточно четко регулируется правилами дорожного движения, известны ограничения по скорости, запрещающие и разрешающие знаки, знаки дорожного приоритета. Соблюдение правил гарантирует водителю нахождение под защитой государства, выступающего гарантом безопасности благонадежных, соблюдающих правила дорожного движения, водителей. Женщины зачастую более дисциплинированы, лучше, по сравнению с мужчинами, усваивают правила и нормы поведения в регламентированных ситуациях, что вполне может уравнивать их по процессуальным

характеристикам вождения с более подготовленной и опытной группой мужчин – профессиональных водителей.

В то же время осуществление маневров парковки как процесса слабо регламентировано правилами дорожного движения. Фактически предписания касаются только результатов парковочных маневров и то в ситуациях нахождения непосредственно в дорожной среде (при парковке на улице) – есть специальные знаки и разметка, разрешающие или запрещающие осуществление парковки в тех или иных местах. Парковка на прилегающих территориях осуществляется на основе собственных возможностей водителя и принимаемых им решений. При этом если рядом с супермаркетами или в паркингах парковочные места ограничены с помощью разметки, то основное ограничивающее условие заключается в меньшем, по сравнению с улицей, количестве мест, отводимых для размещения автомобиля. За границей в некоторых странах существуют парковочные места, выделенные специально для женщин (они больше по занимаемому пространству по сравнению со стандартными – мужскими) [26].

Попытка организации особых парковочных мест для женщин в нашей стране потерпела сокрушительное фиаско. Декларируемая причина была как раз в нарушении пресловутого равноправия и даже больше того – в проявлении якобы сексизма. Однако представляется, что проблема заключается отнюдь не в вопросе равноправия, а, скорее, в банальном экономическом факторе: как указывалось выше, «женские» парковочные места по размеру больше (шире). Следовательно, наличие таких мест по умолчанию уменьшает общее количество мест на конкретной парковке (или пресловутых ниш). Поднявшееся возмущение в очередной раз свидетельствует о том, что автовождение – мужской мир, где мужчины желают соперничать с женщинами на равных (т. е. тем женщинам, которые не способны выдержать «мужской» уровень требований, на дороге и на парковках не место).

Но если на парковках, тем более рядом с крупными торговыми центрами, права водителей защищает хоть в какой-то степени наличие разметки, то в проездах и тем более во дворах разметка, как правило, отсутствует. Занятие того или иного места в большей степени определяется волей самого водителя и напоминает захват территории, что традиционно более свойственно мужчинам. Иначе говоря, парковка на прилегающих территориях предъявляет особые требования к водителю: с одной стороны, к его чувству габаритов и ориентировки на дороге, с другой – к его подготовленности к парковочным маневрам (отметим, что в автошколах традиционно го-

товят к осуществлению двух видов парковки [15], тогда как в реальности нужно владеть не меньше чем четырьмя видами), а также к его коммуникативным способностям (для эффективного взаимодействия с другими водителями в условиях слабой регламентированности деятельности) и, возможно, владению дополнительными ресурсами для отстаивания занятого места.

Гипотезы исследования подтверждены. В целом выявленные особенности женского стиля вождения логично укладываются в канву дифференциальной психологии и представляются достаточно закономерными. Большая склонность женщин-водителей к безопасному дорожному поведению не противоречит работам других авторов [23– 25]. Ценной является возможность практического применения полученных в результате сравнения результатов. Возвращаясь к опросу экспертов в отношении женской манеры вождения и ее негативного оценивания, стоит отметить, что стиль вождения мужчин – профессиональных водителей, осуществляющих управление грузовыми транспортными средствами, как правило, не вызывает нареканий у других групп при том, что стили вождения данных двух подгрупп водителей достаточно близки.

Автовождение как деятельность для обеспечения безопасности дорожного движения должна характеризироваться должным уровнем надежности. Для обеспечения надежности деятельности профессиональных водителей используется целый комплекс мероприятий:

- профессиональная ориентация;
- несколько видов отбора (законодательно закрепленные медицинский и образовательный, а кроме того, психофизиологический, социальный, статистический и автобиографический);
- профессиональная подготовка (в соответствии с предписаниями профессиональных стандартов).

Данный комплекс мероприятий только частично применим к водителям-любителям.

Для профессиональных водителей, помимо вышеперечисленного, предписаны:

- диагностика психофизиологического состояния (для выпуска на линию);
- регулярное повышение квалификации;
- прохождение медицинской комиссии раз в год;
- определение и соблюдение оптимальных режимов труда и отдыха.

Только полноценное применение данного комплекса мероприятий как составной части психологического обеспечения профессиональной деятельности

водителей приводит к должному результату (в случае с мужчинами-водителями – обеспечению требуемого уровня надежности деятельности). Что же касается женщин (а исследование проводилось на выборке женщин-водителей, имеющих категорию «В», т. е. любителей), то после получения водительского удостоверения никаких внешних по отношению к их деятельности регламентов и процедур не применяется. При этом данные стили вождения носят если не идентичный, то очень близкий характер. Получается, что женщины-водители выступают по отношению к себе как к субъектам автовождения в роли специалистов по безопасности дорожного движения.

Гипотетически возможно снижение затрат на зарплату и проведение мероприятий специалистам по безопасности дорожного движения при сохранении или даже повышении уровня безопасности в случае частичной замены водителей-мужчин на водителей-женщин. Но если говорить о реальной ситуации дорожного движения и взаимодействия его участников, то весьма вероятно, что разъяснение выявленных особенностей разным категориям участников дорожного движения могло бы повысить уровень принятия женской стилистики автовождения мужским любительским автомобильным сообществом.

Сближение стилей вождения групп водителей с разными социальными характеристиками могло бы положительно сказаться на общем уровне безопасности дорожного движения. В отношении мужчин водителей-любителей секрет сглаживания различий может заключаться в освоении новых категорий водительских прав, дающих право управления транспортными средствами, в том числе большегрузными и крупногабаритными, предрасполагающими к профессиональному и женскому стилям вождения. Попытка ввести некий регламент в осуществление маневров парковки также могла бы смягчить выявленные различия между мужской и женской группами.

Наконец, очевидно, что определенный интерес представляет более подробный сравнительный анализ отдельных подгрупп водителей внутри мужской и женской подгрупп с тем, чтобы определить соотношения между влиянием средового, гендерного факторов и фактора подготовки при формировании стиля вождения. Это и станет ориентиром в нашей дальнейшей работе.

Выводы

1. Выявлено сходство стиля вождения женщин-автолюбителей со стилем, характерным для группы мужчин – профессиональных водителей, по склонности соблюдать правила дорожного движения, отношению к средствам активной и пассивной безопасности, культуре вождения, несмотря на различия между группами по возрасту, статусу, отношению к транспортной сфере.

2. Выявлено различие стиля вождения женщин с мужчинами-автолюбителями по целому ряду характеристик стиля вождения: мужчины чувствуют себя более уверенно при осуществлении маневров парковки, женщины ведут себя более безопасно (больше ориентированы на соблюдение правил дорожного движения) и вежливо (при близости социальных характеристик групп по возрасту, статусу, времени и программам обучения).

В целом полученные на первом и втором этапах исследования результаты совпадают друг с другом, а особенности женского стиля вождения логично укладываются в канву дифференциальной психологии и представляются достаточно закономерными.

Вполне естественно ожидать, что особенности женской группы должны повлечь за собой какие-то особые способы и средства осуществления водительской деятельности, которые будут для женщин естественны, соответствовать их природе и способствовать достижению целей безопасности. Для мужчин же такие стилевые характеристики в определенной степени противоестественны, в силу чего формируются с большим трудом, в процессе специально ориентированной подготовки и более продуктивно в тех случаях, когда цели безопасности встроены в задачи профессиональной деятельности.

Большая склонность женщин-водителей к безопасному дорожному поведению не противоречит работам других авторов [23–25, 54].

Женский стиль вождения и стиль вождения профессиональных водителей (отметим, что обследовались водители грузового автотранспорта), а также водителей-любителей, работающих в транспортной отрасли, близки друг другу и более безопасны (в них более выражены характеристики, связанные с высокими экспертными оценками надежности деятельности).

Таким образом, можно в первом приближении говорить о том, что большую безопасность стиля вождения (определяемой склонностью соблюдать правила дорожного движения) у мужчин предопределяет связь с транспортной сферой, работа в ней, более длительные сроки подготовки и наличие опыта вождения, тогда как в женской группе эти характеристики имеют меньшее значение при определении безопасности – небезопасности стиля вождения.

Выдвинутые гипотезы подтверждены: фактор пола имеет определенное значение при формировании стиля вождения в целом и при формировании определенных его характеристик в частности.

Биологический возраст и водительский возраст, безопасный и небезопасный, как детерминанты стиля

На третьем этапе исследования разделение групп водителей по опасному – безопасному водительскому возрасту проводилось на следующих основаниях:

1. Анализ статистического портрета идеального водителя (исходя от статистических данных, в том числе ряда биографических сведений о водителях, имеющих разный индекс аварийности), данного А. Бонном [цит. по 163], где он описывает французского «идеального водителя»:

- пол – мужской;
- возраст – 35–45 лет;
- хорошее здоровье;
- хорошее зрение;
- знание правил дорожного движения;
- дисциплинированность;
- бесконфликтность;
- служба в армии;
- наличие семьи.

С какими-то из представленных характеристик можно безоговорочно согласиться, насчет других немного посомневаться.

Мужчины чаще создают предаварийные ситуации, но и легче выходят из них (гендерные особенности) [124, 126–128, 283, 284, 289].

В отношении возраста можно и согласиться, и высказать определенные сомнения. Что касается скорости психофизиологических реакций, несомненно, в преимущественном положении будут находиться более молодые водители [51, 89, 152]. С точки зрения проявления большей ответственности в профессиональной деятельности, более легкой переносимости монотонии (что немаловажно в условиях дорожного движения – нередко именно непереносимость монотонии, развивающей психическое пресыщение, провоцирует водителя на нарушения правил дорожного движения, такие как движение задним ходом по КАД, объезд пробки по тротуарам и т. д.) в преимущественном положении находятся водители зрелого возраста. Возраст 30–45 лет – некий компромисс при выборе между молодыми и более быстрыми по психофизиологическим реакциям водителями и зрелыми, опытными, но более медленными.

2. По данным, представленным в работе [236, с. 124–125], для водителей-мужчин безопасный возраст начинается только после 43 лет (для

профессионалов, правда, верхняя граница – около 53), тогда как для женщин безопасный возраст начинается с 26, но и заканчивается на несколько лет раньше, чем у мужчин.

Число ДТП зависит от вида и пола водителей и может быть различным. В табл. 25 приведены соответствующие данные, из которых можно заключить, что нижняя граница безопасного возраста водителей-мужчин – 26–34 года, для женщин безопасный возраст наступает уже с 23–27 лет. Возраст, когда число ДТП достигает минимума, наступает сравнительно поздно и составляет 45–53 года у мужчин и 36–43 года у женщин. Это совпадает с наблюдаемым на практике возрастом наиболее надежных и безопасных водителей.

Таблица 25

Сравнение групп водителей безопасного и небезопасного возраста независимо от пола

Характеристики	Сравниваемые характеристики групп водителей опасного и безопасного водительского возраста	Число респондентов в группах	Значение	Стандартное отклонение	Ошибка стандартного отклонения	Значимость (двухсторонняя критическая область)
Номера сравниваемых групп*	1	155	170,50	87,333	7,015	0,203
	2	171	157,16	99,949	7,643	0,200
Пол	1	155	0,94	0,246	0,020	0,000
	2	171	0,70	0,461	0,035	0,000
Возраст биологический	1	155	23,68	11,546	0,927	0,000
	2	171	35,06	7,610	0,582	0,000
Возраст безопасный и опасный	1	155	1,14	0,515	0,041	0,000
	2	171	2,00	0,000	0,000	0,000
Статус социальный	1	155	2,12	1,230	0,099	0,000
	2	171	3,80	0,685	0,052	0,000
Стаж вождения	1	155	5,21	10,343	0,831	0,000
	2	171	10,89	7,455	0,570	0,000

Продолжение табл. 25

Характеристики	Сравниваемые характеристики групп водителей опасного и безопасного водительского возраста	Число респондентов в группах	Значение	Стандартное отклонение	Ошибка стандартного отклонения	Значимость (двухсторонняя критическая область)
Водительское удостоверение и (или) опыт вождения	1	155	1,63	0,484	0,039	0,000
	2	171	1,99	0,108	0,008	0,000
Месяцы обучения	1	155	3,55	5,743	0,461	0,210
	2	171	4,37	6,006	0,459	0,209
Программа обучения	1	155	1,73	0,724	0,058	0,355
	2	171	1,64	0,924	0,071	0,349
Часы обучения	1	155	64,92	62,286	5,003	0,255
	2	171	57,74	51,189	3,914	0,259
Город	1	155	1,11	0,445	0,036	0,777
	2	171	1,09	0,376	0,029	0,779
Безопасность – риск	1	155	27,44	6,569	0,528	0,019
	2	171	29,04	5,695	0,436	0,020
Планирование – импульсивность	1	155	21,18	3,879	0,312	0,105
	2	171	21,84	3,465	0,265	0,107
Отношение к средствам безопасности	1	155	15,86	3,799	0,305	0,001
	2	171	17,18	3,468	0,265	0,001
Культура вождения	1	155	25,26	5,749	0,462	0,000
	2	171	29,32	4,555	0,348	0,000
Уверенность при парковке	1	155	7,68	2,174	0,175	0,939
	2	171	7,66	1,749	0,134	0,940
Семья (наличие)	1	155	1,16	0,418	0,034	0,000
	2	171	1,87	0,337	0,026	0,000

Окончание табл. 25

Характеристики	Сравниваемые характеристики групп водителей опасного и безопасного водительского возраста	Число респондентов в группах	Значение	Стандартное отклонение	Ошибка стандартного отклонения	Значимость (двухсторонняя критическая область)
Дети (наличие)	1	155	0,15	0,481	0,039	0,000
	2	171	0,84	0,627	0,048	0,000
Надежность вождения	1	155	4,349	1,4748	0,1185	0,943
	2	171	4,221	1,8468	0,1412	0,488

[*] 1-я – группа опасного водительского возраста – до 25 и старше 54 лет; 2-я – группа безопасного водительского возраста – от 25 до 54 лет включительно.

Значимые различия были зафиксированы при сравнении групп небезопасного и безопасного возраста: водители безопасного возраста больше ориентированы на соблюдение правил дорожного движения, использование средств безопасности и дорожную вежливость.

По планированию – импульсивности и уверенности при парковке различий между группами не обнаружено. В связи с этим наблюдением можно сделать два вывода:

1. По всей видимости, эти характеристики (планирование и уверенность при парковке) связаны (и при этом детерминированы) с устойчивыми психологическими характеристиками, в первую очередь индивидными: свойствами центральной нервной системы и связанными с ними характеристиками внимания. Данные стилевые характеристики в меньшей степени подвержены изменениям, поэтому в разных возрастных группах средние значения оказываются близкими.

2. Данные характеристики в меньшей степени подвержены изменениям и в силу того, что существующие учебные программы не направлены на их целенаправленное изменение. Водителей, в отличие от летчиков, фактически готовят только к двум подвидам многокомпонентной водительской деятельности – решению дорожно-транспортной ситуации по правилам дорожного движения и управлению транспортным средством (как формированию

навыков и умений по изменению динамики движения транспортного средства, причем в достаточно ограниченном наборе дорожных и прочих условий). Навыки и умения по осуществлению парковочных маневров (и, следовательно, ориентации на дороге) минимальны, а ориентации на маршруте водителей-любителей не учат вовсе, как и использованию современных навигационных систем (это проблема, которую любитель решает самостоятельно).

На четвертом этапе исследования рассматривалось сочетание таких факторов, как пол и безопасный водительский возраст (табл. 26).

Таблица 26

Сравнение автолюбителей, женщин и мужчин, со стажем более трех лет и безопасного возраста

Сравниваемые характеристики групп	Номера групп	Число респондентов	Среднее значение	Стандартное отклонение	Ошибка стандартного отклонения	Уровень значимости (двухсторонняя критическая область)
Группы (1-я – женщины; 3-я – мужчины)	1	62	160,55	121,107	15,381	0,339
	3	98	177,23	97,669	9,866	0,363
Пол	1	62	0,00	0,000	0,000	–
	3	98	1,00	0,000	0,000	–
Возраст биологический	1	62	32,85	8,360	1,062	0,070
	3	98	30,61	7,038	0,711	0,082
Возраст безопасный	1	62	1,84	0,371	0,047	0,412
	3	98	1,79	0,412	0,042	0,401
Статус социальный	1	62	3,74	0,957	0,122	0,110
	3	98	3,53	0,740	0,075	0,132
Стаж вождения	1	62	6,91	5,359	0,681	0,336
	3	98	7,72	5,090	0,514	0,342
Наличие водительского удостоверения/ опыт вождения	1	62	1,97	0,178	0,023	0,642
	3	98	1,98	0,142	0,014	0,659

Продолжение табл. 26

Сравниваемые характеристики групп	Номера групп	Число респондентов	Среднее значение	Стандартное отклонение	Ошибка стандартного отклонения	Уровень значимости (двухсторонняя критическая область)
Месяцы обучения	1	62	2,44	1,150	0,146	0,225
	3	98	2,70	1,473	0,149	0,200
Программа обучения в автошколе	1	62	1,29	0,584	0,074	0,353
	3	98	1,40	0,783	0,079	0,322
Часы обучения	1	62	38,21	12,210	1,551	0,367
	3	98	41,04	22,627	2,286	0,307
Город	1	62	1,24	0,564	0,072	0,064
	3	98	1,10	0,386	0,039	0,089
Безопасность – риск	1	62	29,87	5,790	0,735	0,020
	3	98	27,86	4,962	0,501	0,026
Планирование – импульсивность	1	62	21,18	3,800	0,483	0,172
	3	98	21,98	3,479	0,351	0,182
Отношение к средствам безопасности	1	62	16,98	3,282	0,417	0,862
	3	98	16,89	3,493	0,353	0,861
Культура вождения	1	62	30,24	4,464	0,567	0,007
	3	98	28,10	5,102	0,515	0,006
Уверенность при парковке	1	62	6,89	1,934	0,246	0,001
	3	98	7,90	1,802	0,182	0,001
Семья (наличие)	1	62	1,85	0,355	0,045	0,003
	3	98	1,64	0,480	0,049	0,001
Дети (наличие)	1	62	0,77	0,584	0,074	0,022
	3	98	0,54	0,645	0,065	0,020

Окончание табл. 26

Сравниваемые характеристики групп	Номера групп	Число респондентов	Среднее значение	Стандартное отклонение	Ошибка стандартного отклонения	Уровень значимости (двухсторонняя критическая область)
Надежность вождения по экспертным оценкам	1	62	4,284	1,7988	0,2285	0,692
	3	98	4,173	1,6632	0,1680	0,698

В табл. 27 приведены данные сравнительного анализа женщин-водителей (любителей) безопасного возраста и начинающих водителей-мужчин небезопасного возраста.

Таблица 27

Сравнение стилевых характеристик женщин-водителей (любителей) безопасного возраста и начинающих водителей-мужчин небезопасного возраста

Характеристики	Номера групп	Число респондентов	Среднее значение	Стандартное отклонение	Ошибка стандартного отклонения	Уровень значимости (двухсторонняя критическая область)
Группы (1-я – женщины, 4-я – начинающие водители-мужчины)	1	62	160,55	121,107	15,381	0,597
	4	101	151,84	88,302	8,786	0,624
Пол	1	62	0,00	0,000	0,000	–
	4	101	1,00	0,000	0,000	–
Возраст биологический	1	62	32,85	8,360	1,062	0,000
	4	101	19,16	2,580	0,257	0,000
Возраст безопасный	1	62	1,84	0,371	0,047	0,000
	4	101	1,01	0,100	0,010	0,000

Таблица 27

Характеристики	Номера групп	Число респондентов	Среднее значение	Стандартное отклонение	Ошибка стандартного отклонения	Уровень значимости (двухсторонняя критическая область)
Безопасность – риск	1	62	29,87	5,790	0,735	0,001
	4	101	26,48	6,454	0,642	0,001
Планирование – импульсивность	1	62	21,18	3,800	0,483	0,606
	4	101	20,86	3,792	0,377	0,607
Отношение к средствам безопасности	1	62	16,98	3,282	0,417	0,001
	4	101	15,01	3,684	0,367	0,001
Культура вождения	1	62	30,24	4,464	0,567	0,000
	4	101	23,83	5,130	0,510	0,000
Уверенность при парковке	1	62	6,89	1,934	0,246	0,004
	4	101	7,85	2,142	0,213	0,004
Надежность вождения (по экспертным оценкам)	1	62	4,284	1,7988	0,2285	0,691
	4	101	4,190	1,2101	0,1204	0,717

Заметно, что различия выявляются по всем стилевым характеристикам, кроме планирования, причем они более выражены, чем при сравнении с группой мужчин безопасного возраста. Таким образом, можно и нужно подчеркивать значимость возраста в определении стиля вождения и надежности деятельности водителя соответственно.

Здесь максимальны не только различия самих стилей, но и сравниваемых групп. И если выше было показано отражение фактора пола на характеристиках стиля вождения, то влияние возраста при сравнении групп представляется не вполне доказанным (ведь остается вероятность того, что превалирующей причиной различий все же является пол). К сожалению, особенности выборки эмпирического исследования не позволяют сравнить группы женщин разного возраста (ни биологического, ни по уровню безопасности) исходя из статистических данных.

Мужская часть выборки исследования оказалась представленной достаточно широко, в силу чего имелась возможность сравнения стилей вождения мужчин-автолюбителей из разных возрастных и социально-профессиональных групп. Результаты сравнения представлены в табл. 28 и 29.

Таблица 28

Сравнение стилей вождения мужчин – профессиональных водителей и автолюбителей безопасного водительского возраста

Характеристики	Номера групп	Число респондентов в группах)	Среднее	Стандартное отклонение	Ошибка стандартного отклонения	Уровень значимости (двухсторонняя критическая область)
Группы (2-я – проф. водители, 3-я – мужчины-автолюбители)	2	64	161,97	61,950	7,744	0,268
	3	98	177,23	97,669	9,866	0,255
Пол	2	64	1,00	0,000	0,000	–
	3	98	1,00	0,000	0,000	
Возраст биологический	2	64	41,80	12,446	1,556	0,000
	3	98	30,61	7,038	0,711	0,000
Возраст безопасный	2	64	1,64	0,484	0,060	0,043
	3	98	1,79	0,412	0,042	0,050
Статус социальный	2	64	3,97	0,616	0,077	0,000
	3	98	3,53	0,740	0,075	0,000
Стаж вождения	2	64	20,98	11,864	1,483	0,000
	3	98	7,72	5,090	0,514	0,000
Водительское удостоверение (наличие) и (или) опыт вождения	2	64	2,00	0,000	0,000	0,253
	3	98	1,98	0,142	0,014	0,158
Месяцы обучения	2	64	10,41	10,993	1,374	0,000
	3	98	2,70	1,473	0,149	0,000

Окончание табл. 28

Характеристики	Номера групп	Число респондентов в группах)	Среднее	Стандартное отклонение	Ошибка стандартного отклонения	Уровень значимости (двухсторонняя критическая область)
Часы обучения	2	64	136,94	90,447	11,306	0,000
	3	98	41,04	22,627	2,286	0,000
Город	2	64	1,00	0,000	0,000	0,036
	3	98	1,10	0,386	0,039	0,010
Безопасность	2	64	30,44	6,623	0,828	0,005
	3	98	27,86	4,962	0,501	0,009
Планирование	2	64	22,23	3,553	0,444	0,652
	3	98	21,98	3,479	0,351	0,654
Отношение к средствам безопасности	2	64	18,05	3,574	0,447	0,042
	3	98	16,89	3,493	0,353	0,044
Культура вождения	2	64	29,33	4,687	0,586	0,125
	3	98	28,10	5,102	0,515	0,118
Уверенность при парковке	2	64	7,70	1,649	0,206	0,488
	3	98	7,90	1,802	0,182	0,480
Семья (наличие)	2	64	1,95	0,213	0,027	0,000
	3	98	1,64	0,480	0,049	0,000
Дети (наличие)	2	64	1,00	0,713	0,089	0,000
	3	98	0,54	0,645	0,065	0,000
Надежность вождения	2	64	4,634	2,1316	0,2664	0,125
	3	98	4,173	1,6632	0,1680	0,146

Таблица 29

Сравнение стилей вождения мужчин – профессиональных водителей и автолюбителей, работающих в транспортной сфере

Характеристики	Номера групп	Число респондентов в группах	Среднее значение	Стандартное отклонение	Ошибка стандартного отклонения	Уровень значимости (двухсторонняя критическая область)
Группы (3-я – проф. водители, 4-я – водители-любители, работающие в транспортной сфере)	3	65	164,05	63,705	7,902	0,000
	4	31	231,55	44,509	7,994	0,000
Пол	3	65	1,00	0,000	0,000	–
	4	31	1,00	0,000	0,000	–
Возраст биологический	3	65	41,45	12,668	1,571	0,000
	4	31	29,84	4,755	0,854	0,000
Возраст безопасный	3	65	1,63	0,486	0,060	0,005
	4	31	1,90	0,301	0,054	0,001
Статус социальный	3	65	3,94	0,659	0,082	0,000
	4	31	3,03	0,547	0,098	0,000
Стаж вождения	3	65	20,71	11,980	1,486	0,000
	4	31	7,42	4,056	0,728	0,000
Водительское удостоверение (наличие) и (или) опыт вождения	3	65	2,00	0,000	0,000	0,149
	4	31	1,97	0,180	0,032	0,325
Месяцы обучения	3	65	10,34	10,921	1,355	0,000
	4	31	2,26	0,999	0,179	0,000
Программа	3	65	2,52	0,954	0,118	0,000
	4	31	1,19	0,601	0,108	0,000

Окончание табл. 29

Характеристики	Номера групп	Число респондентов в группах	Среднее значение	Стандартное отклонение	Ошибка стандартного отклонения	Уровень значимости (двухсторонняя критическая область)
Часы обучения	3	65	135,68	90,311	11,202	0,000
	4	31	36,90	21,133	3,796	0,000
Город	3	65	1,00	0,000	0,000	0,039
	4	31	1,10	0,375	0,067	0,161
Безопасность – риск	3	65	30,51	6,596	0,818	0,124
	4	31	28,48	4,358	0,783	0,077
Планирование – импульсивность	3	65	22,23	3,526	0,437	0,480
	4	31	21,71	3,002	0,539	0,455
Отношение к средствам безопасности	3	65	18,03	3,549	0,440	0,290
	4	31	17,26	2,804	0,504	0,252
Культура вождения	3	65	29,35	4,655	0,577	0,003
	4	31	26,39	4,022	0,722	0,002
Уверенность при парковке	3	65	7,72	1,644	0,204	0,237
	4	31	8,16	1,772	0,318	0,251
Семья (наличие)	3	65	1,94	0,242	0,030	0,018
	4	31	1,77	0,425	0,076	0,052
Дети (наличие)	3	65	0,98	0,718	0,089	0,000
	4	31	0,39	0,615	0,110	0,000
Надежность вождения (по экспертным оценкам)	3	65	4,645	2,1165	0,2625	0,795
	4	31	4,532	1,6228	0,2915	0,775

Итак, сделана попытка выявления роли пола и возраста, а также опыта и отношения к транспортной сфере при формировании стиля вождения и надежности деятельности водителя. Обнаружено, что стиль вождения женщин безопасного возраста близок к стилю вождения профессиональных водителей грузового автотранспорта и носит более безопасный характер по сравнению со стилями вождения мужских любительских групп, где более молодой возраст еще более усиливает стилевые различия.

Весьма желательно расширить группу женщин-водителей за счет представителей разных возрастных групп и профессиональных сфер, чтобы установить приоритетность биологических и социальных факторов в определении женского стиля вождения.

Значимые различия были зафиксированы при сравнении групп небезопасного и безопасного возраста: водители безопасного возраста больше ориентированы на соблюдение правил дорожного движения, использование средств безопасности и дорожную вежливость. Эта информация может быть включена в содержание программ подготовки водителей с тем, чтобы:

- подготовить водителей к более внимательному отношению к своим особенностям (расширение возможностей саморегуляции);
- сделать их более толерантными к восприятию особенностей поведения других участников дорожного движения;
- в последующем установить связи между особенностями дорожного поведения и стиля вождения, выбором транспортного средства; сделать более эффективным восприятие и понимание участниками дорожного движения друг друга.

Обращаясь к особенностям заполнения опросника «Стили вождения» респондентами из групп разного пола, а также анализируя обратную связь, которую давали респонденты после прохождения тестирования (как в личных беседах, так и в виде письменных комментариев, в свободной форме), можно было заметить ряд особенностей, отличающих мужчин и женщин.

Как известно, любой опросник предполагает опору на рефлексию собственных действий и поведения в конкретных ситуациях опрашиваемого. Опросник «Стили вождения» – не исключение: вопросы были сформулированы таким образом, чтобы помочь респонденту обозначить особенности его поведения в конкретной дорожно-транспортной ситуации. Дается описание ситуации и несколько вариантов выбора. Проблема в том, что в целом ряде вопросов, которые включены в шкалу «Безопасность – риск», респондентам предлагается выбор между несколькими вариантами поведения в ситу-

ациях, которые жестко регламентированы в правилах дорожного движения и в которых водитель должен строго действовать в соответствии с правилами.

Вопросы как бы обращены к предметной составляющей рефлексии респондентов (как именно они действуют в определенных обстоятельствах), но фактически они помогают оценить и отношение водителей к конкретным ситуациям.

Мужчины концентрируются на предметной составляющей рефлексии: просто выбирают вариант, в редких случаях – два варианта ответа.

Женщины чаще (в случае ответов на вопросы данной шкалы) выбирают ответ по правилам, а в комментариях описывают свое возмущение: «Как можно так ставить вопрос, если в правилах дорожного движения есть точный алгоритм поведения».

В связи с этим напрашиваются следующие выводы-гипотезы:

1. Мужчины, вероятно, более склонны к предметной рефлексии.

2. Женщины, вероятно, более склонны к социально-психологической рефлексии.

3. По всей видимости, существуют определенные различия в уровне знания правил дорожного движения у мужчин и женщин, вероятное преимущество оказывается на стороне женщин. Можно предположить, что ответы, даваемые женщинами-водителями, носят характер социальной желательности (и женщины спешат создать «правильное», хорошее впечатление о себе как о водителях). Однако даже для того, чтобы ответить социально желательно, нужно знать, что, собственно, желается, т. е. знать правила. И все равно напрашивается вывод: женщины, как минимум, знают правила лучше.

4. Мужчины и женщины придают разные смыслы самому участию в дорожном движении в качестве водителей. Мужчины в большей степени ориентированы на решение задач по максимально быстрому перемещению в пространстве с использованием транспортного средства, женщины – на соблюдение правил дорожного движения и безопасность.

3.3.3. Динамика отдельных характеристик стилей на примере стилей автовождения

Ранее в данной монографии говорилось о том, что стили имеют важное значение для приспособления к деятельности и в деятельности. Подходы, в рамках которых могут изучаться сами механизмы приспособления субъекта к деятельности с опорой на стили, могут использоваться разные.

Как известно, в философии, наряду с метафизическим подходом, активно применяется диалектический, когда явления рассматриваются как непрерывно находящиеся в процессе изменения, развития, во взаимосвязи и даже в противоречии.

Советская психологическая наука, в силу приверженности диалектическому материализму, активно использовала диалектический метод, анализируя психику и психические явления на основе принципов развития, системности и детерминизма. Однако, что касается психологии труда и, в частности, индивидуальных стилей деятельности, по каким-то причинам они рассматривались как некие константные феномены, не связанные с опытом субъекта, предшествующим той деятельности, в которой стиль формируется, как дискретно формирующиеся при приспособлении к конкретной деятельности. Таким образом, одним из очевидных и самых перспективных подходов в изучении стилей является отслеживание их динамики и факторов, предопределяющих характер этой динамики (применительно к сфере автовождения – связанной с уровнем аварийности).

В последние годы для изучения и анализа стилей активно используются ресурсный подход и идеи экологической психологии (относительно существования определенного количества ниш в границах каждой экологической системы).

Разные авторы объясняют феномен стиля с некоторыми различиями, что нисколько не умаляет самой идеи.

Так, В. А. Толочек предлагает рассматривать индивидуальный стиль деятельности как «устойчивую психологическую систему (стабильную, но вариативную в определенных пределах), обеспечивающую согласование индивидуальных особенностей человека с условиями и требованиями деятельности, окружения (среды), обеспечивающую успешность деятельности субъекта и субъективный комфорт при ее осуществлении» [275, с. 72].

Автор настоящей монографии пробует интерпретировать стили как системы, внутри которых субъекты используют те или иные ресурсы (в разных вариантах и сочетаниях, в зависимости от собственных возможностей и предпочтений).

Оба варианта по умолчанию допускают определенную возможность для стилей демонстрировать определенные изменения, только второй подход несколько упрощает само исследование изменений – в силу большей аналитичности. В дальнейшем исследование динамики стилей обязательно следует проводить с использованием ресурсного подхода.

В данной работе ставились задачи обосновать необходимость и возможность динамики стилей и отдельных характеристик стиля вождения в частности. При эмпирическом исследовании изучалась динамика характеристик стиля, выделенных исходя из другой концепции – более узкой и частной, к тому же направленной на автовождение – концепции многокомпонентной совмещенной водительской деятельности.

Итак, независимо от того, какую именно систему стиля мы изучаем и как конкретно представляем элементы внутри нее, система будет иметь достаточно устойчивый характер (мы помним, что ранее стили и вовсе представлялись константами, но и не забываем о том, что внешние и внутренние изменения и возможности взаимодействия элементов внутри системы и систем друг с другом позволяют системам обладать определенной гибкостью, изменчивостью, которые в то же время могут как обеспечивать, так и не обеспечивать должный уровень успешности субъекта. Определенная гибкость для способствования успеху такой системе понадобится на продолжительном временном отрезке, с учетом того, что:

- психофизиологические характеристики субъекта деятельности имеют определенную возрастную динамику;
- опыт деятельности, например автовождения (благоприятный и отрицательный), как обратная связь гармоничности/негармоничности присущего водителю стиля вождения также может иметь отражение в стилевых характеристиках и их динамике, если мы исходим из того, что и сам человек, и его стиль – гибкая адаптивная саморегулируемая система.

Что касается самой деятельности, то могут меняться:

- условия деятельности (применительно к сфере дорожного движения – правила дорожного движения, скоростной режим, элементы дорожной среды);
- уровень развития профессионально важных качеств субъекта труда (с одной стороны, они могут частично развиваться, совершенствоваться в процессе деятельности, с другой – испытывать негативное влияние в связи с возрастными изменениями психофизиологических функций) [120, 283].

Возможно, что характеристики стиля (при прочих константных элементах) могут меняться в связи с изменением уровня успешности в деятельности (применительно к сфере дорожного движения – в связи с меняющимся уровнем надежности деятельности, оцениваемой прежде всего через призму аварийности – безаварийности водителя).

В других работах нами также ставилась и разрешалась проблема существования набора стилевых характеристик, образующих безопасный,

небезопасный и опасный стили вождения с различной надежностью – высокой, средней и низкой соответственно. Было показано, что водителям с более высоким уровнем надежности присущи такие характеристики стиля, как склонность соблюдать правила дорожного движения, планирующий или переходный стиль деятельности, внимательное отношение к средствам безопасности, средний уровень культуры вождения, средний уровень уверенности при парковке [156].

Тем не менее остается вопрос: существует ли, независимо от возраста и стажа, некий устойчивый стилевой набор, способствующий изначальной и стабильной успешности и безаварийности? Или проблема все-таки несколько сложнее и для разного возраста, стажа, а возможно, что и пола (и гендера) существует не просто набор стилевых характеристик, способствующий безаварийности, но и особая специфическая динамика?

Исходя из высказанных соображений, была сформулирована следующая общая гипотеза: есть специфическая динамика характеристик стиля вождения, проявляющаяся по мере увеличения стажа вождения, которая присуща:

- безаварийным водителям;
- аварийным водителям.

Была разработана анкета, основанная на способности человека к предметной рефлексии – осознанию принципов деятельности даже после ее завершения [144]. Предполагалось, что человек способен вспомнить и осознать принципы своей деятельности при разъяснении ему тех элементов, которые должны быть в фокусе самооценивания.

Оценивались следующие пять стилевых характеристик [169]:

1) безопасность – риск;
2) планирование – импульсивность;
3) отношение к средствам безопасности;
4) культура вождения;
5) уверенность при парковке.

Были разработаны две модификации анкеты: для начинающих водителей (со стажем до трех лет) и для опытных (со стажем свыше трех лет).

В исследовании приняли участие 46 человек, мужчины. Анализировалась информация о наличии у водителей опыта ДТП, совершенных по собственной вине, по обоюдной и по чужой (табл. 30).

Данные собирались анонимно, что гарантировало правдивость респондентов при предоставлении ими информации в отношении совершения ДТП. Мотивация обмана с их стороны была минимальной: использовать инфор-

мацию об уровне надежности их водительской деятельности «за» или «против» респондентов не представлялось возможным.

На основе данных, полученных с помощью анкетирования, отслеживалась динамика аварийных и безаварийных водителей. Кроме того, анализировалась динамика стилевых характеристик у водителей со стажем более пяти лет.

Таблица 30

Описательные статистики

Характеристики	Количество	Значение			Стандартное отклонение
		минимальное	максимальное	среднее	
Стаж	46	3,50	34,00	12,6043	7,82665

При работе с данной категорией респондентов использовалась модификация анкеты, представленная в приложении В.

Самооценивание водителями пяти стилевых характеристики проводилось на основе 9-балльной шкалы. Оценить характеристики нужно было, опираясь на рефлексию опыта автовождения, с фиксацией на определенных годах.

Допустимость использования самооценивания для оценки динамики стиля подтверждается мнениями других авторов, например [264].

Для обработки данных использовались два метода математической статистики:

1) корреляционный анализ;

2) сравнение средних с помощью критерия Стьюдента: сравнивались средние пять характеристик стиля вождения в первый год вождения с теми же характеристиками на разных этапах водительской биографии.

В табл. 31–33 представлены корреляционные связи между оценками, которые дали водители на основе рефлексии отдельным характеристикам стиля автовождения в разные периоды водительского стажа.

Анализируя корреляционные связи между стилевыми характеристиками по всей выборке, можно отметить, что:

- корреляционные связи в большинстве случаев выявляются, но при этом они меняются и в количественном, и в качественном отношении;
- особенно сильны корреляции в разные годы стажа между оценками, которые водители дают уровню отношения к средствам безопасности, а также характеристике планирование – импульсивность, в наименьшей степени

взаимосвязаны между собой оценки такой стилевой характеристики, как безопасность – риск.

Таблица 31

Корреляции между оценками, данными респондентами характеристикам стиля в разные годы, и оценками характеристик стиля в первый год стажа

Характеристики		Годы стажа				
		1	3	5	10	15
Безопасность	Корреляция Пирсона	1	0,778**	0,301*	0,161	–0,030
	Значение (двухсторонняя критическая область)		0,000	0,042	0,285	0,845
Планирование	Корреляция Пирсона	1	0,853**	0,535**	0,518**	0,239
	Значение (двухсторонняя критическая область)		0,000	0,000	0,000	0,109
Средства безопасности	Корреляция Пирсона	1	0,858**	0,659**	0,483**	0,302*
	Значение (двухсторонняя критическая область)		0,000	0,000	0,001	0,041
Культура вождения	Корреляция Пирсона	1	0,823**	0,493**	0,370*	0,188
	Значение (двухсторонняя критическая область)		0,000	0,001	0,011	0,210
Уверенность при парковке	Корреляция Пирсона	1	0,802**	0,505**	0,375*	0,142
	Значение (двухсторонняя критическая область)		0,000	0,000	0,010	0,346
Количество респондентов		46	46	46	46	46

* Корреляция значима на уровне 0,05 (двухсторонняя).

** Корреляция значима на уровне 0,01 (двухсторонняя).

Таблица 32

Характеристики		Годы стажа				
		1	3	5	10	15
Безопасность	Корреляция Пирсона	1	0,847**	0,553**	0,382	0,048
	Значение (двухсторонняя критическая область)	–	0,000	0,008	0,079	0,832
Планирование	Корреляция Пирсона	1	0,885**	0,553**	0,444*	00,189
	Значение (двухсторонняя критическая область)	–	0,000	0,008	0,038	0,399
Средства безопасности	Корреляция Пирсона	1	0,935**	0,700**	0,507*	0,209
	Значение (двухсторонняя критическая область)	–	0,000	0,000	0,016	0,351
Культура вождения	Корреляция Пирсона	1	0,829**	0,601**	0,405	0,132
	Значение (двухсторонняя критическая область)	–	0,000	0,003	0,062	0,558
Уверенность при парковке	Корреляция Пирсона	1	0,801**	0,605**	0,501*	0,269
	Значение (двухсторонняя критическая область)	–	0,000	0,003	0,017	0,226
Количество респондентов		22	22	22	22	22

* Корреляция значима на уровне 0,05 (двухсторонняя).
** Корреляция значима на уровне 0,01 (двухсторонняя).

Таблица 33

Характеристики		Годы стажа				
		1	3	5	10	15
Безопасность	Корреляция Пирсона	1	0,667**	–0,038	–0,152	–0,124
	Значение (двухсторонняя критическая область)	–	0,000	0,861	0,479	0,563
Планирование	Корреляция Пирсона	1	0,827**	0,528**	0,567**	0,300
	Значение (двухсторонняя критическая область)	–	0,000	0,008	0,004	0,155
Культура вождения	Корреляция Пирсона	1	0,820**	0,395	0,330	0,245
	Значение (двухсторонняя критическая область)	–	0,000	0,056	0,115	0,248
Средства безопасности	Корреляция Пирсона	1	0,782**	0,617**	0,468*	0,392
	Значение (двухсторонняя критическая область)	–	0,000	0,001	0,021	0,058
	Количество респондентов	24	24	24	24	24
Уверенность при парковке	Корреляция Пирсона	1	0,805**	0,404	0,240	0,013
	Значение (двухсторонняя критическая область)	–	0,000	0,050	0,258	0,952

* Корреляция значима на уровне 0,05 (двухсторонняя).

** Корреляция значима на уровне 0,01 (двухсторонняя).

Поскольку исследование изначально строилось на предположении не просто относительно существования динамики, но и о наличии особенностей динамики характеристики стиля в группах водителей с высоким и низким уровнем надежности деятельности, то было решено провести разделение исследованной группы водителей по уровню надежности на две. В качестве пороговой величины было выбрано среднее значение оценок, данных экспертами при оценивании уровня надежности деятельности водителей на основе данных об их стаже, наличии опыта разного типа аварий (по своей вине, обоюдной, чужой, количество аварий того или иного типа) и отнесенности в группу профессионалов или автолюбителей по 9-балльной шкале. Анкета, с которой работали эксперты, представлена в приложении П. Всего в оценивании принял участие 21 эксперт. В качестве экспертов приглашались специалисты, работающие в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в транспортной сфере, инструкторы по практическому вождению автомобиля, опытные безаварийные водители с большим стажем.

У водителей с низким уровнем надежности, по оценкам экспертов, связи между оценками стилевых характеристик на разных этапах водительской биографии оказываются менее выраженными, чем у водителей с более высоким уровнем надежности: так, оценки по шкалам «Безопасность – риск», «Культура вождения» и «Уверенность при парковке» связаны только в первый – третий годы стажа. Иными словами, есть основания полагать, что в дальнейшем эти характеристики стиля претерпевают серьезные изменения, демонстрируя определенную динамику. Только оценки склонности к планированию выраженно коррелируют на протяжении всего стажа (причем даже более выраженно, чем у безаварийных водителей, – у тех значимость корреляций снижается со временем с уровня значимости 0,01 до 0,05, тогда как у аварийщиков сохраняются на уровне 0,01).

Сравнения средних оценок, даваемых водителями пяти характеристикам стиля вождения в разные годы водительского стажа, также подтверждают наличие их динамики. Так, сравнение средних оценок во всей группе показало (табл. 34, 35), что наибольшие различия касаются таких характеристик, как уверенность при парковке и культура вождения, тогда как планирования – импульсивности изменения почти не касаются.

Таблица 34

Средние значения отдельных характеристик стиля вождения в первый год стажа

Характеристики в первый год стажа	Номер валидных по списку	Мини-мум	Макси-мум	Среднее значение	Стандартное отклонение
Безопасность	46	1,00	9,00	5,5435	2,68085
Планирование	46	1,00	9,00	5,9565	2,84376
Средства безопасности	46	1,00	9,00	6,0978	2,46220
Культура вождения	46	1,00	9,00	5,9565	2,27016
Уверенность при парковке	46	1,00	9,00	4,2609	2,59431

Таблица 35

Одновыборочный критерий

Безопасность – риск в разные годы стажа	Критерий = 5,54 (безопасность вождения в 1-й год стажа)					
	T	Степень свободы	Значение (двухсторонняя критическая область)	Разность средних	Среднее значение	Стандарт отклонен
3	–0,378	45	0,707	–0,12696	5,4130	2,27622
5	0,313	45	0,756	0,09043	5,6304	1,95912
10	1,382	45	0,174	0,39478	5,9348	1,93680
15	3,279	45	0,002	0,93826	6,4783	1,94067
Планирование – импульсивность в разные годы стажа	Критерий = 5,96 (планирование в 1-й год стажа)					
	T	Степень свободы	Значение (двухсторонняя критическая область)	Разность средних	Среднее значение	Стандарт-ное отклоне-ние
3	0,816	45	0,419	0,27913	6,2391	2,32077
5	0,061	45	0,951	0,01826	5,9783	2,01648
10	0,540	45	0,592	0,15957	6,1196	2,00329
15	1,499	45	0,141	0,45304	6,4130	2,05022

Продолжение табл. 35

Отношение к средствам безопасности в разные годы стажа	Критерий = 6,1 (отношение к средствам безопасности в 1-й год стажа)					
	T	Степень свободы	Значение (двухсторонняя критическая область)	Разность средних	95 % доверительный интервал для разности	
					Среднее значение	Стандартное отклонение
3	0,179	45	0,858	0,05435	6,1543	2,05434
5	1,342	45	0,186	0,36522	6,4652	1,84514
10	1,815	45	0,076	0,48043	6,5804	1,79501
15	3,689	45	0,001	0,89565	6,9957	1,64681
Культура вождения в разные годы стажа	Критерий = 5,96 (культура вождения в 1-й год стажа)					
	T	Степень свободы	Значение (двухсторонняя критическая область)	Разность средних	Среднее значение	Стандартное отклонение
3	1,072	45	0,289	0,27913	6,2391	1,76616
5	2,947	45	0,005	0,60522	6,5652	1,39287
10	4,064	45	0,000	0,80087	6,7609	1,33641
15	6,144	45	0,000	1,19217	7,1522	1,31601
Уверенность при парковке в разные годы стажа	Критерий = 4,26 (уверенность при парковке в 1-й год стажа)					
	T	Степень свободы	Значение (двухсторонняя критическая область)	Разность средних	Среднее значение	Стандартное отклонение
3	4,367	45	0,000	1,32696	5,5870	2,06103
5	8,449	45	0,000	2,24000	6,5000	1,79815
10	13,577	45	0,000	2,89217	7,1522	1,44480
15	17,208	45	0,000	3,39217	7,6522	1,33695

3.3.4. Сравнительный анализ динамики отдельных стилевых характеристик у водителей с разным уровнем надежности (потенциальных носителей стилей и псевдостилей)

Для водителей с высоким уровнем надежности

При сравнении средних стилевых характеристик в разные годы водительской биографии оказалось, что в группе водителей с высоким уровнем надежности стилевая динамика выражена слабее, чем в целом в группе (табл. 36, 37).

Средние стилевые характеристики не имеют значимых различий по безопасности – риску и по планированию – импульсивности и имеют наибольшие различия по уверенности при парковке.

Таблица 36

Описательные статистики

Характеристики в 1-й год вождения	Количество валидных (по списку)	Минимум	Максимум	Среднее значение	Стандартное отклонение
Безопасность	22	1,00	9,00	5,6818	3,09202
Планирование	22	2,00	9,00	6,2727	2,84825
Средства безопасности	22	1,00	9,00	6,1818	2,51919
Культура вождения	22	2,00	9,00	6,0000	2,37045
Уверенность при парковке	22	1,00	9,00	4,1818	2,77122

Таблица 37

Одновыборочный критерий

Безопасность – риск в разные годы стажа	Критерий = 5,68 (безопасность в 1-й год стажа)					
	T	Степень свободы	Значение (двухсторонняя критическая область)	Разность средних	Среднее значение	Стандартное отклонение
1	0,003	21	0,998	0,00182	5,6818	3,09202
3	–0,557	21	0,583	–0,31636	5,3636	2,66450

Продолжение табл. 37

Безопасность – риск в разные годы стажа	Критерий = 5,68 (безопасность в 1-й год стажа)					
	T	Степень свободы	Значение (двухсторонняя критическая область)	Разность средних	Среднее значение	Стандартное отклонение
5	–1,086	21	0,290	–0,49818	5,1818	2,15222
10	–0,984	21	0,336	–0,45273	5,2273	2,15874
15	0,004	21	0,997	0,00182	5,6818	2,16875
Планирование – импульсивность в разные годы стажа	Критерий = 6,27 (планирование в 1-й год стажа)					
	T	Степень свободы	Значение (двухсторонняя критическая область)	Разность средних	Среднее значение	Стандартное отклонение
3	0,093	21	0,927	0,04818	6,3182	2,43753
5	–0,668	21	0,511	–0,31545	5,9545	2,21418
10	0,289	21	0,776	0,11636	6,3864	1,88939
15	0200	21	0,843	0,09364	6,3636	2,19405
Отношение к средствам безопасности в разные годы стажа	Критерий = 6,18 (отношение к средствам безопасности в 1-й год стажа)					
	T	Степень свободы	Значение (двухсторонняя критическая область)	Разность средних	Среднее значение	Стандартное отклонение
1	0,003	21	0,997	0,00182	6,1818	2,51919
3	0,203	21	0,841	0,09273	6,2727	2,14214
5	1,051	21	0,305	0,45636	6,6364	2,03646
10	0,719	21	0,480	0,32000	6,5000	2,08738
15	2,383	21	0,027	0,86545	7,0455	1,70370
Культура вождения в разные годы стажа	Критерий = 6 (культура вождения в 1-й год стажа)					
	T	Степень свободы	Значение (двухсторонняя критическая область)	Разность средних	Среднее значение	Стандартное отклонение
3	0,611	21	0,548	0,22727	6,2273	1,74388
5	1,867	21	0,076	0,54545	6,5455	1,37069

Окончание табл. 37

Культура вождения в разные годы стажа	Критерий = 6 (культура вождения в 1-й год стажа)					
	T	Степень свободы	Значение (двухсторонняя критическая область)	Разность средних	Среднее значение	Стандартное отклонение
10	2,720	21	0,013	0,86364	6,8636	1,48950
15	4,053	21	0,001	1,18182	7,1818	1,36753
Уверенность при парковке в разные годы стажа	Критерий = 4,18 (уверенность при парковке в 1-й год стажа)					
	T	Степень свободы	Значение (двухсторонняя критическая область)	Разность средних	Среднее значение	Стандартное отклонение
3	2,599	21	0,017	1,22909	5,4091	2,21809
5	5,542	21	0,000	2,13818	6,3182	1,80967
10	9,310	21	0,000	2,95636	7,1364	1,48950
15	12,088	21	0,000	3,50182	7,6818	1,35879

Для водителей с низким уровнем надежности

В группе водителей с более низким уровнем надежности средние стилевые характеристики отличаются на более высоком уровне значимости (даже по планированию – импульсивности различия отмечаются на уровне тенденции). Наиболее выражены различия между оценками в разные годы уверенности при парковке, культуры вождения и безопасности – риска.

Таблица 38

Средние значения отдельных характеристик стиля вождения в первый год стажа (при низком уровне надежности деятельности)

Характеристики стиля вождения в 1-й год стажа	Количество валидных (по списку)	Минимум	Максимум	Среднее значение	Стандартное отклонение
Безопасность	24	1,00	9,00	5,4167	2,30154
Планирование	24	1,00	9,00	5,6667	2,86913
Средства безопасности	24	2,00	9,00	6,0208	2,46047
Культура вождения	24	1,00	9,00	5,9167	2,22470
Уверенность при парковке	24	1,00	9,00	4,3333	2,47890

Таблица 39

Одновыборочный критерий

Безопасность – риск в разные годы стажа	Критерий = 5,42 (безопасность в 1-й год стажа)					
	T	Степень свободы	Значение (двухсторонняя критическая область)	Разность средних	Среднее значение	Стандартное отклонение
3	0,098	23	0,923	0,03833	5,4583	1,91059
5	1,785	23	0,087	0,62167	6,0417	1,70623
10	3,872	23	0,001	1,16333	6,5833	1,47196
15	6,337	23	0,000	1,78833	7,2083	1,38247
Планирование – импульсивность в разные годы стажа	Критерий = 5,67 (планирование в 1-й год стажа)					
	T	Степень свободы	Значение (двухсторонняя критическая область)	Разность средних	Среднее значение	Стандартное отклонение
3	1,077	23	0,293	0,49667	6,1667	2,25864
5	0,867	23	0,395	0,33000	6,0000	1,86501
10	0,475	23	0,639	0,20500	5,8750	2,11233
15	1,975	23	0,060	0,78833	6,4583	1,95558
Отношение к средствам безопасности в разные годы стажа	Критерий = 6,02 (отношение к средствам безопасности в 1-й год стажа)					
	T	Степень свободы	Значение (двухсторонняя критическая область)	Разность средних	Среднее значение	Стандартное отклонение
3	0,063	23	0,950	0,02583	6,0458	2,01040
5	0,841	23	0,409	0,28833	6,3083	1,67952
10	2,042	23	0,053	0,63417	6,6542	1,52115
15	2,798	23	0,010	0,93000	6,9500	1,62828
Культура вождения в разные годы стажа	Критерий = 5,92 (культура вождения в 1-й год стажа)					
	T	Степень свободы	Значение (двухсторонняя критическая область)	Разность средних	Среднее значение	Стандартное отклонение
3	0,886	23	0,385	0,33000	6,2500	1,82376

Окончание табл. 39

Культура вождения в разные годы стажа	Критерий = 5,92 (культура вождения в 1-й год стажа)					
	T	Степень свободы	Значение (двухсторонняя критическая область)	Разность средних	Среднее значение	Стандартное отклонение
5	2,253	23	0,034	0,66333	6,5833	1,44212
10	3,038	23	0,006	0,74667	6,6667	1,20386
15	4,555	23	0,000	1,20500	7,1250	1,29590
Уверенность при парковке в разные годы стажа	Критерий = 4,33 (уверенность при парковке в 1-й год стажа)					
	T	Степень свободы	Значение (двухсторонняя критическая область)	Разность средних	Среднее значение	Стандартное отклонение
3	3,587	23	0,002	1,42000	5,7500	1,93930
5	6,325	23	0,000	2,33667	6,6667	1,80980
10	9,687	23	0,000	2,83667	7,1667	1,43456
15	11,999	23	0,000	3,29500	7,6250	1,34528

Представляется крайне важным то, что благодаря исследованию была зафиксирована динамика характеристик стиля (на примере стиля вождения) как таковая. Ее наличие было установлено благодаря сравнительному и корреляционному анализу. Были выявлены значимые различия между оценками, которые давали водители отдельным характеристикам стиля в разные годы стажа, а также изменение силы корреляционных зависимостей между характеристиками (также в разные годы стажа).

Были обнаружены различия в динамике характеристик стиля вождения между группами водителей с высоким и низким уровнем надежности деятельности – как по связям между характеристиками стилей в разные годы, так и по различиям между средними значениями, а именно: у водителей с высоким уровнем надежности деятельности корреляционные связи между оценками, данными характеристикам стиля, более сильные, различия же между оценками менее выражены (реже имеют уровень значимости). У аварийных водителей – наоборот.

Устойчивость характеристик стиля может говорить о том, что изначально сформировавшиеся характеристики были гармоничны для индивидуаль-

ности водителя (имело место формирование гармоничного стиля вождения) и позволяли практически сразу эффективно решать задачи деятельности.

Неустойчивость характеристик при более выраженной динамике вызвана, по всей видимости, негармоничностью стиля (формированием на начальном этапе вхождения в деятельность псевдостиля); как следствие, водители находятся в поиске направления изменения характеристик стиля.

Представляется логичным, что характеристики обладают неодинаковым уровнем устойчивости: наибольшей устойчивостью обладает такая характеристика стиля вождения, как планирование – импульсивность, наибольшей изменчивостью – уверенность при парковке. Это совпадает с представлением о структурности и устойчивости – динамичности стилей деятельности других авторов [275].

В отношении стиля вождения выявленные особенности динамики разных характеристик стиля могут быть объяснены связью с факторами, имеющими значение при их формировании (прежде всего с индивидуально-типологическими особенностями, уровнем пригодности к деятельности по психофизиологическим параметрам), а также могут определяться условиями их проявления в деятельности. Так, склонность к планирующему стилю деятельности (как было показано автором монографии в серии работ [143, 158, 163, 324]) определяется скоростью переключения внимания, типом нервной системы, выраженной педантичностью личности. Данные психофизиологические и личностные характеристики достаточно устойчивы, вследствие чего большая или меньшая склонность к планированию тоже оказывается устойчивой.

Уверенность при парковке определяется во многом уровнем развития линейного и углового глазомера, качеством подготовки и способностью водителя опираться на предметную рефлексию для компенсации недостающих качеств. Спортивные педагоги считают, что чувство габаритов может развиваться с помощью специальных упражнений, но для этого требуется большое количество их повторений (более 200 тыс. раз), иными словами, требуется немалое время для обретения высокого уровня пресловутой уверенности при парковке.

Исходя из вышесказанного, можно предположить, что с увеличением водительского стажа (опыта вождения) и в силу того, что в России, в отличие, например, от Франции, контактная парковка запрещена, со временем водители развивают чувство габаритов, опираются на результаты рефлексии и начинают проявлять большую уверенность при осуществлении маневров парковки.

Но, на наш взгляд, самым важным из полученных результатов является различие в динамике такой характеристики, как безопасность – риск (склонность соблюдать правила дорожного движения). У надежных водителей данная характеристика является устойчивой, стабильной; связи (корреляции) между оценками в разные годы имеют большую силу и являются устойчиво значимыми. У аварийных данная характеристика более изменчива. Связи имеют меньшую силу, а средние показатели разных лет значимо отличаются от оценки первого года автовождения.

Отмечается повышение склонности соблюдать правила дорожного движения с увеличением стажа. Проблема, которую нужно изучать, – это, собственно, динамика аварийности водителя, которая может отслеживаться в первую очередь по участию/неучастию водителя в ДТП в связи с динамикой характеристик стиля.

Заключение

Гипотезы исследования были подтверждены.

На примере стиля вождения показано, что стиль (деятельности) действительно имеет динамику – по крайней мере, эта динамика отражается самими носителями стилей.

Динамика стиля вождения отличается у более и менее надежных водителей, иными словами, если вести речь о более широком наборе сфер деятельности – у более или менее успешных.

Динамика менее успешных носит более выраженный характер, что может рассматриваться как реакция на неуспешность, проявляющаяся время от времени (в случае с водителями – в ДТП).

Кроме того, если стиль может быть описан через ряд характеристик, то эти характеристики тоже обладают неодинаковой динамичностью: одни обладают очень высокой устойчивостью, другие, скорее, динамичностью.

Для дальнейших исследований важнейшим является более детальное изучение динамики стиля вождения аварийных и безаварийных водителей с учетом разных факторов, способных потенциально оказывать влияние на динамику. Примером могут служить интересы и хобби субъекта, например занятия спортом, особенно если это автоспорт.

Что касается динамики стилей вождения, то их обусловливает отнюдь не только опыт автовождения непосредственно в условиях дорожного движения. Значение имеет опыт и в других видах деятельности, как связанный, так и не связанный с транспортной сферой. В отдельных исследованиях показывалось, что жизнестойкость, психологическая устойчивость, стрессо-

устойчивость водителя могут стать основой безопасного автовождения, когда водитель, будучи удовлетворен своей жизнью в целом, не ищет возможности самоутвердиться на дороге за счет обладания лучшими, по сравнению с другими участниками дорожного движения, психофизиологическими характеристиками [169, с. 54–55]. В том случае, когда высокий уровень пригодности к водительской деятельности предрасполагает субъекта к проверке себя в условиях дорожного движения за счет выбора и постановки перед собой задач высокого уровня сложности, решение которых может быть сопряжено с нарушением правил дорожного движения, это может проявиться в формировании такой стилевой характеристики, как риск.

Заметим, что такая характеристика стиля вождения зачастую связана с более высоким уровнем аварийности водителя и в идеале требует коррекции.

Условиями (факторами) коррекции стилей в целом и отдельных стилевых характеристик в частности может стать повышение уровня водительского мастерства вкупе с переносом его применения в сферу соревнований – в частности, автогонок. Так, в дипломной работе Н. Касаткиной, которая писалась под руководством автора данной монографии, исследовалась динамика стилей водителей, которые начали заниматься автоспортом в зрелом возрасте.

Были опрошены 30 человек. Использовалась методика, предложенная Ю. И. Лобановой (приложение В), для изучения динамики стилевых характеристик, но данные собирались с помощью опросов, которые записывались на гугл-диск.

Цифры, полученные в ходе исследования, наглядно продемонстрировали динамику стилевых характеристик, причем эта динамика носила очевидно благоприятный характер (способствующий обеспечению надежности деятельности), а именно: у водителей, занимающихся автоспортом, проявляется тенденции с увеличением стажа автовождения больше соблюдать правила дорожного движения. Та же тенденция сохранялась и в отношении такой характеристики стиля вождения, как отношение к средствам безопасности: водители начинают больше внимания уделять состоянию автомобиля, собственного состояния, выбору скорости, дистанции и т. п. При этом уровень культуры вождения в целом меняется: баллы, которые выставляют себе опрашиваемые по этой шкале, снижаются, можно говорить о том, что уровень вежливости при взаимодействии на дороге у спортсменов под влиянием спорта несколько снижается. В то же время надо помнить, что высокий уровень культуры, как и низкий, в большей степени связан с аварийностью, чем средний.

В выводах по исследованию, проведенному при выполнении дипломной работы Н. Касаткиной, отмечалось, что:

1) занятия автоспортом положительно сказываются на уровне аварийности водителей, рассматриваемом как один из критериев надежности деятельности;

2) молодой возраст при условии занятий автоспортом перестает выступать одним из основных факторов, связанных с аварийностью.

Кроме того, были получены интересные результаты сравнения динамики стилевых характеристик при занятии автоспортом у мужчин и женщин:

1. Стилевые характеристики меняются несколько по-разному у мужчин и женщин.

2. В отношение средств безопасности наблюдается следующая тенденция: мужчины становятся более внимательными к средствам безопасности, а женщины, напротив, менее внимательными. При этом изменения со временем приобретают такой характер, что мужчины «выигрывают» у женщин относительно ориентированности на обеспечение безопасности за счет более ответственного поведения.

3. В отношении уверенности при парковке: спорт усиливает и без того характерную для мужчин тенденцию с большей легкостью ставить перед собой и выполнять задачи по осуществлению парковки в стесненных условиях.

Итак, сделаны выводы о том, что у водителей, совмещающих автоспорт и обычное автовождение, стилевые характеристики меняются от менее безопасных, не способствующих обеспечению высокого уровня надежности, к более безопасным. Динамике стиля вождения при обычном автовождении благоприятствуют занятия автоспортом. Таким образом, одной из рекомендаций для аварийных водителей может быть совет заняться автоспортом. Основной проблемой при выполнении данной рекомендации является отсутствие в России достаточного количества площадок и автогоночных трасс.

ГЛАВА 4
ЗНАЧЕНИЕ РЕФЛЕКСИИ ДЛЯ ОТДЕЛЬНЫХ КОМПОНЕНТОВ ВОДИТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ФОРМИРОВАНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ СТИЛЕВЫХ ХАРАКТЕРИСТИК

4.1. Значение рефлексии для компенсации недостаточно развитого чувства габаритов

Как указывалось ранее, вождение в советско-российской психологии традиционно рассматривается как деятельность, при этом технические специалисты все еще делают основной акцент на работе водителя с информацией [116, 207], медики предлагают вариант анализа вождения как многокомпонентной совмещенной деятельности, куда включают шесть подвидов водительской деятельности [104].

Действующая методика подготовки водителей в Российской Федерации строится на понимании водительской деятельности как работы с информацией [49]. Анализ упражнений, которые в соответствии с методикой должен осваивать кандидат в водители, позволяет обнаружить ее фактическую обращенность к формированию двух-трех компонентов водительской деятельности: решение дорожно-транспортных ситуаций по правилам дорожного движения (антисипационное поведение) и управление транспортным средством (воздействие на его динамику посредством органов управления за счет освоения ряда упражнений на площадке и частично ориентация на дороге) [49].

В данной главе, включающей материалы ранее опубликованных статей автора [154, 324], акцент делается на изучении такого подвида водительской деятельности, как ориентация на дороге, которая связана с определением места на дороге, в том числе на полосе, и относительно других участников дорожного движения, что в первую очередь необходимо водителю при осуществлении маневров парковки или при движении в ограниченном и слабо

структурированном пространстве – во дворах, на грунтовых дорогах, при парковке в не оборудованных для этого местах.

С одной стороны, следует заметить, что для обучения отдельным аспектам данного подвида деятельности есть методика, направленная на подготовку кандидатов водителей осуществлять маневры парковки [49]. Есть и специальные упражнения, с помощью которых кандидатов в водители обучают двум видам парковок в обязательном порядке. С другой стороны, имеются эмпирические данные, касающиеся исследования особенностей типовых стилей вождения мужчин и женщин [139], наглядно демонстрирующие наличие некоторых особенностей отбора задач отдельными подгруппами водителей-любителей при движении в ограниченном пространстве и собственно при парковке.

В ходе проведенного автором монографии эмпирического исследования (информация о нем приведена в главе 3) было установлено, что стили вождения женщин-автолюбителей и мужчин – профессиональных водителей грузового автотранспорта имеют значимое различие только по одной из измеряемых характеристике – уверенности при парковке. При том что сами группы радикально отличались по целому ряду социальных характеристик, по стилевым они имели выраженное сходство [139].

При сравнении женской группы с мужчинами-любителями (на этот раз социальные параметры групп были, наоборот, близки) группы не имели значимых различий ни по возрасту, ни по уровню подготовки, ни по социальному статусу, ни по уровню образования, различия обнаруживались по трем стилевым характеристикам из пяти, и одна из них (как и в случае с профессиональными водителями-мужчинами) была уверенность при парковке.

Следует отметить, что именно женская группа водителей-любителей продемонстрировала меньшую уверенность при осуществлении маневров парковки. Между водителями-профессионалами и любителями мужского пола значимых различий по данной характеристике выявлено не было.

Поясним, что уверенность при парковке у водителей проявляется при осуществлении маневров в ограниченном пространстве: более уверенные водители ставят перед собой более сложные задачи, не отказываются от автовождения при гипотетической необходимости осуществлять движение в стесненных условиях.

На основе имеющихся данных следует сделать вывод о том, что в России женщины-автолюбители, очевидно, чувствуют себя менее уверенно при выполнении маневров в ограниченном слабоструктурированном пространстве по сравнению с мужчинами-водителями.

Различия между кандидатами в водители и водителями по особенностям ориентации в пространстве, предопределяющим стилевые особенности управления транспортным средством, описывали и другие российские авторы [14, 15, 16]).

Носят ли выявленные особенности сугубо российский характер? Как показывает анализ зарубежных работ, исследователи разных стран уделяют внимание изучению роли мотивационных, личностных [336], половых, гендерных и возрастных факторов как в определении эффективности обучения вождению, так в определении безопасного (безаварийного) вождения [328, 335].

Шведские ученые зафиксировали различия в успешности прохождения теоретического теста кандидатами в водители разного пола (приоритет на стороне женщин) [340]. Турецкие авторы обратили внимание на лучшие показатели сенсомоторной координации у мужчин при более высоком уровне навыков безопасного автовождения у женщин [328].

Исследования зарубежных авторов указывают на то, что на особенности дорожного поведения водителей (стиль вождения) оказывают влияние половозрастные факторы [328, 335], социально-профессиональные [307], ситуативные (количество пассажиров в автомобиле, прослушивание музыки) [334]), особенности семейного воспитания [343]) и стили вождения родителей [335, 336]).

Таким образом, ответ на вопрос о сугубо российском характере выявленных особенностей, скорее, отрицательный.

Во многих других странах, помимо изучения особенностей дорожного поведения и факторов, их определяющих, разрабатываются и внедряются инновационные методики подготовки водителей [311, 328–330, 332–337, 340]. Большой интерес представляют компьютерные программы, имитирующие дорожные ситуации, с помощью которых кандидатам в водители предоставляется возможность получения опыта прогнозирования развития дорожно-транспортных ситуаций [330], осуществляются попытки развития чувства страха (чувства опасности) [331, 332, 333] у водителей с небезопасным дорожным поведением (такого рода программы более эффективны в отношении кандидатов в водители или для водителей с небольшим стажем вождения) [328]).

В любом случае, как минимум, можно говорить о том, что методика подготовки водителей в России в части обучения парковочным маневрам, ориентации на дороге носит недостаточно эффективный характер. Поиск

причин и создание методики для преодоления указанных различий являются актуальными.

Цель работы – показать компенсирующую роль рефлексии и опоры на зрительные ощущения и образную память при освоении маневров парковки в частности и при ориентации на дороге в целом.

Задачи исследования:

- анализ профессионально важных качеств водителя, необходимых для освоения ориентации на дороге и маневров парковки;
- теоретическое исследование психологической природы чувства габаритов;
- формулирование гипотез эмпирического исследования;
- конструирование заданий для эмпирического исследования, направленных на актуализацию чувства габаритов и рефлексию деятельности в процессе парковки;
- сбор данных и получение результатов;
- анализ результатов.

Результаты исследования

Специалисты-психологи и технические специалисты практически единодушно относят к профессионально важным качествам водителя ряд свойств и качеств: рефлексометрию, время реакции на движущийся объект, точность восприятия временных отрезков, точность оценивания линейных и угловых расстояний (линейный и угловой глазомер), отдельные характеристики внимания (устойчивость, концентрация, переключение), координацию движения и т. д. [41, 207, 237].

Профессиональные педагоги, работающие в сфере профессионального спорта [52, 53, 288], также относят к профессионально важным качествам водителей линейный и угловой глазомер, но, кроме того, добавляют к вышеперечисленному списку целый ряд чувств: скорости, габаритов, сцепления, диагностика и развитие которых представляют собой отдельную научную проблему.

В ряде работ автора данной монографии уже описывалась возможность компенсации такого качества, как скорость переключения внимания за счет планирующего стиля деятельности [322, 324]. Что касается линейного и углового глазомеров, то именно они имеют значение для развития чувства габаритов и существенны для водителя, когда речь идет об осуществлении маневров в ограниченном пространстве. Недостаточно развитый глазомер у кандидатов в водители или ухудшение глазомера, вызванное, например,

возрастными изменениями, могут отрицательно влиять на исполнение отдельных маневров, прежде всего парковочных, в дальнейшем. Их развитие или компенсация также вполне актуальны.

Попробуем более детально разобраться с психологической природой глазомера. Проанализируем, с какими конкретно психическими процессами, в том числе познавательными, наиболее тесно связано чувство габаритов.

Так, пытаясь развивать данное чувство у профессиональных водителей, Э. С. Цыганков [288] предлагает выполнять следующее упражнение. Водители подъезжают на транспортном средстве к вертикально установленной стойке. Вначале эта стойка имеет большую высоту, постепенно ее размеры уменьшаются. Водителям дается указание остановиться на строго определенном расстоянии по отношению к данной стойке. Они выполняют упражнение, руководствуясь собственными ощущениями, после чего выходят из транспортного средства и проверяют точность выполнения. Через некоторое время водители выучиваются останавливаться в строго определенном месте. Разъяснения механизма формирования чувства габаритов водителю не дается. После того как стойка приобретает размеры, при которых водителю приходится останавливаться с ее исчезновением из поля зрения, предлагается ориентироваться на время в секундах. Иначе говоря, опора переносится на чувство скорости и оценку временных интервалов. В этом случае появляется проблема диагностики и развития уже этих качеств.

Итак, на что еще может опираться водитель при выполнении такого рода упражнений? Ответ на данный вопрос следует искать с ориентировкой на создание универсальной методики по развитию чувства габаритов.

Восприятие как целостное отражение объекта или явления основывается на таких познавательных процессах, как внимание, ощущения и память [201]. Какого рода ощущения могут быть не просто полезны для водителя при осуществлении парковочных маневров, но и легче всего поддаются осознанию, вербализации и в идеале – переводу в алгоритм? Ответ очевиден: зрительные.

Что может видеть водитель в процессе выполнения маневров? С одной стороны, ряд элементов внешней среды, другие транспортные средства, элементы дорожной среды (линии разметки, вертикальные объектов и т. п.), дома и деревья, пешеходов и т. д. С другой стороны, водитель видит внутреннее убранство салона автомобиля (срез ветрового стекла, его угол, срез боковой двери, линии зеркал, в некоторых случаях срез капота, стойки автомобиля, рулевое колесо, стеклоочистители и пр.). Большинство внутренних

(внутрисалонных) элементов остается неизменным при определенном положении тела водителя. Приводя транспортное средство в определенное положение, при определенной регулировке сиденья и зеркал водитель видит определенное же (правильнее сказать – конкретное) сочетание элементов внешней среды и салона. По всей видимости, работая по методике Э. С. Цыганкова, водители, после достижения требуемого положения в пространстве, запоминают, скорее непроизвольно, нужное сочетание элементов и опираются (опять же зачастую непроизвольно, возможно, даже неосознанно) в дальнейшем на сохраненный в памяти образ при осуществлении маневров.

Основная проблема активизации данного механизма заключается в поиске ориентиров, которые должны использоваться для определения положения транспортного средства в дорожной среде с учетом высокой вероятности опоры при осуществлении деятельности именно на непроизвольное запоминание.

Основной возможностью обнаружения данных ориентиров является обращение опытных водителей к рефлексии деятельности при определении положения транспортного средства в пространстве, в первую очередь в ограниченном пространстве. Ради решения этой проблемы было разработано задание на рефлексию собственных действий водителя при движении в ограниченном пространстве (в пяти типовых дорожно-транспортных ситуациях).

Гипотезы эмпирического исследования:

1. Стилевая характеристика «уверенность при парковке» определяется не только уровнем развития линейного-углового глазомера.

2. Ухудшение или недостаточный уровень развития линейного и углового глазомера могут быть компенсированы. Механизмами компенсации недостаточно развитого глазомера может стать опора на запоминание, произвольное или непроизвольное, водителями (кандидатами в водители) конкретных (ключевых) образов сочетаний внутрисалонных элементов и элементов внешней среды при нахождении транспортного средства на определенном расстоянии до данных элементов и на предметную рефлексию.

Были использованы четыре основные методики:

1. Тест на оценку линейного глазомера.

2. Тест на оценку углового глазомера.

Оценка глазомера проводилась в соответствии с методическим пособием НИИ профтехобразования [41].

3. Шкала авторского опросника «Стиль вождения» [164, 165].

Подробно процесс создания и апробации опросника «Стиль вождения» описан в монографии «Психология безопасного автовождения» [163].

В ходе описываемого эмпирического исследования использовались данные респондентов, полученные при обработке одной из пяти шкал опросника «Уверенность при парковке».

4. Задание на рефлексию «Осуществление подвида водительской деятельности (ориентация на дороге)» в пяти типовых дорожно-транспортных ситуациях.

Под рефлексией понималось лежащее в основе самоконтроля и саморегуляции деятельности и поведения отражение принципов действий и личностных смыслов посредством определения связей между конкретной ситуацией и мировоззрением личности [144].

Предполагается, что существуют два разных типа рефлексии: предметный и социально-психологический. Предметный связан со способностью человека отражать принципы и способы выполнения им деятельности. Социально-психологический – со способностью отражать смыслы деятельности (за себя или за другого) [144]. Задание предполагало опору на предметную рефлексию.

Задание выстраивалось таким образом, чтобы, с одной стороны, выявить способность респондентов собственно к рефлексии опыта управления автомобилем, а с другой – способствовать наблюдению и осознанию зрительных ориентиров, которые могут использоваться впоследствии учениками для успешного осуществления маневров парковки.

Выборка исследования

Эмпирическое исследование было осуществлено на выборке из 100 человек. Отдельно были рассмотрены две группы водителей: молодые водители со стажем до трех лет, средний возраст 19,5 года, 51 человек; кандидаты в инструкторы по практическому вождению автомобилей со стажем более трех лет, средний возраст 28,7 года, 49 человек.

Результаты эмпирического исследования

В ходе исследования было установлено, что высокая уверенность при парковке у молодых водителей со стажем менее трех лет коррелирует с хорошим линейным ($r = 0{,}35$ при $t = 0{,}01$; $n = 51$) и угловым ($r = 0{,}36$ при уровне значимости 0,01) глазомерами, тогда как в группе водителей с большим стажем эта связь практически отсутствует. Таким образом, первая гипотеза была подтверждена: уверенность при парковке определяется отнюдь не только хорошим линейным и угловым глазомерами.

Анализ заданий на рефлексию действий при движении в ограниченном пространстве, выполненных респондентами двух групп, проводился следующим образом:

1. Подсчитывался процент выполнения (попыток выполнения) заданий на рефлексию в группах с водительским стажем менее и более трех лет (табл. 40, 41).

2. Полученные ответы анализировались на предмет обнаружения в них конкретных зрительных ориентиров (подсчет процентов содержательных ответов).

3. Анализировались наиболее типичные ответы (содержательный контент-анализ).

Таблица 40

Процент выполнения респондентами задания на рефлексию при ориентации на дороге (движение в ограниченном пространстве)

Номер задания	Группа молодых водителей	Группа водителей со стажем от трех лет
1	9,8	32,7
2	5,8	23,5
3	9,8	32,7
4	3,9	15,7
5	3,9	15,7

Из данных табл. 41 понятно, что в группе неопытных водителей большинство респондентов не смогли выполнить предложенное задание (более 90 %), тогда как в группе опытных водителей – в 3–4 раза меньше.

Таблица 41

Проценты ответов (содержащих конкретные зрительные ориентиры) респондентов в группах водителей с разным стажем вождения

Номер задания	Группа молодых водителей (стаж до трех лет)	Группа водителей со стажем от трех лет
1	5,8	20,4
2	3,9	15,7
3	5,8	20,4
4	3,9	7,8
5	3,9	7,8

В содержательном отношении картина оказалась еще более показательной: среди молодых водителей встречались только единичные ответы, где респонденты пытались обозначить ключевые моменты, опираясь на которые они осуществляли маневры парковки. Среди более опытных водителей процент обозначивших соответствующие ориентиры вновь оказался выше (в 2–4 раза).

В качестве типичных зрительных ориентиров для первой из предложенных ситуаций назывались:

1. Совпадение видимой линии капота автомобиля с пятном контакта шин впередистоящего транспортного средства с дорожным полотном соответствует расстоянию около 1,8–2 м до впередистоящего транспортного средства (47 % ответов).

2. Номер впередистоящего автомобиля закрывается видимой линией капота собственного транспортного средства – расстояние около 1 м (49 % ответов).

3. Закрытые габаритные огни – расстояние в пределах 10 см (4 % ответов).

Интересным представляется наблюдение, сделанное некоторыми участниками опроса: они отмечали, что определяют наличие расстояния между собственным транспортным средством и другим автомобилем по отражению света фар от полировки кузова. С одной стороны, это возможно только в случае, если ближний свет фар включен, с другой – это требования актуальных правил дорожного движения, с третьей – несмотря на наличие фар у всех типов транспортных средств (это заводская установка), осознавали значение факта отражения света для оценки расстояния между автомобилями только отдельные испытуемые. Данный пример весьма показателен. Сколько еще таких ориентиров-подсказок остается в личностном знании водителя? Как найти инструменты для помощи в осознании и вербализации? Ведь именно в них, по всей видимости, залог повышения компетентности и роста мастерства.

Сравнительно легко респонденты давали ответ на третий вопрос: в зависимости от типа парковки они определяли требуемое расстояние исходя из соотнесения его с размерами типовых легковых транспортных средств – полторы или две длины автомобиля.

Наименьшее число ответов было получено на вопрос относительно положения транспортного средства между двумя другими, уже располагающимися на дороге, и ориентиров для определения возможности разъезда на дороге со встречным транспортным средством (при условии, что дорога имеет

нестандартные размеры, а разметка отсутствует). Большинство респондентов, попытавшихся ответить на данный вопрос, написали, что опираются на «чувство габаритов», но не сумели дать содержательный ответ, на какие именно ориентиры они опираются, принимая решения о возможности движения в той или иной ситуации.

Кандидаты в мастера и инструкторы по практическому автовождению с опытом вождения от трех лет и больше, выполнявшие задание на рефлексию парковки, имели худшие показатели по линейному глазомеру по сравнению с более молодыми и менее опытными: полную пригодность продемонстрировали 90,5 % водителей со стажем до трех лет и только 62,5 % старших водителей со стажем более трех лет. По угловому глазомеру различия оказались несущественными: полную пригодность продемонстрировали 57,14 % молодых водителей и 66,67 % старших). При этом именно более опытные водители в отдельных случаях продемонстрировали непригодность по тому или другому показателю – зафиксирована у 4,1 % испытуемых.

Более опытные оказались более продуктивными при выполнении заданий на рефлексию действий при движении в ограниченном пространстве по сравнению с начинающими водителями.

По уверенности при парковке значимых различий между группами зафиксировано не было.

Полученные результаты позволяют рассуждать о компенсационных механизмах, которые формируются у более опытных водителей, способствуя, вероятно, возмещению снижающихся психофизиологических способностей и способствуя сохранению уверенности при движении в ограниченном пространстве. Под компенсацией подразумевается опора на хорошо развитые качества, способные повлиять на успешность деятельности, взамен недостаточно развитых [87, 324].

В случае с маневрированием в ограниченном пространстве опора на запоминание, непроизвольное или произвольное, сочетаний элементов дорожной среды и внутрисалонных для определения правильного положения транспортного средства в пространстве и включение этих образов в самоконтроль при исполнении маневров парковки способствуют компенсации старших и опытных водителей при ухудшении у них соответствующих психофизиологических характеристик. Иначе говоря, компенсация ухудшающегося или изначально плохого глазомера может происходить за счет опоры на зрительные ощущения, образную память и предметную, что и подтвердили результаты эмпирического исследования.

Этот же механизм мог бы способствовать более эффективному освоению маневров парковки лицами с недостаточным уровнем развития линейного и углового глазомеров. Особенно актуальным представляется поиск зрительных ориентиров для решения задач подготовки и повышения квалификации женщин-водителей.

Размышляя о перспективах данного исследования, следует отметить, что, по всей видимости, с психологической точки зрения чувство габаритов не является «чувством» только в его прямом значении (таковое в психологии традиционно рассматривается как устойчивое эмоциональное переживание, основанное на отношении к определенным объектам или явлениям действительности, связанное с удовлетворением – неудовлетворением актуальных потребностей). Наличия эмоциональных переживаний, пусть даже устойчиво положительных, для эффективного исполнения деятельности явно недостаточно, тогда как чувство габаритов занесено специалистами в категорию профессионально важных качеств, имеющих значение для успешного исполнения деятельности.

Чувство габаритов, вероятно, связано прежде всего с восприятием (правильным/неправильным, точным/неточным) размеров собственного транспортного средства и его соотнесенностью с дорожной средой и (или) дорожной ситуацией при исполнении того или иного маневра и сопровождается (может сопровождаться) переживанием определенных типичных (повторяющихся раз от раза) эмоций.

Если опираться на модель индивидуального стиля деятельности, предложенную В. А. Толочеком (субъективно удобные условия описываются автором модели как образ прошлого, эмоциональная память) [275], способы и средства осуществления деятельности – идеальные регуляторы активности, можно предположить, что при хорошо развитом чувстве габаритов (это, вероятно, спокойствие, уверенность, защищенность (безопасность)) правильное восприятие пространственного положения ведет к успешному решению задач деятельности и, как следствие, к переживанию положительных эмоций, закреплению используемых способов и средств деятельности, тогда как ошибочное может сопровождаться негативными эмоциональными переживаниями, инициируя поиск более эффективных способов и средств исполнения деятельности, способствуя изменению организации деятельности и стиля деятельности в целом.

Вполне вероятно, что у водителей, не имеющих соответствующего требованиям водительской деятельности уровня развития линейного и углового

глазомеров, подготовленных по стандартной программе, при осуществлении движении в стесненном пространстве могут возникать негативные эмоции (тревога, напряженность, страх), что в первую очередь выступает ограничителем при постановке или выборе задач деятельности и предиктором формирования соответствующих стилевых характеристик (а не только личностные особенности, как считают отдельные авторы [325, 336]). Однако проверка данной гипотезы – предмет нового эмпирического исследования.

Результаты выполнения задания на рефлексию опытными и неопытными водителями позволяют сделать следующие выводы:

1. Задания и затруднения, которые испытывают водители при их выполнении, дают наглядную иллюстрацию того, что кандидаты в водители получают недостаточную подготовку к такому подвиду водительской деятельности, как ориентация на дороге.

2. Определение зрительных ориентиров, на основе которых можно правильно определять положение транспортного средства в пространстве, возможно.

3. На основе полученных в ходе исследования данных можно подойти к разработке методики по обучению парковке (для лиц с недостаточно развитым глазомером при недостаточно развитом чувстве габаритов).

Выводы

Таким образом, зрительные ощущения и образная память могут при соответствующих условиях сыграть существенную роль в формировании чувства габаритов. Для развития данного чувства опытному инструктору может быть достаточно указать начинающему зрительные ориентиры, которыми он пользуется, и мотивировать их запоминание (или инициировать поиск подобных ориентиров самим учеником – при выраженных отличиях между размерами тел инструктора и ученика, что неизбежно приводит к изменению регулировок сиденья и зеркал и смещает «ключевые» ориентиры, на которые опирается водитель).

При отсутствии разработанной и апробированной методики обучение водителей с недостаточно развитым глазомером напрямую зависит от того, насколько инструктор и ученик способны рефлексировать свой опыт. Очевидно, что для инструктора (как и для любого педагога, стремящегося максимально полноценно передать свой опыт успешной профессиональной деятельности ученику) такого рода способность оказывается крайне важной, по крайней мере, до того момента, пока не будет разработана методика или на помощь водителям всех без исключения транспортных средств не при-

дут специальные технические устройства – парктроники или пока водитель и вовсе не будет сменен роботом.

4.2. Роль рефлексии в построении картины мира участников дорожного движения из групп с разными социально-демографическими и социально-профессиональными характеристиками

Эта часть монографии написана на основе опубликованных научных статей автора [141, 148].

4.2.1. Вождение как общение и культура вождения

Рассматривая вождение как общение, следует вспомнить о том, что можно охарактеризовать структуру общения, выделяя в ней три взаимосвязанные стороны [210, 238], в частности:

1. Обмен информацией. Использование необходимых сигналов для безопасной деятельности.

Так, выделяя коммуникативный подвид водительской деятельности, Е. В. Козлов в большей степени фокусируется на тех сигналах, которыми водители должны обмениваться по правилам дорожного движения, чтобы обеспечить себе и другим определенный уровень безопасности деятельности [109].

2. Взаимодействие. В этом аспекте общения проявляются личностные особенности водителя, его желание продемонстрировать определенные качества через свое дорожное поведение, отношение к другим участникам дорожного движения (один не терпит, когда его кто-то обгоняет, другой уступает всем без разбора, третий резкостью перестроений может демонстрировать окружающим свое пренебрежение).

На этом уровне общение не сводится к необходимому обмену информацией, а выходит далеко за его пределы: могут появляться личностные оценки, вербализоваться отношение к другим участникам и дорожной ситуации в целом, переживаться эмоции, вызванные поведением других участников; стиль вождения одного участника дорожного движения может вызывать изменения в психоэмоциональном и психофизиологическом состоянии других и т. д. Проявляется определенный уровень культуры участника дорожного движения.

3. Социальная перцепция (восприятие и понимание друг друга участниками дорожного движения). Олицетворяет собой совершенно новый аспект психологии социального познания.

Процесс вождения практически невозможно осуществить без восприятия и понимания остальных участников дорожного движения. Каждую секунду, принимая решения относительно собственных действий, водитель вынужден прогнозировать и поведение остальных участников. Осуществляет эти прогнозы водитель, отталкиваясь в первую очередь от правил дорожного движения, которые предписывают всем участникам действовать определенным образом в определенных ситуациях. В то же время прогнозировать те или иные конкретные действия других водителей или пешеходов водитель может, опираясь в основном на механизмы социальной перцепции и на основе тех социальных стереотипов, которые у него сформировались. Причем в отношении других водителей складывается уникальная ситуация: представление о личности каждого из них складывается в первую очередь на основе восприятия их транспортных средств (существуют определенные представления относительно того, как ведут себя водители маршруток, водители мусоровозов, водители очень дорогих автомобилей, водители старых советских автомобилей). Но в то же время это представление складывается у водителя и при анализе манеры их поведения на дороге, в частности стиля вождения.

Очевидно, что в процессе вождения реализуются все три стороны общения даже при условии, что речь идет исключительно об исполнении подвидов деятельности, ограниченной правилами дорожного движения. Однако на практике все сложнее.

Общение водителя происходит также:

- при взаимодействии с пассажирами, что является фактором, влияющим на уровень безопасности водителя и надежности его деятельности;
- взаимодействии с диспетчером, что для профессиональных водителей является важным аспектом профессиональной деятельности;
- обмене знаками вежливости с другими водителями – составляющая общения, которая не регулируется правилами дорожного движения, однако является частью общей транспортной культуры, пренебрегать этой частью культуры опасно;
- общении водителя с пешеходами, практически не описанном в правилах, однако оно лежит в основе безопасности дорожного движения.

Водитель осуществляет автовождение не в безвоздушном пространстве, а в дорожной среде, созданной самим человеком.

Дорожная среда – один из наиболее сложных и небезопасных для человека типов среды. В объектном (материальном, физическом) отношении она является, по сути, физической (материальной) в узком смысле слова (собственно дорожное покрытие, светофоры и дорожные знаки как материальные объекты), т. е. существование и функционирование ее элементов подчиняются основным физическим законам, и в то же время социокультурной средой (разметка на дорожном полотне является не только физическим элементом, но и знаковым: предписывает водителю действовать определенным образом на конкретном участке маршрута, не говоря уже о знаках и светофорах) [116].

В дорожном движении участвуют люди, причем каждый человек представляет собой индивидуальность. В то же время участников дорожного движения можно легко объединить в группы по тем или иным характеристикам. Зачастую это делается различными службами для получения и анализа различных статистических показателей, прежде всего для оценки аварийности в сфере дорожного движения, однако пока недостаточно используется при разработке тех или иных мероприятий для обеспечения безопасности дорожного движения, а для обучения вождению не используется вообще.

Участники дорожного движения и водители в том числе дифференцированы по профессионально важным качествам, личностным особенностям, у них нет команды, они взаимодействуют друг с другом, не имея приборов, опираясь на собственные познавательные процессы, подчас вступая в непосредственное участие с другими участниками дорожного движения, а восприятие и познание других водителей, как правило, основаны на восприятии внешних характеристик и параметров движения их транспортных средств. Анализ особенностей внешнего вида и динамических характеристик другого транспортного средства, по сути, единственная возможность в процессе движения оценить личность другого водителя и включить эту информацию в прогноз поведения других участников дорожного движения [148].

Таким образом, можно предположить, что профессиональная картина мира у представителей разных групп участников дорожного движения (и разных подгрупп водителей) имеет свои особенности, которые могут отражаться на особенностях принятия решения водителями, надежности их деятельности и безопасности дорожного движения в целом.

Профессиональная картина мира не является образом, формирующимся в отрыве от реальности, следовательно, изучение закономерностей дорожного поведения водителей из групп с разными социально-биографическими и половозрастными особенностями может иметь большое значение

для «выравнивания» профессиональных картин мира разных участников дорожного движения.

Для исследователя важно иметь научную картину особенностей дорожного поведения участников дорожного движения, в первую очередь водителей.

Ни в России, ни в странах Северной Европы, известными своими высокими достижениями по обеспечению безопасности дорожного движения, не удалось полностью решить проблемы безопасности дорожного движения и достичь нулевой смертности на дорогах. Следовательно, можно предположить наличие психологических факторов, определяющих поведение участников дорожного движения и деятельность водителей, не учитываемых или мало учитываемых при анализе и разработке мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Представляется продуктивным синтезировать отдельные концепции западных и российских авторов, чтобы обнаружить недооцененные психологические факторы, влияющие на дорожное поведение людей и предопределяющие его безопасность.

На основе теоретического анализа ряда работ [93, 100, 163, 278], а также ряда моделей дорожного поведения, предложенных западными авторами (прежде всего моделей ВАДС, моделей регулирования и микроситуации), анализа факторов, влияющих на активность человека вообще и на дороге в частности, а также модели познавательного интеллекта, была разработана авторская модель дорожного поведения водителя в системе ВАДС, где одним из важнейших психологических факторов-регуляторов активности стала субъективная модель дорожной ситуации как составляющая ориентировочной основы поведения человека. Эта модель – аналог субъективной модели действительности – отражения образа обстоятельств и условий деятельности, предложенной Т. С. Кабаченко [93]. Понятие было уточнено для условий автовождения.

Если настаивать на адекватности рассмотрения автовождения как деятельности, сочетающей в себе деятельность индивидуальную и совместную, то в каждый момент времени в процессе автовождения водитель включен в индивидуальную деятельность, связанную с принятием решений относительно необходимости воздействия на динамику автомобиля посредством органов управления транспортного средства и с определением собственного маршрута движения. Но периодически, через некоторые промежутки времени (при проезде перекрестков, при маневрировании, т. е. дискретно), он должен принимать решения и действовать в условиях совместной деятель-

ности. Эти решения и действия предпринимаются в зависимости от того, как реально соотносятся его задачи с задачами других участников дорожного движения. Таким образом, под дорожной ситуацией подразумевается объективная соотнесенность задач водителя с задачами других участников дорожного движения в актуальный момент, а субъективная модель дорожной ситуации – это субъективный образ дорожной ситуации, строящийся на отражении объективных реалий, который имеет своеобразные черты у участников дорожного движения с разным профессиональным и жизненным опытом [152, 155, 157, 166].

Большое значение при формировании субъективной модели придается опыту, прежде всего субъективному, участников дорожного движения, который рассматривается одновременно:

1. Как часть неявного, невербального (личностного) знания, в отличие от знания явного, эксплицируемого [216]. Носителями неявного вида знания, по мнению М. Полани, являются мастера конкретного вида деятельности (в анализируемом в статье случае – автовождения). В концепции ученого полагалось, что данный вид знания передается только при личном обучении. Возможности обращения к рефлексии для перевода знания «с периферии в фокус сознания» и соответственно его вербализации не отрицались, но явно недооценивались [129].

2. Как некий моментальный срез картины мира субъекта деятельности. Под картиной мира, вслед за Е. Ю. Артемьевой, мы подразумеваем часть опыта, представляющую собой совокупность отношений к реально воспринимаемым объектам, которая основывается на сенсорно-перцептивном и представленческом уровнях отражения и управляется образом мира (ядерными структурами образа мира, формирующимися при участии понятийного мышления) [6]. Понятие «образ мира» было введено Е. А. Климовым, с его помощью объяснялись различия в отражении (восприятии, оценивании, категоризации) окружающей действительности у представителей разных профессий [106].

При том что теоретически концепт «образ мира» достаточно разработан [6, 106, 108, 280, 285], своеобразие содержания и структуры как образа мира, так и картины мира субъектов отдельных профессий и субъектов отдельных видов деятельности изучены явно недостаточно.

В автовождении, где субъект деятельности чрезвычайно дифференцирован, ориентировочная основа деятельности и поведения – залог быстрых и точных реакций, расхождение между «картинами мира» субъектов,

например недооценка степени опасности того или иного стимула, может стать причиной их ошибок и, как следствие, привести к ДТП и авариям. Изучение и сближение «картин мира» должно стать одной из важнейших задач специалистов-психологов.

Методика

Целью исследования стало исследование особенностей «картин мира», присущих представителям групп с разными социально-демографическими характеристиками и разным жизненным и профессиональным опытом, что было реализовано в изучении содержания и особенностей части неявного знания более опытных участников дорожного движения (водителей) в сравнении с другими его участниками.

Предметом исследования были отдельные аспекты «картин мира» участников дорожного движения, в частности особенности категоризации ими подгрупп водителей.

Для основной части работы на основе теоретического анализа литературы и ряда эмпирических исследований был создан авторский перечень, включающий перечисление и описание подгрупп водителей – типичных участников дорожного движения с определенными социально-демографическими характеристиками, имеющими наибольшую представленность в России [91, 92, 141, 252, 307, 325, 327, 328, 331, 338].

Основаниями для выделения таких подгрупп послужили следующие критерии:

1) возраст, как объективный, так и безопасный – небезопасный [252, 325, 331] (под небезопасным возрастом подразумевается возраст, в котором вероятность ДТП более высока, например для водителей мужчин (любителей) до 25 и старше 63 лет);

2) пол [91, 141, 328];

3) профессиональный статус (группа профессиональных водителей и автолюбителей) [162, 307, 327];

4) специализация профессиональных водителей [162];

5) гражданство (российское/нероссийское) (может быть соотнесено с культурой дорожного поведения той страны, из которой водитель родом [338], – данный критерий появился также благодаря неструктурированным беседам с инструкторами и кандидатами в инструкторы по практическому вождению).

Описание процедуры проведения исследования

Отнесение водителя к группе с определенными социальными характеристиками в процессе автовождения в основном происходит по «внешнему

облику» его транспортного средства, а также исходя из манеры или стиля вождения. Поскольку выяснялись факторы и параметры для «квантования групп» (по Е. А. Климову) водителей респондентами, то в исследовании было решено идти обратным путем – отталкиваясь от характеристик группы к обозначению типичных для нее транспортных средств.

На опросном листе был определенный (типичный) набор подгрупп водителей. Инструкция предлагала респондентам приписать этим водителям типичные для них транспортные средства, однако конкретных предписаний относительно категоризации транспортных средств не давалось. Респонденты сами должны были определить, каким образом они будут характеризовать эти «типичные» транспортные средства. Между тем имеются определенные соответствия: грузовые транспортные средства связаны с группой профессиональных водителей; общественный транспорт – также профессиональных; легковые – в основном с любителями; мопеды – также с любителями и т. д.

Предложенный перечень групп является отправной точкой для изучения особенностей категоризации групп участников дорожного движения. Обозначая транспортные средства, респонденты должны согласиться с предложенным перечнем подгрупп или переопределить его. Поскольку специальное обучение по категоризации социальных субъектов дорожной среды при подготовке водителей не проводится [72], то обнаружение различий между группами респондентов при выполнении задания может означать, что определение групп строится исходя из «картины мира» респондента, которая, в свою очередь, управляется его образом мира.

Выборка основного этапа исследования

В опросе принял участие 331 человек, среди них 196 мужчин и 135 женщин, 201 – не имеющих водительского удостоверения, 130 – имеющих его, 220 – имеющих опыт управления транспортным средством, 111 – не имеющих опыта, 183 – связанных с транспортной отраслью и 148 – не имеющих к ней отношения. Дифференцирование подгрупп испытуемых проводилось по полу, возрасту, статусу, отношению к транспортной сфере (по профессиональной группе), образованию, наличию водителей в семье, наличию водительского удостоверения, реального стажа вождения или опыта обучения в автошколе.

Основной гипотезой исследования является предположение, что категоризация участников дорожного движения определяется неявным знанием («картиной мира»), связанным с личностным и профессиональным опытом респондентов.

Исследовательскими гипотезами были следующие предположения:

1. Особенности категоризации участников дорожного движения связаны с социально-демографическими характеристиками групп, к которым принадлежат респонденты.

2. Особенности категоризации участников дорожного движения связаны с наличием опыта автовождения у респондентов.

3. Особенности категоризации участников дорожного движения мужчинами связаны с особенностями профессиональной группы, к которой они принадлежат.

Результаты

Первичный анализ опросных листов показал, что подавляющее большинство респондентов приписывали водителям из перечисленных социальных групп типичные для них транспортные средства, оперируя тремя основными параметрами: категория транспортного средства (например, такси, автобус, грузовик, мотоцикл), марка (например, «Мерседес», «Рено», ВАЗ) и модель транспортного средства (например, «ВАЗ 2106», «Рено Логан», «Шевроле Авео»).

На основном этапе обработки данных был сделан переход от качественного анализа ответов к количественному. В конечном итоге для каждого респондента были получены три числа: первое – количество названных им категорий транспортных средств (одновременно оно означало число категорий водителей, которое они реально анализировали, заполняя анкету); второе – число названных марок транспортных средств; третье – число названных моделей. Применялся частотный анализ. Для обработки данных использовалась программа SPSS 22.

Для проверки связей между переменными брался коэффициент ассоциации φ Пирсона и критерий χ-квадрат. Рассматривалась вся выборка целиком, а также сравнивались ответы, данные мужчинами и женщинами – участниками дорожного движения. Сопоставлялось количество категорий транспортных средств, обозначенных респондентами, количество марок и моделей, приписанных респондентами водителям из подгрупп водителей – типичных участников дорожного движения.

При анализе полученных данных выяснилось, что женщины зачастую не столько соотносят заданные в перечне подгруппы водителей с конкретными транспортными средствами, сколько осуществляют собственное перераспределение предлагаемых для анализа подгрупп. Например, в группе профессиональных водителей выделяют подгруппы водителей автобусов, гру-

зовых транспортных средств, такси или отказываются приписывать отдельной группе водителей типичные транспортные средства, переводя ее в подгруппу пешеходов (в частности, подгруппу «пожилой мужчина, пенсионер»).

Мужчины, в отличие от женщин, сужают анализируемые группы по количеству в сравнении с исходным перечнем, приписывая всем предлагаемым подгруппам в основном легковой автотранспорт, переводя их тем в самым в категорию автолюбителей и называя при этом вполне конкретные марки и модели автомобилей. Коэффициент ассоциации, с помощью которого оценивалась связь между полом и количеством называемых категорий $\varphi = -0{,}24$; $\chi^2 = 19{,}06$, что больше χ^2 крит = 10,827 ($\alpha = 0{,}001$; $f = 1$).

Между количеством называемых марок и полом связи не выявлено. По количеству же названных моделей транспортных средств (называя марку, например, ВАЗ, часть респондентов указывает и типичные модели, характерные для рассматриваемой ими группы водителей: 2108, 2109, 21099, 2110, 2112) очевидно лидируют мужчины – они, в отличие от женщин, называют четыре модели транспортных средств и более, связывая их с той или иной водительской категорией, предложенной в опросным листе. Коэффициент ассоциации $\varphi = 0{,}26$; $\chi^2 = 22{,}338$, что больше χ^2крит = 10,827 ($\alpha = 0{,}001$; $f = 1$).

Далее была проанализирована связь опыта практического автовождения с ответами испытуемых.

Оказалось, что не имеющие опыта автовождения чаще рассматривали три и более категории участников дорожного движения, тогда как имеющие – реже, при этом они больше сосредоточивались на группе водителей-автолюбителей (категории «В»). Коэффициент ассоциации $\varphi = -0{,}16$; $\chi^2 = 8, 21$, что больше χ^2крит ($\alpha = 0{,}05$; $f = 1$). Правда, выявленная связь все-таки слабая. При этом соотношение ответов респондентов, имеющих опыт автовождения, с упоминанием двух и более марок транспортных средств в шесть раз превосходит количество ответов с упоминанием одной марки и менее: шесть к одному (6:1). Среди не имеющих опыта автовождения соотношение иное: два с половиной к одному (2,5:1). Коэффициент ассоциации $\varphi = 0{,}19$; $\chi^2 = 11{,}44$, что больше χ^2крит = 10, 827 ($\alpha = 0{,}001$; $f = 1$).

Также респонденты, имеющие опыт автовождения, приписывали водителям из заданных подгрупп конкретные модели транспортных средств, тогда как респонденты, не имеющие опыта, делали это намного реже, т. е. зачастую вообще не называли никаких моделей. Коэффициент ассоциации $\varphi = 0{,}29$; $\chi^2 = 28{,}8$, что больше χ^2крит ($\alpha = 0{,}001$; $f = 1$).

Отношение к транспортной сфере (связь с ней в силу профиля учебной деятельности или профессии) отразилось только на количестве моде-

лей в опросных листах испытуемых – более тесно связанные с ней называли большее количество моделей: коэффициент ассоциации $\varphi = 0{,}19$, $\chi^2 = 12{,}46$ ($\alpha = 0{,}001$; $f = 1$), что больше χ^2 крит.

В женской группе ответы были связаны:

- с наличием водительского удостоверения: имеющие водительское удостоверение называли более одной модели ($\varphi = 0{,}175$, $\chi^2 = 4{,}12$, что больше $\chi^2_{\text{крит}}$ ($\alpha = 0{,}05$; $f = 1$)), но этот результат, скорее всего, связан не с теоретической подготовкой, которую получили курсанты автошкол, а с опытом, приобретенным при обучении управлению конкретной моделью транспортного средства;
- собственно с опытом вождения: и количество марок ($\varphi = 0$, 18, $\chi^2 = 4{,}87$ ($\alpha = 0{,}05$)), и количество моделей ($\varphi = 0{,}394$, $\chi^2 = 20{,}53$ ($\alpha = 0{,}001$; $f = 1$)) больше у имеющих реальный опыт автовождения.

Наличие/отсутствие и теснота связи с транспортной сферой (в силу особенностей профессиональной или учебной деятельности) на содержательные и количественные характеристики ответов женщин-респондентов влияния не оказали.

В мужской группе ответы были связаны с отношением к транспортной сфере: работающие на транспортных предприятиях, обучающиеся на автомобильно-дорожном факультете называли большее количество моделей транспортных средств, чем работающие и учащиеся в других сферах, – более пяти моделей ($\varphi = 0{,}265$, $\chi^2 = 13{,}79$ ($\alpha = 0{,}001$; $f = 1$)). Особенно отличалась по количеству приписываемых марок и моделей группа респондентов, обучавшихся по направлению подготовки «Эксплуатация транспортно-машинных комплексов». Одной группе водителей они приписывают в среднем по 3–4 марки и по 8–10 моделей. При этом опыт вождения (стаж) и наличие водительского удостоверения в ответах респондентов-мужчин значимо не отразились.

Кратко характеризуя результаты, следует отметить, что мужчины, в общем, обозначают в опросных листах меньше категорий участников дорожного движения, женщины больше. В то же время ни обучение в автошколе, ни собственный опыт не отражались на количестве приписываемых респондентами категорий транспортных средств определенным подгруппам участников дорожного движения. В основном они сосредоточивались на такой категории участников дорожного движения, как водители, причем зачастую в анализ включались только водители-любители (водители легковых транспортных средств, категория «В»).

Таким образом, женщины изначально более внимательны к различным категориям участников дорожного движения и на дороге замечают не только водителей легковых автомобилей.

Мужчины более внимательны к технике – называют больше моделей, причем именно легковых автомобилей, женщины меньше. Полученная в автошколе подготовка влияет на количество приписываемых моделей отдельным подгруппам участников дорожного движения как женщинами, так и мужчинами, однако в мужских группах называемых моделей больше (как было нами показано).

Представленные выше результаты свидетельствуют о том, что женщины, будучи, по-видимому, более внимательны к людям вообще, так же проявляют себя и в отношении участников дорожного движения: например, чаще обращают внимание и отмечают социально-демографические характеристики групп, к которым принадлежат водители разных категорий транспортных средств (не только легковых автомобилей).

Мужчины, как известно, традиционно проявляют внимание к технике. Что касается сферы дорожного движения, то они, в частности, называют больше конкретных моделей транспортных средств.

Однако информация, которая, казалось бы, касается прежде всего техники, ее характеристик, как ни странно, оказывается весьма полезной и в социальном отношении. Дело в том, что характеристики тех или иных транспортных средств, внешние очертания кузова, значок бренда и прочие детали напрямую связаны с классом автомобиля и его рыночной стоимостью, не говоря уже о престижности. Иными словами, мужчины, усваивая информацию относительно техники (транспортных средств) в совокупности с данными о ее цене, могут сделать довольно точное предположение о возможностях обладателя того или иного транспортного средства и его стремлении и способности использовать свои и отнимать чужие ресурсы. Автор монографии изучала стиль вождения без учета марки и модели транспортного средства, с которым водитель участвует в дорожном движении, однако в авторскую модель стиля вождения транспортное средство включено. В дальнейшем представляется весьма важным изучить и сопоставить наличие/отсутствие и особенности изменений стиля вождения, которые присущи водителям при смене автомобиля.

Итак, мужчины-водители лучше различают конкретные марки и модели транспортных средств (прежде всего это касается легковых автомобилей) и уже потом связывают эти данные с теми или иными типами водителей, т. е.

более детально, дифференцированно представляют группу водителей легковых автомобилей, устанавливая, не всегда осознанно, связи между конкретными моделями транспортных средств и подгруппами водителей с определенными социально-демографическими характеристиками. Другими словами, мужчины, получая по ходу движения информацию о марке и модели легкового транспортного средства, с высокой вероятностью могут отнести его водителя к группе с определенными социально-демографическими характеристиками (например, увидев на дороге автомобиль «Волга», предполагают, что водителем является пенсионер с небольшим достатком). Женщины группу водителей легковых автомобилей представляют менее дифференцированно, но имеют более широкое представление о социальных характеристиках разных групп участников дорожного движения – они хуже различают марки и модели легковых транспортных средств, практически не соотносят их с какими-либо типами водителей, но хорошо представляют социально-демографические характеристики, присущие водителям грузовых транспортных средств, общественного транспорта и т. д.

Таким образом, мужчины и женщины в освоении социальной сферы дорожного движения идут разными путями и, по всей видимости, получают разные результаты.

Выявленная дифференциация может быть соотнесена, например, с результатами, полученными в исследовании А. И. Кабалевской, которые показали, что женщины-водители фиксируют взгляды не только на подвижных объектах, как это чаще происходит у водителей-мужчин, но и на неподвижных [91]. Так, стоящий на остановке трамвай или замешкавшийся пешеход анализируется женщинами-водителями как потенциальный участник дорожной ситуации, но может игнорироваться мужчинами (в определенной степени, как минимум, до того момента, пока не начинает движение). Таким образом, «картина мира» водителей-женщин, в отличие от водителей-мужчин, включает большее количество объектов, что, по всей вероятности, является общим свойством женской психологии и становится определенной предпосылкой к непониманию и даже развитию предконфликтных ситуаций при взаимодействии в конкретных дорожно-транспортных ситуациях. Возвращаясь к стоящему на остановке трамваю: мужчины игнорируют неподвижный объект и принимают решение о возможности движения, например, таким образом: выезжают на трамвайные пути, готовясь к совершению левого поворота. Женщины же, обращая внимание на стоящий трамвай, движение в прямом направлении которого регулируется тем же сигналом светофора, что и вы-

езд автомобилей, стоят в ожидании проезда трамвая. Мужчины в такой ситуации неистово сигналят, считая, что у них отнимают время.

Учет большого количества категорий объектов при принятии решения занимает больше времени, в силу чего женщины дольше готовятся к маневру по сравнению с мужчинами, которые тратят на подготовку к маневру меньше времени, концентрируясь только на движущихся объектах [91]. Судя по полученным результатам, мужчины в наибольшей мере восприимчивы к определенной категории объектов дорожной среды – легковым транспортным средствам (наиболее распространенный и наиболее опасный класс, с наибольшей маневренностью и динамикой; более мобильны только мотоциклисты, но в количественном отношении они значительно уступают автомобилистам).

Вероятно, при принятии решения относительно поведения в той или иной дорожно-транспортной ситуации с участием легковых транспортных средств мужчины-водители руководствуются отнюдь не только, а возможно и вовсе не правилами дорожного движения: оценивая дорожную обстановку, они замечают и включают в анализ не одни лишь расстояние до движущихся объектов, траектории которых вероятно пересекутся с их собственной, и их скорость, но замечают и марку, и модель, и класс автомобиля. Поведение водителя соответствующего транспортного средства прогнозируется с учетом и этих данных тоже. С их же учетом принимается решение о собственных действиях. Однако на сознательном уровне водители могут не придавать им должного значения.

Дифференцированные представления, включаемые в «картины мира» участников дорожного движения, могут и должны быть связаны с организацией и отбором типичных способов и средств осуществления деятельности. Так, в работе В. А. Толочека [275] отмечается, что стили борцов оказывались связанными с сосредоточением на определенных аспектах условий деятельности, среды, в которой она ими осуществлялась: целостный образ соперника оказывался разорванным – внимание борца было сосредоточено на одних признаках и отвлечено от других.

В работах по изучению связей между стилем деятельности водителей и уровнем их аварийности [151, 160, 163, 167] было показано, что надежные (безаварийные) водители-мужчины оказывались более эффективны и надежны при наличии универсального стиля: в нем присутствуют элементы импульсивного стиля деятельности, связанного с реакцией на действия других участников (но поскольку время реакции меньше при более высокой вероятности возникновения стимула, то значение имеет прогноз поведения

представителей наиболее многочисленной и дифференцированной группы водителей-автолюбителей).

Выявленные особенности дорожной «картины мира» мужчин могут быть связаны не только с объективными причинами, но и с субъективными предпочтениями: мужчины-водители действительно в большей степени взаимодействуют с другими автомобилистами, но они, вероятно, более внимательны к представителям той социальной группы, с которой они себя идентифицируют. Поясним данную мысль.

Мужчины, даже не имея водительского удостоверения и опыта автовождения, зачастую приписывают марки и модели в основном одной категории участников дорожного движения – водителям легковых автомобилей, т. е. водителям категории «В», детально ее дифференцируя. Такая дифференциация, по нашему мнению, характерна для аутостереотипов, когда респондент характеризует ту группу, к которой сам принадлежит. Из этого результата и был сделан вывод, что мужчины относят себя к группе водителей независимо от объективных реалий в данный момент времени (идентифицируют себя с ней). Они заранее настроены на внимательное отношение и анализ группы, к которой хотели бы в дальнейшем принадлежать (референтной для них).

Женщины-водители чаще демонстрировали склонность к планирующему стилю деятельности [167]. Для этого стиля характерно, с одной стороны, менее активное маневрирование (перестроение) при движении от перекрестка до перекрестка, с другой – изучение и запоминание элементов дорожной среды, прежде всего статичных, но вполне вероятно, что и типовых участников дорожных ситуаций на определенном маршруте, например при развороте с пересечением трамвайных путей. При планирующем стиле [163] меньшее значение имеет прогнозирование поведения других автомобилистов (водитель сосредоточен только на информации по ходу движения, реагируя оттормаживанием в случае возникновения помех), в остальном же следует своему плану, своей программе прохождения маршрута. Отсюда и меньшая востребованность информации об «автомобильных» (самых распространенных) участниках дорожно-транспортной ситуации.

Таким образом, стилевые особенности мужской и женской групп водителей оказываются увязанными с особенностями их «картин мира».

В целом исследование показало, что дорожные «картины мира» (прежде всего в части квантования социума) у участников дорожного движения с разными социально-демографическими характеристиками и опытом име-

ют свои особенности, что может предопределять различие в содержании их стереотипных представлений относительно разных групп дорожного движения. Это представляется весьма важным в связи с возможным потенциальным влиянием на поведение участников дорожного движения в дорожной среде.

Мужчины составляют абсолютное большинство инструкторов по практическому вождению и зачастую обучают женщин. Поскольку с высокой степенью вероятности приходится говорить о том, что социальные аспекты их мастерства принадлежат сфере личностного знания, то сблизить «картины мира» начинающих и опытных водителей довольно затруднительно. Для этого необходимо активнее изучать социальные стереотипы и социальные представления участников дорожного движения из групп с разными социальными характеристиками, обращая особое внимание на дифференцированные подгруппы внутри собственно водительской. Исследований, которые затрагивали бы данную сферу, пока крайне мало.

Что касается опыта автовождения, то мы указывали на различия в субъективных моделях дорожных ситуаций у участников дорожного движения из групп пешеходов-пешеходов, пешеходов – кандидатов в водители, пешеходов-водителей при оценке потенциальных опасностей на моделях дорожных ситуаций. При этом субъективное самочувствие пешеходов-водителей при участии в дорожном движении оказалось наиболее благополучным [157, 166].

Субъективное переживание чувства безопасности и менее выраженная напряженность при участии в дорожном движении рассматривались как признаки лучшей адаптированности к участию в дорожном движении, большего понимания системы дорожного движения и поведения его участников в целом у пешеходов-водителей.

Налицо выявленные неравные возможности представителей разных социальных групп участников дорожного движения при оценке и прогнозе развития дорожно-транспортных ситуаций вследствие различий «картин мира».

Исходя из полученных результатов, можно говорить о том, что процесс подготовки водителей в России оказывает определенное, но не вполне достаточное влияние на сближение «картин мира» участников дорожного движения – в процесс в большей степени вовлечены участники дорожного движения женского пола. Программа подготовки водителей в нашей стране и связь с транспортной сферой если и способствуют большей внимательности мужчин к другим категориям участников дорожного движения, то в малой степени, тогда как женщины действительно становятся более внимательными и лучше начинают дифференцировать автомобильную группу участников

дорожного движения после обучения в автошколе и приобретения опыта практического автовождения.

Процесс сближения особенностей квантования «дорожного» социума и, как следствие, стереотипных представлений при прохождении подготовки в автошколе и обретении опыта самостоятельного вождения имеет место, но динамика изменений в мужской и женской группах различается, поэтому в процессе обучения акценты должны ставиться по-разному при работе с обучаемыми разных полов, а также с учетом опыта автовождения и отнесенности к определенной профессиональной группе.

Выводы

Гипотезы исследования подтверждены, в частности:

1. Особенности квантования социума участниками дорожного движения связаны с социально-демографическими характеристиками групп, к которым они принадлежат, – например, мужчины более детально представляют подгруппу водителей легковых автомобилей (категории «В»); женщины имеют представление о социально-демографических характеристиках более широкого спектра групп участников дорожного движения, чем мужчины.

2. Особенности квантования социума участниками дорожного движения связаны с наличием у них опыта автовождения: лица с опытом автовождения более разнообразно представлены в группе автолюбителей (водителей категории «В»), чем не имеющие такового.

3. Особенности квантования дорожного социума мужчинами – участниками дорожного движения связаны с особенностями профессиональной группы, к которой они принадлежат: лица, связанные с транспортной сферой, имеют более дифференцированные представления о подгруппе водителей-автолюбителей.

Таким образом, получены результаты, указывающие на конкретные различия в дорожной «картине мира» у представителей разных групп участников дорожного движения, проявляющиеся в квантовании социума [106] и вызванные разным опытом участия в дорожном движении и, вероятно, неоднородностью рефлексии, а также половыми (гендерными), возрастными, ролевыми различиями.

По всей видимости, субъективная модель дорожной ситуации, исходя из которой водитель принимает решение, включает в себя следующие компоненты:

- актуальную информацию о дорожно-транспортной ситуации;
- объективно имеющиеся и поддающиеся оцениванию знания, навыки, умения участника дорожного движения;

- опыт, в том числе личностное знание участника дорожного движения, не во всех случаях поддающееся осознанию и осмыслению;
- «картину мира», прежде всего в части квантования социума под влиянием образа мира водителя, особенности которой связаны с полом, реальной принадлежностью к определенной профессиональной группе и принадлежностью и (или) идентификацией с определенной группой участников дорожного движения.

Открытыми остаются следующие вопросы:

- прежде всего конкретное содержание стереотипных представлений и социальных стереотипов разных групп участников дорожного движения как в отношении водителей, так и пешеходов;
- степень совпадения стереотипных представлений и социальных стереотипов представителей разных групп участников дорожного движения с теми особенностями дорожного поведения, которые на практике демонстрируют типичные представители той или иной группы;
- особенности социальных стереотипов и стереотипных представлений групп водителей с высоким уровнем надежности деятельности.

Работа в обозначенных направлениях уже ведется, в основном это задачи следующих этапов эмпирического исследования.

Решение перечисленных вопросов станет полноценным обоснованием работы по сближению дорожных «картин мира» участников дорожного движения из разных социальных групп. Направления, в которых может вестись работа, следующие:

1. Подготовка всех участников дорожного движения не только как пешеходов, но и как водителей для создания условий получения самостоятельного опыта участия в дорожном движении в разных качествах и естественной трансформации личностного знания.

2. Изучение, объективация и донесение сведений относительно особенностей стереотипных представлений и социальных стереотипов более опытных групп участников дорожного движения до других групп.

3. Расстановка соответствующих акцентов при проектировании и реализации социально-психологической подготовки водителей разных полов: с мужчинами упор должен делаться на принятие во внимание многообразия категорий участников дорожного движения и особенностей их поведения на дороге; с женщинами – на многообразии собственно подгруппы автолюбителей и возможностях прогнозирования их поведения (с опорой на информацию о марках и моделях транспортных средств).

4. Продолжение изучения рефлексии опыта автовождения водителями со стабильно высоким уровнем надежности деятельности.

4.2.2. Возможности проектирования идеальных систем «водитель – автомобиль»

В советской психологии, благодаря которой в 1950-е гг. появилась концепция индивидуального стиля деятельности, превалировали установки на приоритет социальной среды и основополагающую роль деятельности в формировании личности. Идеологически в советском государстве поддерживалась и обеспечивалась идеология равенства. Предоставлялись широкие возможности для обучения в самых разных сферах. Поддерживалось и поощрялось преодоление личностью обстоятельств и трудностей. В этот контекст идеально вписывалась гуманистически ориентированная концепция индивидуального стиля деятельности, сформулированная Е. А. Климовым [2]. Идея эта строилась на использовании субъектом собственных (интраиндивидуальных) ресурсов, которые особым образом им организовывались и применялись, позволяя достичь успешности даже в случае неполного соответствия отдельных качеств субъекта основным требованиям и логике деятельности.

Современный мир кардинально отличается от того, в котором проводились советские психологические исследования, а тенденции управления в производственной и в образовательной сферах все больше тяготеют к нивелированию индивидуальности субъектов: внедряются стандарты, типовые критерии оценки результатов деятельности, множатся шаблоны для осуществления коммуникаций в профессиональной среде и алгоритмы решения типовых задач. Все это осуществляется, чуть ли не в первую очередь, с оглядкой на возможности компьютерных программ и с ориентировкой на их же совершенствование и внедрение (и на потенциальные интересы искусственного интеллекта).

Отнюдь не мечтами тешат себя логисты и специалисты по безопасности дорожного движения – в дорожно-транспортной сфере наиболее широко обсуждаемой и стремительно развивающейся является идея внедрения беспилотного транспорта, который придет на смену транспорту, управляемому человеком [13, 15, 17]. Несовершенство человека как человека-оператора, ограничения функционирования отдельных психических процессов, как известно, являются основными факторами отказов в системах «человек – машина», и это один из аргументов обращения к идее беспилотного транспорта.

Экономические выгоды тех, кто разрабатывает концепцию беспилотного транспорта и будет ее внедрять, очевидны, а что станет с теми, кто работает в транспортной отрасли сейчас и планирует работать в будущем, – непонятно. Транспортная отрасль масштабна и по перечню профессий, и по количеству включенных в работу людей. Эра беспилотников в том формате, в котором она видится их создателям сейчас, неизбежно приведет к отмиранию части профессий, потере работы водителями (и не только), появлению проблем переобучения и трудоустройства большого количества людей. Никто не задумывается о том, будут ли новые рабочие места и в какой сфере. Получится ли переход работников из одной профессиональной сферы в другую безболезненным?

Технологическая революция может иметь не менее тяжелые последствия, чем социальная, но никакого беспокойства среди технических специалистов, способных ее запустить, по этому поводу нет. Что не удивительно, ведь людям с направленностью «человек – техника» гуманистические идеи не слишком близки.

Процесс перехода от обычных автомобилей с водителями к беспилотным представляется техническими специалистами как пятиэтапный процесс:

1. Современное состояние: водитель управляет автомобилем.

2. По прямой – автономный режим, в остальных случаях – ручное управление.

3. Автомобиль движется в полуавтономном режиме: водитель в критической ситуации должен взять управление на себя (за городом).

4. Автомобиль движется в полуавтономном режиме: водитель в критической ситуации должен взять управление на себя (в условиях городского движения).

5. Автомобиль осуществляет автономное движение.

Реализация данной концепции в значительной степени зависит от направления и конкретных результатов развития информационных и практических технологий и, собственно, от выбранного специалистами направления их развития.

В настоящее время направление развития данных технологий, в наибольшей степени прорабатываемое техническими специалистами, можно охарактеризовать как машино-центрированное. Но поскольку машины и технологии создаются пока что для человека, сохраняется и антропоцентрическая ориентация.

При переходе на последний, пятый, этап центром транспортной вселенной станет компьютер, в дальнейшем – искусственный интеллект. И если

антропоцентризм приносит в определенной мере пользу человеку (при этом нарушая экологические системы), то новые витки машино-центризма могут ознаменовать собой конец эпохи человечества. Человек может и вовсе оказаться на задворках цивилизации.

Опора на экологический подход и его развитие могут помочь решить не только актуальные экологические проблемы, но и те, что возникнут в будущем, – когда ниши для жизни придется искать человеку. Система «человек – автомобиль» является прекрасной моделью для поиска и апробации возможных решений.

Размышляя о возможных вариантах проектирования системы «человек – автомобиль», следует начать с того, что надежность функционирования определяется и обеспечивается за счет целого ряда механизмов, в том числе психологических, но ключевыми являются механизмы избыточности и компенсации. Избыточность чаще всего рассматривается как превышение показателей системы по отношению к минимально необходимым для ее функционирования и развития в условиях строго оптимальной среды [198].

Рассматривая каждый из трех элементов, составляющих современные системы «человек – автомобиль» (человек, техника, электронные системы), можно выявить недостатки каждого:

- человек несовершенен прежде всего в отношении приема и сохранения информации (есть определенные ограничения в скорости получения информации из-за ограниченной пропускной способности мозга, сохранении сосредоточенности на ней (колебания внимания), сохранении в памяти на длительный срок и извлечении в нужный момент); кроме того, человек, обладая уникальной и неповторимой индивидуальностью, склонен определенные индивидуальные особенности проявлять и в дорожном поведении, не во всех случаях готов подчиняться требованиям социума (что касается транспортной сферы, то они заложены в правилах дорожного движения);
- техника несовершенна в силу существования основополагающих физических законов и пресловутых сил трения – они обусловливают ограничения в работе технических систем, износ и отказ деталей;
- электронные системы глобально уязвимы при отсутствии энергии, питания, на локальных уровнях – в силу гипотетических проблем взаимодействия между ними, вызванных расхождением используемых кодов.

При сохранении всех трех составляющих внутри системы (человек, техника, электронные системы) будут проявляться в полной мере принципы избыточности и фактически система будет стремиться к идеальному состоянию (по надежности).

Что же касается искусственного интеллекта, который предположительно должен появиться в системах последующих поколений, то, во-первых, его «рождение» пока не состоялось, во-вторых, системы, которые будут приближаться к нему по возможностям, вероятно, еще долго будут страдать таким недостатком, как неспособность принимать решения на основе морального выбора и нести ответственность за него.

Кроме того, грядущее взаимодействие человека и искусственного интеллекта предполагает возникновение возможных конфликтных ситуаций и конфликтов между ними.

Если создаваемые интеллектуальные системы остановятся на этапе обработки информации, т. е. фактически их функции будут ограничены помощью человеку в решении когнитивных задач, то конфликты могут возникать в связи с непониманием на уровне кодов (языков) и из-за трудностей формализации конкретных ситуаций. Но это имеет отношение исключительно к получению и передаче информации (правильнее было бы сказать – данных). Однако современные исследователи все ближе подходят к тому выводу, что человек, решая сложнейшие познавательные задачи, опирается отнюдь не только на познавательный интеллект, но и на эмоциональный. Следовательно, разработчики искусственного интеллекта:

1) либо должны создать сознание, идентичное человеческому;

2) либо (если первый уровень окажется недостижимым) идеальное рациональное (безэмоциональное), но тогда оно заведомо будет проигрывать человеку и не сможет его полноценно заменить в системах, которые создал человек.

Успешное продвижение в создании искусственного интеллекта и соответственно приближение к созданию сознания, идентичного человеческому, неизбежно предполагает вероятность возникновения присущей человеку спонтанной активности, которую предсказывать и контролировать станет невозможно. Тогда это, как минимум, опасно для человечества.

Если создатели остановятся в шаге от «рождения» искусственного интеллекта (пусть пока только для сферы дорожного движения), то ошибки будут возникать и при создании программ, и при контроле, и в связи с несоответствием программ по друг другу – из-за банальных барьеров при коммуникациях систем.

Но можно рассмотреть вариант развития, который не противопоставит, а объединит, синтезирует в одной системе человека, технику и интеллектуальную систему. В этом случае речь идет о проектировании и создании

биоинтеллектуальных систем, в которых человеческая, программная и техническая составляющие станут единым целым и в условиях конкретной деятельности не будут иметь смысла (или не будут иметь реальной продуктивности) друг без друга.

Что же касается системы «человек – автомобиль», на примере которой предлагается решать проблемы сосуществования человека и компьютерных технологий, то обеспечение надежности системы представляется наиболее перспективным при сохранении всех трех элементов, включая человека, – каждый из трех способен перекрыть недостатки другого: техника дополнит возможности человека, электронные системы помогут получить и сохранить информацию, человек совершит моральный выбор и понесет за него ответственность, отработает ручные режимы, осуществит необходимый ремонт, найдет источники питания.

Синтез трех элементов на основе ресурсного подхода может быть абсолютен – это касается достижения и сохранения должного уровня надежности системы и вклада в общий уровень безопасности дорожного движения.

Если человек, имеющий гармоничный стиль деятельности, техника и электроника будут работать слаженно, как единая команда, подменяя и компенсируя действия друг друга, – такая система станет практически идеальной. Вопрос: как выстроить такую систему? Поскольку человек является все же самым уязвимым в обозначенной тройке, то система должна проектироваться как дополняющая и дублирующая прежде всего его функции.

Профессия водителя в настоящее время является массовой, а смысл поиска подхода к проектированию идеальных по надежности систем – сохранение ее массовости. При массовости профессии в нее включены субъекты с разным уровнем пригодности. При недостаточном (условном) уровне пригодности субъект вынужден обращаться к особым стилям деятельности – компенсирующего или компенсационного характера.

Компенсация происходит с опорой на качества, которые развиты у субъекта должным или даже чрезмерным образом. Но если технические системы и характеристики автомобиля могут выступить в качестве слабо развитых у водителя свойств, необходимых для компенсации, то они будут способствовать формированию стиля особого типа – основанного на использовании внесубъектных ресурсов.

Раньше машины, техника, компьютерные технологии выступали как помощники человека в решении внешних по отношению к человеку задач, теперь же они, как никогда, близки к тому, чтобы помочь человеку управлять

самим собой, своей собственной психикой. Как никогда близки становятся инженерные и психологические профессии.

Итак, двигаясь по пути создания идеальных систем «человек – машина» в транспортной сфере, необходимо обратиться к концепции индивидуальных стилей деятельности, но сделать это в новом ключе – на базе ресурсного подхода в психологии [9, 10, 11].

Анализ стилей деятельности позволяет с позиций ресурсного подхода рассматривать их как ресурсы субъекта и как особенности использования разного типа ресурсов внутри стилей как систем, способствующих адаптации субъекта к деятельности.

С точки зрения проектирования и воплощения систем «человек – машина» («водитель – транспортное средство») крайне важным является акцент на внеиндивидуальных ресурсах, а именно технических характеристиках и технических, в том числе бортовых, системах транспортного средства и их встраивании в стиль вождения водителя.

Двигаться при проектировании систем можно и нужно в двух направлениях:

- если автомобиль будет использоваться для формирования компенсирующего стиля, то акцент должен быть сделан на формировании рекомендаций по установке систем, восполняющих объективно недостаточно развитые у субъекта свойства;
- если автомобиль будет использован для профилактики опасного или небезопасного стилей вождения, то его характеристики должны вступать в противоречие, препятствовать намерениям и реализации действий человека, потенциально опасных для него и для окружающих.

Как ранее указывалось в данной монографии и других работах автора, автовождение предъявляет к кандидату в водители и к водителю целый ряд требований по профессионально важным качествам [165]:

- личностные качества, предпочтительные для водительской деятельности: высокий уровень эмоциональной устойчивости, нормативности поведения; средний уровень тревожности; отсутствие склонности к рискованному и агрессивному поведению;
- психофизиологические характеристики, расцениваемые как профессионально важные: малое время простой реакции, реакции на движущийся объект; хороши линейный и угловой глазомеры; точность оценки временных отрезков; хорошая оперативная память; высокий уровень развития сенсомоторной координации.

Повторимся, ссылаясь на многочисленные исследования: недостаточно развитые качества (например, такие, как невысокая скорость переключения внимания и не совсем развитые линейный и угловой глазомеры) могут быть компенсированы за счет формирования индивидуального стиля деятельности с определенными характеристиками. Недостаточно высокая скорость переключения внимания компенсируется в рамках планирующего стиля деятельности за счет опоры на долговременную память и снижения необходимости переключаться между отдельными компонентами водительской деятельности [6]. Недостаточно развитые линейный и угловой глазомеры могут быть компенсированы за счет опоры на рефлексию собственных ощущений и их запоминание (при сохранении средней уверенности при осуществлении маневров парковки) [14]. Так, в случае с маневрированием в ограниченном пространстве опора на запоминание, непроизвольное или произвольное, сочетаний элементов дорожной среды и внутрисалонных элементов для определения правильного положения транспортного средства в пространстве и включение этих образов в самоконтроль при исполнении маневров парковки способствуют компенсации соответствующих психофизиологических характеристик более зрелых и опытных водителей при их ухудшении с возрастом. Иначе говоря, компенсация ухудшающегося (или изначально плохого) глазомера может происходить за счет опоры на зрительные ощущения, образную память и предметную рефлексию, что и подтвердили результаты эмпирического исследования

Но вышеобозначенные проблемы недостаточного уровня развития конкретных профессионально важных качеств могут быть решены не только за счет формирования индивидуального стиля деятельности привычным для всех образом – за счет опоры на внутрииндивидуальные ресурсы при специфической организации деятельности, но и за счет использования внесубъектных ресурсов, а именно за счет использования современных технологий и технических систем, применяемых в автомобилестроении.

Иначе говоря, идеи стилей деятельности могут обрести новую жизнь при условии рассмотрения стилей как особенностей использования субъектом разных ресурсов в процессе решения типовых задач деятельности и включения в анализ такого рода особенностей, наряду с интра- и интериндивидуальными ресурсами, также внесубъектных.

Гипотеза проведенного автором эмпирического исследования заключалась в следующем: компенсирующий стиль деятельности (как подсистема стиля вождения) может быть сформирован не только на основе опоры на

внутрииндивидуальные ресурсы субъекта, но и с подключением внеиндивидуальных ресурсов самого транспортного средства.

В качестве метода исследования был выбран экспертный опрос.

В качестве экспертов-специалистов выступали студенты последнего курса автомобильно-дорожного факультета СПбГАСУ, обучавшиеся по направлению подготовки «Технология транспортных процессов» (будущие специалисты в сфере логистики и организации безопасности дорожного движения), получившие должную профильную подготовку и прослушавшие курс по транспортной психологии, в рамках которой были ознакомлены с принципами профессионального психологического подбора, стилевой компенсации и идеями ресурсного подхода.

Им было предложено, исходя из перечня качеств, которые могут быть присущи кандидату в водители, и гармоничного для его индивидуальности стиля вождения, проанализировать перечень известных им технических систем и характеристик транспортного средства и дать рекомендации по наполнению личного автомобиля необходимыми системами.

Предполагалось, что такие характеристики транспортного средства, как мощность двигателя, время набора скорости до 100 км/ч, тип коробки передач, оборудование зеркалами, дорожный просвет, дополнительное оборудование (парктроники, системы ABS и ESP, курсовой устойчивости), могут использоваться для дополнения, расширения возможностей человека и выступать в качестве факторов сдерживания, ограничения использования потенциала субъекта в том случае, если его дорожное поведение оказывается небезопасным для общества.

Для ускорения работы над заданием экспертам была предложена таблица, однако инструкция по работе разрешала в случае необходимости выходить за границы предложенных перечней систем и свойств.

В предложенной экспертам таблице рассматривался следующий набор технических (бортовых) систем и технических характеристик автомобиля: мощность двигателя, размер автомобиля (большой или маленький), автоматическая коробка передач или механическая, наличие панорамного зеркала, парктроников, регулировка кресла с подушкой безопасности, наличие щетки на заднем стекле, навигатора, регулировка руля, система курсовой устойчивости, ABS, ESP, что-то еще (например, цвет, размер, высота посадки, аудиосистема или мультимедиа-, ведущие колеса, климат-контроль, конкретная марка или модель и т. п.).

Системы и характеристики анализировались по возможности дополнения, дублирования и компенсации следующих характеристик водителя

(профессионально важных качеств – в случае их недоразвития): скорость переключения внимания, оперативная память, линейный и угловой глазомеры, склонность к риску, агрессивность, время реакции, долговременная память, «куриная слепота», периферическое зрение, цветоразличение, устойчивость к монотонии, дисциплинированность, размеры тела (рост), вес, пол, возраст, слабая/сильная нервная система и утомляемость.

В работе в качестве экспертов приняли участие 40 человек. Перечень основных предлагаемых ими решений, которые встречались в опросных листах с вероятностью от 50 до 100 %, представлен в табл. 42.

Таблица 42

Возможности использования технических характеристик и систем транспортного средства как внеиндивидуальных ресурсов в структуре стиля деятельности водителя

Характеристики водителя с точки зрения соответствия требованиям деятельности	Рекомендуемые системы и характеристики транспортных средств			
	Мощность двигателя	Автоматическая коробка передач или механическая	Панорамное зеркало	Парктроники или камера заднего вида
Низкая скорость переключения внимания	Низкая	Автомат	Да	Да
Плохая оперативная память	–	Автомат	Да	Да
Линейный глазомер Угловой глазомер Низкая склонность к рефлексии	–	Автомат	–	Да
Склонность к риску	Низкая	Автомат	Да	Да
Агрессивность	Низкая	Автомат или робот	Да	Да
Итого (требуемое оснащение транспортного средства) для данного водителя	Низкая	Автомат	Да	Да

Решение проблем создания машин и интеллектуальных систем, не заменяющих, а дополняющих, достраивающих ресурсы субъекта, – задачи, которые в первую очередь должны решать инженеры будущего.

Поскольку проектирование такого рода систем основывается на формировании у субъекта специфического стиля деятельности, в противовес традиционному подходу к рассмотрению стилей как феномену, во многом неосознанно формирующемуся на основе тонких саморегуляционных настроек (которые не всегда полностью подотчетны самому субъекту), для проектирования идеальных систем «человек –машина» необходимо как можно раньше и точнее определить ключевые трудности, с которыми может столкнуться человек в процессе приспособления к деятельности, и впоследствии постараться устранить их за счет соответствующих характеристик и подсистем транспортного средства. Решение такого рода проблем носит междисциплинарный характер, однако важность подключения к такой работе психологов очевидна, в связи с чем актуальны разработка и внедрение программ психологического сопровождения профессиональной подготовки водителей, которые обозначались в ряде наших публикаций и работа над которыми продолжается.

Предлагаемый вариант развития транспортной отрасли сложнее по замыслу и исполнению, но во много раз гуманистичнее, чем действующий. На транспортной модели человечество может научиться создавать экологические системы, в которых место найдется и новой технологической реальности, и человеку.

Перспективы исследования

Для установления связей между формированием стилей деятельности и их адекватной динамики и работой рефлексивного механизма остается обозначить самое важное и самое принципиальное для данной работы.

По нашему мнению, ключ, который позволит открыть вполне перспективное направление изучения стилей, следует искать в очень осторожно пока обозначенном значении эмоций (эмоциональной памяти) в формировании стилей [275, с. 278–279].

Дело в том, что в традициях отечественной психологии разводить когнитивную и эмоциональную сферы (в отличие от многих зарубежных школ), изучая их вне связи друг с другом. Тому есть множество причин, которые отмечены во второй главе данной монографии. Исключениями являются сферы психологии творчества и рефлексивной психологии, где мышление и эмоции рассматриваются в тесной взаимосвязи и где эмоциям придается большое значение.

В контексте рассмотрения эмоций как особой формы личностных смыслов предложенная В. А. Толочеком схема индивидуального стиля деятельности обретает новый смысл (рис. 13).

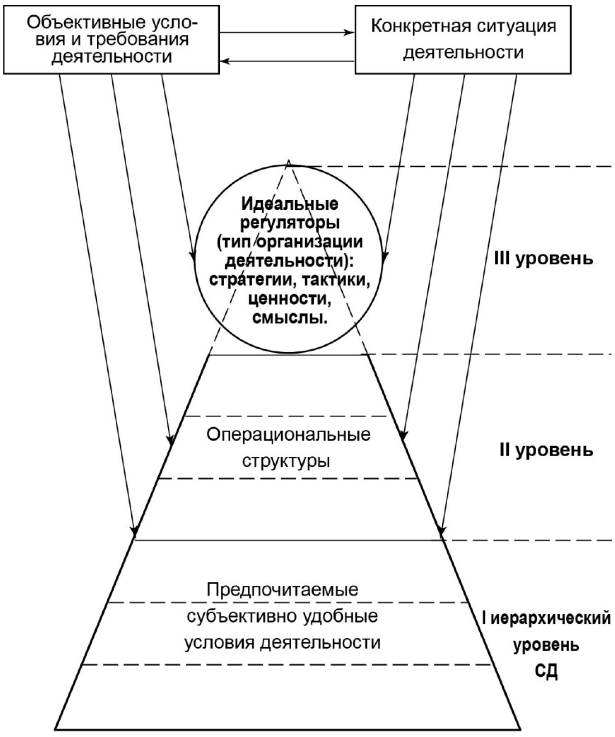

Рис. 13. Схема индивидуального стиля деятельности по В. А. Толочеку

В модели стиля деятельности, предложенной В. А. Толочеком, впервые в привязке к формированию стиля упоминаются эмоции, хотя при описании модели именно им уделяется меньше всего внимания. Можно сказать, что указанием (точнее, упоминанием) на включение в работу эмоциональной памяти все и исчерпывается. Приведем цитату дословно (монография представляет собой квинтэссенцию научных исследований В. А. Толочека за долгие годы, а сама автор является апологетом исследования стилей деятельности, индивидуальных и типовых, в нашей стране).

«Итак, под субъективно удобными условиями (СУУД) мы понимаем сплав осознанного и неосознанного, одну из первых структур и в последующем один из первичных факторов формирования стиля как целостной и завершенной системы адаптации человека к среде, детерминирующей его последующие „этажи“ (уровни, характеристики). СУУД есть эмоциональная память, своего рода „прошлое“ субъекта, его „зоны комфорта“, эмоциональные оценки успешности, играющие заметную роль в адаптации субъекта

к требованиям деятельности и направляющие эту адаптацию на определенную часть ее условий и требований» [275, с. 278–279].

Детального исследования того, какие именно эмоции, в какие моменты времени, в каких условиях и каким именно образом отражаются на выборе способов и средств или, например, их смене (в связи с динамикой или, напротив, отсутствием положительной динамики результатов деятельности), не проводилось.

По причине обнаруженного упущения представляется архиважным исследовать именно роль эмоций (включение в модель стиля эмоциональной памяти, по нашему мнению, – это указание на значимость аффективного компонента в формировании стиля, но детали требуют изучения). Предстоит разобраться, как именно эмоциональная память влияет на эффективность отбора способов и средств осуществления деятельности, как использование способов и средств зависит от возможности организовать деятельность и от условий среды.

И принципы, и способы деятельности, и личностные смыслы, и собственно эмоции (при интерпретации эмоций как прототипических форм личностных смыслов) являются предметом рефлексии [4, 7]. Точность отражения принципов и способов (точность рефлексии) может быть оценена собственно по достигаемому результату – успешности деятельности.

Если взять за основу модель стиля деятельности В. А. Толочека [275, с. 278–279] и представить ее как кибернетическую схему, т. е. как некую последовательность этапов (с обратной связью), включив в нее такой психологический механизм, как рефлексия (предметная и социально-психологическая), считая его фактором, предопределяющим переход субъекта от этапа к этапу в процессе формирования стиля деятельности и соответственно сам характер стиля (гармоничный или псевдо-), то рабочая модель формирования стиля деятельности приобретет следующий вид:

1. Этап вхождения в деятельность: опора на метод проб и ошибок – использование любых более или менее адекватных способов и средств деятельности.

Промежуточными итогами данного этапа являются достижение или недостижение требуемого (или запланированного) результата и возникновение положительных или отрицательных эмоций соответственно. При достижении результата используемые способы и средства могут фиксироваться, при недостижении – пробоваться другие. И оценивание результата (его личностный смысл для субъекта), и собственно эмоции могут в недостаточной мере

рефлексироваться субъектом, что грозит стать препятствием для формирования гармоничного стиля деятельности.

2. Этап отбора способов и средств деятельности (из уже использованных ранее субъектом или известных ему благодаря обучению) – тех (в норме), которые связаны с переживанием положительных эмоций и достижением результата.

Проблемы могут возникать в связи с недостаточным уровнем развития предметной рефлексии: субъект может недостаточно точно отражать принципы и способы деятельности (негативную роль, вероятно, как и на предыдущем этапе, могут сыграть психологические защиты личности).

3. Этап оформления стиля на конкретном этапе профессионального развития: поиск возможностей организации деятельности для опоры на отобранные способы и средства деятельности.

На данном этапе проблемы могут быть связаны с чрезмерной жесткостью, константностью среды, условий и требований деятельности, в которых субъект осуществляет приспособление.

Расширение ресурсов субъекта и возможностей приспособления, по всей видимости, станет возможным благодаря изучению и преодолению проблем каждого этапа.

Значение психологического обеспечения деятельности для формирования гармоничных стилей деятельности, обеспечения безопасности и счастливого будущего человечества.

Только сравнительно недолгий период времени (и это в условиях социалистической системы и на переходном этапе от социализма к капитализму) в России сложилась серьезная научная школа, ориентированная на психологическое обеспечение профессиональной деятельности, внутри которой в том числе рассматривались проблемы формирования стилей деятельности (в тандеме «инструктор – обучаемый»).

В настоящее время тоже нельзя сказать, что общество полностью берет на себя ответственность за раскрытие способностей и предоставление возможностей для их раскрытия и реализации потенциала своих членов. Теперь таковая, скорее, возлагается на самого субъекта деятельности, что не удивительно в силу существенного изменения доступа к информационным ресурсам и, как результат, возрастания общего уровня культуры представителей разных профессий. Научная школа практической психологии, возглавляемая М. К. Тутушкиной [11, 225, 255], благодаря которой в конце 1990-х гг. психология вошла в учебные планы самых разных направлений

подготовки (прежде всего технических, в рамках которых данные знания были ранее недоступны), выполнила свои задачи: ныне будущие бакалавры и инженеры вполне готовы применять знания по психодиагностике для составления собственных психологических портретов, резюме, портфолио, планов карьерного роста. Проблемы стилевого приспособления при соответствующей информационной и психологической поддержке современным специалистам тоже могут быть подвластны. Но пока проблемы формирования и динамики стилевого приспособления остаются не до конца изученными даже специалистами, активно работающими в данной области. Именно поэтому работы, в которых исследуются условия и механизмы формирования стилей, по-прежнему имеют актуальный характер.

Список литературы

1. *Абульханова-Славская К. А.* Стратегия жизни / К. А. Абульханова-Славская. – М. : Мысль, 1991.

2. *Адлер А.* Индивидуальная психология / А. Адлер // История зарубежной психологии. 30–60-е годы XX в.; Гальперина П. Я., Ждан А. Н. (отв. ред.). – М. : Московский гос. ун-т, 1986. – 344 с.

3. *Адлер А.* Практика и теория индивидуальной психологии / А. Адлер; перевод с немецкого; вступ. ст. А. М. Боковикова. – М. : Фонд «За экономическую грамотность», 1995. – 96 с.

4. *Ананьев Б. Г.* Человек как предмет познания / Б. Г. Ананьев. – СПб. : Питер, 2001. – 288 с. – (Мастера психологии).

5. *Анохин П. К.* Философские аспекты теории функциональных систем. Принципы системной организации функций // Избранные труды. – М., 1978. – С. 117–118.

6. *Артемьева Е. Ю.* Психология субъективной семантики / Е. Ю. Артемьева. – СПб. : ЛКИ, 2007.

7. *Антошкина Ю. М.* Профессионально ориентированные компоненты когнитивно-стилевой организации специалистов / Ю. М. Антошкина // Психология когнитивных процессов. – 2017. – № 6. – С. 116–121.

8. *Артемьева В. А.* Исследование инновационных стилей студентов строительных и экономических специальностей / В. А. Артемьева // Вестник гражданских инженеров. – 2014. – № 3 (44). – С. 266–269.

9. *Артемьева В. А.* Исследование компонентов творческой деятельности студентов технического вуза : дис. … канд. психол. наук / Артемьева В. А. – Санкт-Петербург, 2001.

10. *Артемьева В. А.* Стилевые особенности руководителей, реализующих инновации / В. А. Артемьева // Архитектура – строительство – транспорт : мат-лы 71-й научной конференции профессоров, преподавателей, научных работников, инженеров и аспирантов университета. – СПб. : СПбГАСУ, 2015. – С. 100–104.

11. *Артемьева В. А.* Становление психологического образования в техническом вузе / В. А. Артемьева, М. К. Тутушкина // Вестник гражданских инженеров. – 2005. – № 1(2). – С. 102–106.

12. *Астрейко Н. С.* Личностные факторы стиля вождения автомобиля / Н. С. Астрейко // Журнал Белорусского государственного университета. Философия. Психология. – 2019. – № 1. – С. 117–124.

13. *Барцалкина В. В.* О взаимосвязи самосознания и рефлексии в онтогенезе / В. В. Барцалкина // Проблемы логической организации рефлексивных процессов : тезисы науч. конф. – Новосибирск, 1986. – С. 232–234.

14. *Бебинов С. Е.* Влияние типологических особенностей проявления свойств нервной системы курсантов автошкол на динамику обучаемости и формирование индивидуального стиля управления автомобилем / С. Е. Бебинов, В. А. Сальников // Сибирский педагогический журнал. – 2008. – № 10. – С. 454–465.

15. *Бебинов С. Е.* Предрасположенность курсанток автошкол, различающихся свойствами личности, к управлению автомобилем / С. Е. Бебинов, В. А. Сальников // Сибирский педагогический журнал. – 2011. – № 9. – С. 301–310.

16. *Бебинов С. Е.* Стилевая направленность основных навыков управления автомобилем / С. Е. Бебинов, В. А. Сальников // Известия Волгоградского государственного педагогического университета. – 2011. – № 1(55). – С. 110–115.

17. *Бебинов С. Е.* Факторы обеспечения профессиональной надежности водителей автомобилей / С. Е. Бебинов // Электронный научно-методический журнал Омского ГАУ. – 2016. – № 2(5). – С. 5.

18. Бебинов, С. Е. Формирование водительских навыков у юношей с различным уровнем экстраверсии, нейротизма и тревожности / С. Е. Бебинов, В. А. Сальников // Омский научный вестник. – 2011. – № 6 (102). – С. 153–156.

19. *Березин Ф. Б.* Психическая и психофизиологическая адаптация человека / Ф. Б. Березин. – Л. : Наука, 1988.

20. *Богданов М. В.* Развитие профессионально важных качеств водителей автотранспорта средствами и методами подготовки спортсменов-автогонщиков : автореф. дис. … канд. пед. наук. – СПб., 2010. – 16 с.

21. *Бодров В. А.* Информационный стресс : учеб. пособие для вузов / В. А. Бодров. – М. : ПЕР СЭ, 2000. – 352 с. – (Современное образование).

22. *Бодров В. А.* Психологические механизмы адаптации человека / В. А. Бодров // Психология адаптации и социальная среда: современные подходы, проблемы и перспективы; отв. ред. Л. Г. Дикая, А. Л. Журавлев. – М. : Институт психологии РАН, 2007. – С. 42–51.

23. *Бодров В. А.* Профессиональная надежность оператора / В. А. Бодров // Системный подход в инженерной психологии и психологии труда. – М. : Наука, 1992. – С. 105–117.

24. *Бодров В. А.* Психологический стресс: развитие и преодоление / В. А. Бодров. – М. : ПЕР СЭ, 2006. – 528 с.

25. *Бодров В. А.* Психологический стресс: развитие учения и современное состояние проблемы / В. А. Бодров. – М. : Институт психологии РАН, 1995. – 136 с.

26. *Бодров В. А.* Психология профессиональной пригодности : учеб. пособие для вузов / В. А. Бодров. – М. : ПЕР СЭ, 2001. – 511 с. – (Современное образование).

27. *Бодров В. А.* Психология профессиональной деятельности. Теоретические и прикладные проблемы / В. А. Бодров. – М. : ИПРАН, 2006.

28. *Бодров В. А.* Экспериментально-психологическое исследование совмещенной операторской деятельности / В. А. Бодров // Методология инженерной психологии, психологии труда и управления. – М. : Наука, 1981. – С. 192–209.

29. *Бонкало С. В.* Индивидуально-типологические детерминанты стиля поведения профессиональных водителей на дорогах / С. В. Бонкало, М. И. Петрова // Ученые записки Российского государственного социального университета. – 2013. – Т. 1. – № 2(113). – С. 162–166.

30. *Брэдбери Р.* Дзен в искусстве написания книг / Р. Брэдбери. – М. : Эксмо, 2014. – 192 с.

31. *Бубнова С. С.* Система профессионально важных качеств и индивидуальный стиль деятельности / С. С. Бубнова // Психология способностей. Современное состояние и перспективы исследований : мат-лы Всероссийской научной конференции,

посвященной 60-летию со дня рождения В. Н. Дружинина (Москва, 25–26 сентября 2015 г.). – М. : ИП РАН, 2015. – С. 42–44.

32. *Булыгина В. Г.* Психология высокорискового вождения (обзор зарубежных исследований) / В. Г. Булыгина, А. А. Бубинский, С. В. Шпорт, Д. С. Калинкин // Психология и право. – 2016. – Т. 6. – № 2. – С. 72–92. – DOI: 10.17759/psyslaw.2016060206.

33. *Васильченко А. С.* Актуальные проблемы исследования опасного вождения / А. С. Васильченко // Социальная психология: вопросы теории и практики : мат-лы IV ежегодной научно-практической конференции памяти М. Ю. Кондратьева. – [Б. м.], 2019. – С. 457–460.

34. *Васильченко А. С.* Вклад нарушений когнитивной и эмоционально-волевой сферы в увеличение риска опасного вождения психически больных / А. С. Васильченко, С. В. Шпорт, А. П. Макурина, Т. Н. Кабанова, А. С. Сидорова // Психическое здоровье. – 2019. – № 8. – С. 37–42.

35. *Васильченко А. С.* Профили индивидуально-психологических характеристик, обусловливающих опасный стиль вождения на дорогах / А. С. Васильченко, А. П. Макурина, А. С. Сидорова, С. В. Шпорт // Психическое здоровье. –2019. – № 7. – С. 31–37.

36. *Васильченко А. С.* Нарушения психической регуляции поведения у лиц с опасным вождением автотранспортных средств : дис. … канд. психол. наук : 19.00.04 / Васильченко А. С. – СПб., 2019. – 188 с.

37. *Василюк Ф. Е.* Понимающая психотерапия: Опыт построения психо-терапевтической системы / Ф. Е. Василюк // Гуманитарные исследования в психотерапии. – М. : МГППУ, ПИ РАО, 2007. – С. 1159–2003.

38. *Василюк Ф. Е.* Психология переживаний. Анализ преодоления кризисных ситуаций / Ф. Е. Василюк. – М. : Моск. гос. ун-т, 1984. – 180 с.

39. *Веккер Л. М.* Психика и реальность: Единая теория психических процессов / Л. М. Веккер. – М. : Смысл, 1998.

40. *Виноградов Ю. Е.* Влияние эффективных следов на структуру мыслительной деятельности / Ю. Е. Виноградов // Психологические исследования интеллектуальной деятельности. – М., 1979. – С. 50–55.

41. *Виноградов Ю. И.* Психофизиологический отбор кандидатов на обучение профессии водителей автотранспортных средств : метод. пособие / Ю. И. Виноградов, Л. А. Артамонова, А. В. Бушухин, В. Н. Лапченко. – Л. : НИИ профтехобразования, 1991.

42. *Водопьянова Н. Е.* Ресурсное обеспечение противодействия профессиональному выгоранию субъектов труда (на примере специалистов «субъект-субъектных» профессий) : автореф. дис. … канд. психол. наук. – СПб., 2014. – 48 с.

43. *Войтюк Д. К.* Влияние рефлексии на формирование психологической готовности личности к профессиональной деятельности : дис. … канд. психол. наук : 19.00.01 / Войтюк Дмитрий Константинович. – Новосибирск, 2004. – 224 с.

44. *Волкова Е. В.* Технологии развития ментальных ресурсов / Е. В. Волкова. – М. : Институт психологии РАН, 2016. – 256 с. – (Методы психологии).

45. *Воложин А. И.* Адаптация и компенсация – универсальный биологический механизм приспособления / А. И. Воложин, Ю. К. Субботин. – М., 1987.

46. *Воробьева В. Л.* Психологические знания как инструмент формирования адаптивного поведения личности в трудовых коллективах / В. Л. Воробьева // Вестник гражданских инженеров. – 2013. – № 6 (41). – С. 270–274.

47. *Выготский Л. С.* Дефект и сверхкомпенсация / Л. С. Выготский // Умственная отсталость, слепота и глухонемота. – М., 1927. – С. 51–76.

48. *Гальперин П. Я.* Формирование знаний и умений на основе поэтапного освоения умственных действий / П. Я. Гальперин, Н. Н. Сачко. – М. : Моск. гос. ун-т, 1968.

49. *Глазков В. Ф.* Основы подготовки водителей автотранспортных средств. Ч. 1 : учебно-метод. пособие / В. Ф. Глазков, С. А. Евтюков, С. С. Евтюков, Т. А. Мешечко, Ю. И. Лобанова. – СПб. : Издательский дом «Петрополис», 2015.

50. *Гмурман В. Е.* Руководство к решению задач по теории вероятностей и математической статистике : учеб. пособие для студентов втузов / В. Е. Гмурман. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Высшая школа, 1979. – 400 с. : ил.

51. *Голубихин Ю. Ю.* Динамика показателей надежности профессиональной деятельности водителей-сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации : дис. … канд. психол. наук / Ю. Ю. Голубихина. – СПб., 2015. – 278 с.

52. *Горбачев М. Г.* Безопасное вождение современного автомобиля / М. Г. Горбачев. – М. : Рипол классик, 2007. – 356 с.

53. *Горбачев М. Г.* Как правильно управлять автомобилем. О мастерстве пилотирования и секретах активного стиля вождения / М. Г. Горбачев. – М. : Рипол классик, 2008. – 368 с.

54. *Горбачев М. Г.* Школа вождения для женщин / М. Г. Горбачев. – М. : Рипол классик, 2010. – 352 с. : ил.

55. *Горбачев М. Г.* Экстремальное вождение. Гоночные секреты / М. Г. Горбачев. – М. : Престиж книга : Рипол классик, 2006. – 304 с. : ил. – (Высшая школа водительского мастерства).

56. *Гордыня Н. Д.* Влияние полезависимости-поленезависимости, импульсивности-рефлективности и ригидности-гибкости познавательного контроля на успешность тренажерной подготовки будущих специалистов управления воздушным движением / Н. Д. Гордыня // Вестник Удмуртского университета. Философия. Социология. Психология. Педагогика. Вып. 3. – 2013. – С. 42–49.

57. *Горская Г. Б.* Психологическое обеспечение многолетней подготовки спортсменов / Г. Б. Горская. – Краснодар : КГФАК, 1995.

58. *Гребенников Л. Р.* Тест-опросник. Механизмы психологической защиты Life style Index / Л. Р. Гребенников // Психология в бизнесе. – [Москва], 1998. – 507 с.

59. *Гуревич К. М.* Профессиональная пригодность и основные свойства нервной системы / К. М. Гуревич. – М., 1970.

60. *Гуткина Н. И.* Личностная рефлексия в подростковом возрасте : автореф. дис. … канд. психол. наук. – М., 1983. – 18 с.

61. *Гуткина Н. И.* О психологической сущности рефлексивных механизмов / Н. И. Гуткина // Психология личности: теория и эксперимент. – М., 1982. – С. 100–108.

62. *Давыдов В. В.* О двух основных путях мышления школьников / В. В. Давыдов. – Тбилиси, 1971.

63. *Данилова Н. Н.* Физиология высшей нервной деятельности : учебник / Н. Н. Данилова. – М. : Моск. гос. ун-т, 1989. – 399 с.

64. *Декарт Р.* Избранные произведения. – М. : Госполитиздат, 1950. – 712 с.

65. *Дикая Л. Г.* Исследование индивидуального стиля саморегуляции психофизиологического состояния / Л. Г. Дикая, В. В. Семикин, В. И. Щедров // Психологический журнал. – 1994. – Т. 15. – № 6. – С. 28.

66. *Дмитриев А. В.* Факторы, определяющие индивидуальную манеру боя в боксе : автореф. дис. … канд. пед. наук. – М., 1980.

67. *Додонов Б. И.* Эмоция как ценность / Б. И. Додонов. – М. : Политиздат, 1978.

68. *Дорфман Л. Я.* Эмоциональные стили : автореф. дис. … д-ра психол. наук. – М., 1994.

69. *Дубровский Д. И.* Проблема идеального / Д. И. Дубровский. – М. : Мысль, 1983.

70. *Дьюи Д.* Психология и педагогика мышления / Д. Дьюи. – М. : Совершенство, 1997.

71. Евдокимов А. Г. Физиологические критерии склонности к рискованному поведению : дис. … канд. мед. наук : 03.03.01 / Евдокимов А. Г. – [Б. м.], 2010. – 140 с.

72. *Евтюков С. А.* Педагогические основы подготовки водителей автотранспортных средств. Подготовка водителей (обучение практическому вождению автомобилей) : учебно-метод. пособие / С. А. Евтюков, В. Ф. Глазков, Ю. И. Лобанова ; под общ. ред. С. А. Евтюкова. – СПб. : Издательский дом «Петрополис», 2010. – 276 с.

73. *Ефремов Б. Д.* Метод инструментальной оценки квалификации водителей / Б. Д. Ефремов, Ю. В. Оверин // Технико-технологические проблемы сервиса. – 2012. – Вып. 3. – Т. 2. – С. 51–55.

74. *Журавлев А. Л.* Психология совместной деятельности / А. Л. Журавлев. – М. : Институт психологии РАН, 2005.

75. *Зак А. З.* Уровень планирования как условие рефлексии / А. З. Зак // Философские и психологические проблемы рефлексии; под ред. И. С. Ладенко. – Новосибирск, 1989. – С. 43–46.

76. *Зейгарник Б. В.* Опосредствование и саморегуляции в норме и в патологии / Б. В. Зейгарник // Вестник МГУ. Сер. 14. Психология. – М., 1981. – С. 9–14.

77. *Зейгарник Б. В.* Теории личности в зарубежной психологии / Б. В. Зейгарник. – М. : Моск. гос. ун-т, 1982. – 128 с.

78. *Зейгарник Б. В.* Саморегуляция в норме и патологии / Б. В. Зейгарник, А. Б. Холмогорова, Е. С. Мазур // Вопросы психологии. – 1989. – № 2. – С. 121–133.

79. *Зинченко Т. П.* Когнитивная и прикладная психология / Т. П. Зинченко. – М. : Моск. психолого-социальный ин-т; Воронеж : НПО «МОДЭК», 2000. – 608 с.

80. *Зинченко Т. П.* Память в экспериментальной и когнитивной психологии / Т. П. Зинченко. – СПб. : Питер, 2002. – 320 с.

81. *Иванов В. Н.* Автоэнциклопедия безопасного вождения / В. Н. Иванов. – М. : АСТ : Астрель, 2007. – 381 с.

82. *Иванов Л. Ю.* Взаимодействие тренера-капитана и спортсменов в теннисе : автореф. дис. … канд. пед. наук. – М., 2011.

83. *Иванова Е. Н.* Психологические основы безопасности движения : учеб. пособие / Е. Н. Иванова. – Липецк, 2001.

84. *Иванников В. А.* Психологические механизмы волевой регуляции : учеб. пособие / В. А. Иванников. – 3-е изд. – СПб. : Питер, 2006. – 208 с. : ил. – (Учебное пособие).

85. *Ильин Е. П.* Дифференциальная психология профессиональной деятельности / Е. П. Ильин. – СПб. : Питер, 2008. – 432 с. : ил. – (Мастера психологии).

86. *Ильин Е. П.* Мотивы человека: теория и методы изучения / Е. П. Ильин. – Киев : Вища школа, 1998. – 292 с.

87. *Ильин Е. П.* Стиль деятельности: Новые подходы и аспекты / Е. П. Ильин // Вопросы психологии. – 1988. – № 6. – С. 85–93.

88. *Ильин Е. П.* Психология индивидуальных различий. – СПб. : Питер, 2011. – 701 с.

89. *Илюхин А. А.* Женщина за рулем: от азов к мастерству / А. А. Илюхин. – М. : Эксмо, 2009. – 128 с. : ил. – (Автошкола).

90. Исследование психологических механизмов принятия решения в процессе подготовки операторов. Отчет о НИР 165 / науч. рук. А. В. Карпов. – Ярославль : ЯрГУ, 1985. – 519 с.

91. *Кабалевская А. И.* Особенности гендерного поведения водителей / А. И. Кабалевская, А. И. Донцов // Вопросы психологии. – 2013. – № 4 (июль – август). – С. 69–87.

92. *Кабалевская А. И.* Представления о гендерных стереотипах в современной социальной психологии / А. И. Кабалевская // Психологические исследования : электронный науч. журнал. – 2012. – № 2(22). – С. 4.

93. *Кабаченко Т. С.* Методы психологического воздействия : учеб. пособие / Т. С. Кабаченко. – М. : Пед. общ-во России, 2000. – 544 с.

94. *Калинкин Д. С.* Патопсихологические предикторы противопоказаний к управлению автотранспортом у лиц с психическими расстройствами / Д. С. Калинкин, А. С. Васильченко, С. В. Шпорт // Психология и право. – 2017. – Т. 7. – № 4. – С. 20–31. DOI:10.17759/psylaw.2017070403.

95. *Кант И.* Критика способности суждения / И. Кант. – М., 1994.

96. *Карпов А. В.* Психология рефлексивных механизмов управления / А. В. Карпов, В. В. Пономарева. – М. : Институт психологии РАН, 2000. – 283 с.

97. *Карпов А. В.* Рефлексивная детерминация деятельности и личности / А. В. Карпов. – М. : РАО, 2012. – 476 с.

98. *Карпов А. В.* Рефлексивность как психическое свойство и методика ее диагностики / А. В. Карпов // Психологический журнал. – 2003. – Т. 24. – № 5. – С. 45–57.

99. *Киршбаум Э.* Психологическая защита / Э. Киршбаум, А. Еремеева. – 3-е изд. – М. : Смысл ; СПб. : Питер, 2005. – 176 с.

100. *Клебельсберг Д.* Транспортная психология / Д. Клебельсберг; пер. с нем.; под ред. В. Б. Мазуркевича. – М. : Транспорт, 1989. – 367 с.

101. *Климов Е. А.* Индивидуальные особенности трудовой деятельности ткачих-многостаночниц в связи с подвижностью нервных процессов / Е. А. Климов // Вопросы психологии. – 1959. – № 2.

102. *Климов Е. А.* Индивидуальный стиль деятельности в зависимости от типологических свойств нервной системы / Е. А. Климов. – Казань, 1969.

103. *Климов Е. А.* К вопросу о роли типологических свойств нервной системы в формировании индивидуального стиля трудовой деятельности / Е. А. Климов // Тезисы докладов на II съезде Общества психологов СССР. Вып. 5. – М., 1963.

104. *Климов Е. А.* О некоторых эмоциональных переживаниях как психодиагностических индикаторах в профконсультации / Е. А. Климов, Г. Ф. Королькова // Проблемы интегрального исследования индивидуальности : респ. сб. науч. тр. – Пермь, 1978.

105. *Климов Е. А.* К проблеме формирования индивидуального стиля трудовой деятельности / Е. А. Климов // Итоговая научная конференция Казанского ун-та за 1961 г. Секция педагогики и психологии. – Казань, 1962.

106. *Климов Е. А.* Образ мира в разнотипных профессиях / Е. А. Климов. – М. : Моск. гос. ун-т, 1995.

107. *Климов Е. А.* О роли подвижности нервных процессов в формировании индивидуального стиля трудовой деятельности ткачих-многостаночниц / Е. А. Климов // Тезисы докладов на I съезде Общества психологов СССР. Вып. 1. – М. : АПН РСФСР, 1959.

108. *Климов Е. А.* Психология профессионального самоопределения / Е. А. Климов. – М. : Академия, 2004. – 304 с.

109. *Козлов Е. В.* Психофизиологическое обоснование необходимости совершенствования системы подготовки водителей : автореф. дис. … канд. мед. наук. – М., 2012.

110. *Кокурин А. В.* Склонность водителей у опасному (агрессивному) вождению и их индивидуально-психологические особенности / А. В. Кокурин, В. Е. Петров // Актуальные проблемы совершенствования психологической работы в системе МВД России : мат-лы Всероссийской научно-практической конференции «Васильевские чтения – 2017». – [М.], 2017. – С. 180–185.

111. *Колга В. А.* Дифференциально-психологические исследование когнитивного стиля и обучаемости : автореф. дис. … канд. психол. наук. – Л., 1976.

112. *Колга В. А.* Возможные миры когнитивных стилей / В. А. Колга // Когнитивные стили ; под ред. В. В. Колга. – Таллин, 1986. – С. 32–37.

113. *Кон И. С.* В поисках себя: личность и ее самосознание / И. С. Кон. – М. : Политиздат, 1984.

114. *Конопкин О. А.* Психологические механизмы регуляции деятельности / О. А. Конопкин. – М. : Наука, 1980.

115. *Конопкин О. А.* Психическая саморегуляция произвольной активности человека / О. А. Конопкин // Вопросы психологии. – 1995. – № 1. – С. 6–8.

116. *Коноплянко В. И.* Организация и безопасность дорожного движения : учебник для вузов / В. И. Коноплянко. – М. : Высшая школа, 2007. – 383 с. : ил.

117. *Копытова Л. А.* Индивидуальные особенности трудовой деятельности наладчиков в спокойных ситуациях и при простоях станков в зависимости от силы нервной системы относительно возбуждения : автореф. дис. … канд. психол. наук. – М., 1964.

118. *Корецкий В. М.* Избыточность как необходимое условие развития живого (философский очерк на материалах эволюционной теории) : автореф. дис. … канд. филос. наук. – Л., 1974.

119. *Корнилова Т. В.* Методологические основы психологии / Т. В. Корнилова, С. Д. Смирнов. – СПб. : Питер, 2009. – 320 с.

120. *Корзунин В. А.* Закономерности динамики профессионально важных качеств военных врачей в процессе профессионализации : 19.00.03, 19.00.04 : дис. … д-ра психол. наук / Корзунин В. А. – СПб. : ВМедА, 2002. – 553 с.

121. Краткий психологической словарь / под общ. Ред. А. В. Петровского, М. Г. Ярошевского. – Ростов н/Д, 1998. – С. 9.

122. *Крылов А. А.* Человек в автоматизированных ситстемах управления / А. А. Крылов. – Л., 1972.

123. *Кулюткин Ю. Н.* Рефлексивная регуляция мыслительной деятельности / Ю. Н. Кулюткин // Психологические исследования интеллектуальной деятельности. – М. : Моск. гос. ун-т, 1979. – С. 22–29.

124. *Курганов В. М.* Психология в инженерной деятельности на автотранспорте / В. М. Курганов. – Тверь, 2000. – 156 с.

125. *Курганов В. М.* Психология управления. Автотранспортная психология / В. М. Курганов. – М. : Приор-издат, 2004. – 140 с.

126. *Курочкин Н. И.* Экспериментальное исследование некоторых когнпитивных стилей в деятельности врачей-рентгенологов / Н. И. Курочкин // Когнитивные стили. Тезисы научно-практического семинара. – Таллин, 1986.

127. *Ладенко И. С.* Философские и психологические проблемы исследования рефлексии / И. С Ладенко, И. Н. Семенов, С. Ю. Степанов. – Новосибирск, 1989. – 210 с.

128. *Лапшина Е. Н.* Особенности саморегуляции лиц, признанных ограниченно вменяемыми : 19.00.04 : дис. … канд. психол. наук / Лапшина Елена Николаевна. – Санкт-Петербург, 2006. – 265 с.

129. *Лекторский В. А.* Введение / В. А. Лекторский. – Москва : Прогресс, 1985. – С. 10–11. – Введ. к кн. : М. Полани «Личностное знание».

130. *Леонтьев Д. А.* Психология смысла: природа, строение и динамика смысловой реальности / Д. А. Леонтьев. – 4-е изд., испр. и доп. – М. : Смысл, 2019. – 800 с.

131. *Леонтьев А. Н.* Психология образа / А. Н. Леонтьев // Вестник Московского университета. Сер. 14. Психология. – 1979. – № 2. – С. 3–13.

132. *Леонтьев А. Н.* Деятельность. Сознание. Личность / А. Н. Леонтьев. –М. : Политиздат, 1975. – 304 с.

133. *Либин А. В.* Дифференциальная психология: на пересечении европейских, российских и американских традиций / А. В. Либин. – М. : Смысл, 1999. – 353 с.

134. *Леонгард К.* Акцентуированные личности / К. Леонгард. – Ростов н/Д : Феникс, 1997. – 544 с.

135. *Леонтьев А. Н.* Деятельность и личность / А. Н. Леонтьев // Вопросы философии. – 1974. – № 4. – С. 87–97 ; № 5. – С. 65–78.

136. *Лобанов А. П.* Когнитивная психология: от ощущений до интеллекта : учеб. пособие / А. П. Лобанов. – Минск : Новое знание, 2008. – 376 с.

137. *Лобанова Ю. И.* Анализ возможностей диагностики уровня психологической устойчивости при помощи оценки направленности рефлексии / Ю. И. Лобанова // Доклады 65-й научной конференции профессоров, преподавателей, инженеров и аспирантов университета. Ч. 3. – СПб., 2008. – С. 146–149.

138. *Лобанова Ю. И.* Анализ стилей делового общения на основе ресурсного подхода / Ю. И. Лобанова // Психология. Историко-критические обзоры и современные исследования. – 2021. – Т. 10. – № 3–1. – С. 62–74.

139. *Лобанова Ю. И.* Гендер как фактор формирования стиля вождения / Ю. И. Лобанова, И. В. Боровская // Институт психологии РАН. Организационная психология и психология труда. – 2018. – Т. 3. – № 1. – С. 146–165.

140. *Лобанова Ю. И.* Вождение как деятельность, поведение и стилевая характеристика / Ю. И. Лобанова // Вестник Ленинградского государственного университета им. А. С. Пушкина. – 2014. – Т. 5. – № 4. – С. 97–107.

141. *Лобанова Ю. И.* Дифференцированность стереотипных представлений участников дорожного движения: определяющие факторы / Ю. И. Лобанова // European Social Science, Journal. – 2018. – Т. 2. – № 12. – С. 393–402.

142. *Лобанова Ю. И.* Из эры отбора в эру самоактуализации / Ю. И. Лобанова // Человеческий фактор в сложных технических системах и средах : тр. III международной научно-практической конференции «Эрго-2018»; под ред. А. Н. Анохина, А. А. Обознова, П. И. Падерно, С. Ф. Сергеева. – Тверь : Межрегиональная общественная организация (Эргономическая ассоциация), 2018. – С. 574–583.

143. *Лобанова Ю. И.* Индивидуальный стиль деятельности как прогностический фактор надежности водителя // Вестник Московского университета. Сер. 14. Психология. – 2017. – № 2. – С. 83–94.

144. *Лобанова Ю. И.* Исследование влияния особенностей рефлексивного механизма на успешность профессиональной подготовки современного специалиста : дис. … канд. психол. наук / Лобанова Ю. И. – СПб., 1998. – 203 с.

145. *Лобанова Ю. И.* Исследование влияния особенностей рефлексивного механизма на успешность профессиональной подготовки современного специалиста : автореф. дис. … канд. психол. наук. – СПб. : Санкт-Петербургский гос. ун-т, 1998.

146. *Лобанова Ю. И.* Исследование динамики стиля вождения: от новой методологии к эмпирике / Ю. И. Лобанова // Психология. Историко-критические обзоры и современные исследования. – 2020. – Т. 9. – № 4–1. – С. 182–191.

147. *Лобанова Ю. И.* Исследование стилей деятельности в психологии: от истории к перспективам / Ю. И. Лобанова // Психология. Историко-критические обзоры и современные исследования. – 2019. – Т. 8. – № 6–1. – С. 7–17.

148. *Лобанова Ю. И.* Картины мира участников дорожного движения / Ю. И. Лобанова // Институт психологии РАН. Социальная и экономическая психология. – 2019. – Т. 4. – № 2(14). – С. 210–241.

149. *Лобанова Ю. И.* К вопросу о перспективах изучения стилей деятельности / Ю. И. Лобанова // Психология способностей и одаренности : мат-лы Всероссийской научно-практической конференции; под ред. В. А. Мазилова. – Ярославль : Ярославский гос. пед. ун-т им. К. Д. Ушинского, 2019. – С. 306–311.

150. *Лобанова Ю. И.* Направленность рефлексивности как диагностический показатель выраженности психологической устойчивости / Ю. И. Лобанова // Вестник Балтийской педагогической академии. – 2008. – № 81. – С. 37.

151. *Лобанова Ю. И.* О возможностях прогноза аварийности водителей / Ю. И. Лобанова // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Сер. Психология. – 2017. – Т. 10. – № 1. – С. 74–87.

152. *Лобанова Ю. И.* О некоторых психологических факторах, влияющих на дорожное поведение пешеходов / Ю. И. Лобанова, Н. С. Харламова, Н. Е. Александрова //

Проблемы и перспективы практической психологии и социальных технологий : тематический сборник БПА. – СПб., 2011. – С. 16–19.

153. *Лобанова Ю. И.* Опросник «Стиль вождения» / Ю. И. Лобанова // Вестник Ленинградского государственного университета им. А. С. Пушкина. –2016. – № 4–1. – С. 26–41.

154. *Лобанова Ю. И.* О роли рефлексии в педагогической деятельности (на примере инструкторов по практическому вождению автомобиля / Ю. И. Лобанова // Педагогические параллели – 2019 : сб. науч. тр. Всероссийской научно-практической конференции. – [Б. м.], 2019. – С. 135–143.

155. *Лобанова Ю. И.* Особенности и факторы формирования субъективных моделей дорожных ситуаций у разных категорий участников дорожного движения / Ю. И. Лобанова // European Social Science Journal. – 2015. – № 12. – С. 456–468.

156. *Лобанова Ю. И.* Особенности стиля вождения «аварийных» и «безаварийных» водителей / Ю. И. Лобанова // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Сер. Психология. – 2016. – Т. 9. – № 3. – С. 87–94.

157. *Лобанова Ю. И.* О субъективных моделях дорожных ситуаций / Ю. И. Лобанова // Инновации экономики и управления в строительстве : мат-лы Международной научно-практической конференции (10–12 октября 2012 г.). – СПб., 2012. – С. 206.

158. *Лобанова Ю. И.* Планирующий стиль деятельности: диагностика, описание, компенсационные возможности / Ю. И. Лобанова // Вестник гражданских инженеров. – 2014. – № 4. – С. 140–147.

159. *Лобанова Ю. И.* Пол, стаж вождения и динамика стилевых характеристик. Человеческий фактор // Проблемы психологии и эргономики. – 2018. – № 2(87). – С. 43–47.

160. *Лобанова Ю. И.* Прогноз аварийности водителей на основе анализа факторов, связанных с рискованным и агрессивным дорожным поведением / Ю. И. Лобанова // European Social Science Journal. – 2015. – № 8. – С. 308–317.

161. *Лобанова Ю. И.* Прогноз надежности деятельности водителя с учетом эмоциональной составляющей / Ю. И. Лобанова, Е. М. Олещенко // Вестник гражданских инженеров. – 2017. – № 5(64). – С. 163–168.

162. *Лобанова Ю. И.* Профессиональная устойчивость: основные направления формирования и конкретные шаги / Ю. И. Лобанова // Образование, культура, педагогика : мат-лы Междунар. науч.-практ. конф. – СПб., 2014. – С. 123–128.

163. *Лобанова Ю. И.* Психология безопасного автовождения : монография / Ю. И. Лобанова. – СПб. : СПбГАСУ, 2016. – 326 с.

164. *Лобанова Ю. И.* Стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации / Ю. И. Лобанова // Мат-лы III международной научно-практической конференции «Человек и транспорт. Эффективность. Безопасность. Эргономика» (Санкт-Петербург, 15–18 сентября 2014 г.). – СПб., 2014. – С. 89–93.

165. *Лобанова Ю. И.* Стиль вождения: структурный подход. Оценка отдельных характеристик / Ю. И. Лобанова // Вестник гражданских инженеров. – , 2014. – № 6(47). – С. 284–292.

166. *Лобанова Ю. И.* Субъективные модели дорожных ситуаций как критерий адаптированности к участию в дорожном движении / Ю. И. Лобанова // Вестник Ленинградского государственного университета им. А. С. Пушкина. –2016. – № 2. – С. 100–110.

167. *Лобанова Ю. И.* Типичные эмоции, склонность к планирующему стилю деятельности и аварийность водителей / Ю. И. Лобанова, И. С. Носова // Материалы III международной научно-практической конференции «Человек и транспорт. Эффективность. Безопасность. Эргономика» (Санкт-Петербург, 15–18 сентября 2014 г.). – СПб., 2014. – С. 275–279.

168. *Лобанова Ю. И.* Типичные эмоции, стиль вождения и профилактика аварийности водителя / Ю. И. Лобанова // European Social Science Journal. – 2017. – № 1. – С. 396–406.

169. *Лобанова Ю. И.* Элементы профессиональной психологии / Ю. И. Лобанова, Е. Ю. Чернякевич, Л. В. Осипова, Е. А. Соловьева. – СПб. : СПбГАСУ, 2014.

170. *Локк Дж.* Избранные философские произведения. Т. 1. – М., 1980.

171. *Ломов Б. Ф.* Методологические и теоретические проблемы психологии / Б. Ф. Ломов. – М. : Наука, 1984.

172. Лучшие психологические тесты для профотбора и профориентации: Описание и руководство к использованию / отв. ред. А. Ф. Кудряшов. – Петрозаводск : Петроком, 1992. – 318 с.

173. *Ляшко М. В.* Индивидуально-личностный профиль людей с разным уровнем водительской тревожности / М. В. Ляшко, Т. В. Эксакусто // Современные научные исследования и инновации. – 2015. – № 11. – URL: http://web.snauka.ru/issues/2015/11/59442.

174. *Магун С. В.* О взаимосвязях между значимостью различных потребностей личности и их удовлетворенностью / С. В. Магун // Вопросы психологии. – 1978. – № 6. – С. 86–93.

175. *Майерс Д.* Социальная психология. Интенсивный курс / Д. Майерс. – СПб. : Прайм-Еврознак, 2000. – 512 с. – (Секреты психологии).

176. *Мазилов В. А.* Методология психологической науки / В. А. Мазилов. – Ярославль : МАНП, 2007.

177. *Маркова А. К.* Психология профессионализма / А. К. Маркова. – М. : Международный гуманитарный фонд «Знание», 1996. – 312 с.

178. *Маслоу А.* Дальние пределы человеческой психики / А. Маслоу. – СПб. : Евразия, 1997. – 430 с.

179. *Матюшкин А. Н.* Основные направления исследований по психологии мышления / А. Н. Матюшкин // Психологический журнал. – 1985. – Т. 6. – № 1. – С. 3–14.

180. *Марищук В. Л.* Психологические основы формирования профессионально значимых качеств : автореф. дис. … д-ра психол. наук. – Л., 1982. – 21 с.

181. *Мескон М. Х.* Основы менеджмента / М. Х. Мескон, М. Альберт, Ф. Хедоурн; пер. с англ. – М. : Дело, 2004. – 720 с.

182. *Милерян Е. А.* Психология труда и профессионального образования : избранные научные труды / Е. А. Милерян. – Киев : НПП «Интерсервис», 2013. – 290 с.

183. *Милерян Е. А.* Эмоционально-волевые компоненты надежности оператора / Е. А. Милерян // Очерки психологии труда оператора; под ред. Е. А. Милеряна. – М. : Наука, 1974. – С. 5–82.

184. *Милорадова Н. Г.* Мышление в познании и обучении / Н. Г. Милорадова. – М., 1996.

185. *Митина О. В.* Альфа Кронбаха: когда и зачем ее считать / О. В. Митина // Современная психодиагностика России. Преодоление кризиса : мат-лы III Всероссийской конференции (Челябинск, 9–11 сентября 2015 г.). В 2 т. Т. 1; отв. ред. Н. А. Батурин. – Челябинск : ИЦ ЮУрГУ, 2015. – С. 232–240.

186. *Митюшин А. А.* Философский энциклопедический словарь. – М. : Советская Энциклопедия, 1983. – С. 579.

187. *Митюшкин А. М.* Проблемные ситуации в мышлении и обучении / А. М. Митюшкин. – М., 1973.

188. *Моргунов Ю. А.* Экспериментальное обоснование выбора атакующих действий, средств и методов их совершенствование в борьбе дзюдо в зависимости от пропорций тела спортсменов : автореф. дис. … канд. пед. наук. – М., 1974.

189. *Моросанова В. И.* Индивидуальный стиль саморегуляции произвольной активности человека : автореф. дис. … д-ра психол. наук. – М., 1995. – 46 с.

190. *Моросанова В. И.* Опросник «Стиль саморегуляции поведения» (ССПМ). Руководство / В. И. Моросанова. – М. : Когито-Центр, 2004. – 44 с.

191. *Мошкин В. Н.* Культура безопасности как составная часть культуры / В. Н. Мошкин // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2004. – № 1. – С. 44–48.

192. *Мошкин В. Н.* Мировоззренческая и нравственная подготовка к безопасной жизнедеятельности / В. Н. Мошкин // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2000. – № 9. – С. 11–15.

194. *Мюнстенберг Г.* Основы психотехники. Первая, общая часть / Г. Мюнстенберг. – М., 1922.

195. *Мюнстенберг Г.* Основы психотехники. Вторая, специальная часть / Г. Мюнстенберг. – М., 1923.

195. Нарицын Н. Психология безопасности вождения / Н. Нарицын. – М. : Рипол классик, 2006. – 256 с. – (Высшая школа водительского мастерства).

196. *Наследов А. Д.* Математические методы психологического исследования / А. Д. Наследов. – СПб. : Речь, 2004. – 398 с.

197. *Наследов А. Д.* SPSS. Компьютерный анализ данных в психологии и социальных науках / А. Д. Наследов. – СПб. : Питер, 2005. – 416 с.

198. *Никифоров Г. С.* Надежность профессиональной деятельности / Г. С. Никифоров. – СПб. : Санкт-Петербургский гос. ун-т, 1996. – 176 с.

199. *Никифоров Г. С.* Самоконтроль человека / Г. С. Никифоров. – Л. : ЛГУ, 1988. – 157 с.

200. *Никольская О. С.* Аффективная сфера как система организации сознания и поведения при нормальном и аномальном развитии : автореф. дис. … канд. психол. наук. – М., 1999. – 25 с.

201. Общая психология : учеб. пособие для студентов пед. институтов / В. В. Богословский, А. А. Степанов, А. Д. Виноградова [и др.]; под ред. В. В. Богословского [и др.]. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Просвещение, 1981. – 383 с. : ил. – (Педагогическое образование).

202. *Олещенко Е. М.* О мировом опыте для программ обеспечения безопасности дорожного движения – малозатратные и быстрореализуемые мероприятия / Е. М. Олещенко,

Е. А. Сваткова // Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах : мат-лы XI междунар. конф. (Санкт-Петербург, 18–20 сентября 2014 г.). – СПб. : СПбГАСУ, 2014.

203. *Осипова Л. В.* Социально-психологические методы исследования личности и малых групп : учеб. пособие / Л. В. Осипова [и др.]. – СПб. : СПбГАСУ, 2013. – 120 с.

204. *Панов В. И.* Введение в психологию экологического сознания / В. И. Панов. – М., 2000. – 380 с.

205. *Панов В. И.* Введение в экологическую психологию. Ч. 1 / В. И. Панов. – М. : МНЭПУ, 2001.

206. *Панов В. И.* Экологическая психология: опыт построения методологии / В. И. Панов. – М. : Наука, 2004.

207. *Пегин П. А.* Автотранспортная психология : учеб. пособие / П. А. Пегин. – Хабаровск : Хабар. гос. техн. ун-т, 2003. – 199 с.

208. *Петров В. Е.* Психологический анализ проблемы опасного стиля управления транспортным средством / В. Е. Петров // Современные научные исследования и инновации. – 2016. – № 8 (64). – С. 556–565.

209. *Петрова М. И.* Социально-психологические особенности стереотипов восприятия женщин водителей / М. И. Петрова // Ученые записки РГСУ. – 2011. – № 7(95). – С. 239–243.

210. *Петрова Н. И.* Некоторые особенности индивидуального стиля трудовой деятельности учителя на уроке : автореф. дис. … канд. психол. наук. – Л., 1970.

211. *Пиаже Ж.* Избранные психологические труды. – М. : Просвещение, 1969. – 660 с.

212. *Платонов К. К.* Структура и развитие личности / К. К. Платонов. – М., Наука, 1986. – 255 с.

213. Подготовка водителей автотранспортных средств : учебно-метод. пособие / сост. В. Ф. Глазков. – СПб., 2008. – С. 92–103.

214. *Поваренков Ю. П.* Проблемы психологии профессионального становления личности / Ю. П. Поваренков. – Ярославль : Канцлер, 2008.

215. *Поваренков Ю. П.* Проблемы психологии профессионального становления личности / Ю. П. Поваренков. – Саратов : Саратовский гос. социально-экономический ун-т, 2013.

216. *Полани М.* Личностное знание / М. Полани. – М., Прогресс, 1985.

217. *Поликарпова М. С.* Соотношение понятий «агрессивное» и «опасное» вождение в современной отечественной и зарубежной психологии / М. С. Поликарпова // Современная зарубежная психология. – 2017. – Т. 6. – № 1. – С. 44–52.

218. *Полянова Т. А.* Стратегия деятельности водителей автомобилей в связи с индивидуальными особенностями : автореф. дис. … канд. психол. наук. – М. : Моск. гос. ун-т, 1989. – 22 с.

219. *Пономарев Я. А.* Психология творчества / Я. А. Пономарев. – М. : Наука, 1976. – 304 с.

220. О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации : постановление Правительства Российской Федерации от 4 декабря 2018 г. № 1478 // Российская газета. – 2018. – 10 дек.

221. О Правилах дорожного движения : постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (ред. от 17.12.2013) // Российская газета. – 2013. – 19 дек.

222. *Почебут Л. Г.* Организационная психология : учеб. пособие / Л. Г. Почебут, В. А. Чикер. – СПб. : Речь, 2000. – 298 с.

223. Психология личности. Т. 1 : хрестоматия / ред.-сост. Р. Я. Райгородский. – Изд. второе, доп. – Самара : Издательский дом «Бахрах», 1999. – 448 с.

224. Психология труда, профессиональной, информационной и организационной деятельности / Б. А. Душков, А. В. Королев, Б. А. Смирнов. – М. : Академпроект, 2003.

225. Практическая психология / М. К. Тутушкина [и др.]; под ред. М. К. Тутушкиной. – СПб. : Дидактика плюс, 2001. – 368 с.

226. Профилактика дорожно-транспортного травматизма. Формирование безопасной модели поведения участников дорожного движения: информационно-рекомендационные материалы для исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга, правоохранительных органов, общественных организаций и организаций бизнеса / сост. Сваткова Е. А., Хюваринен Ю., Олещенко Е. М.; Институт БДД. – СПб. : СПбГАСУ, 2012. – 73 с.

227. Психологические методы диагностики свойств индивидуальности : метод. указания к практическим занятиям по курсу «Психология и педагогика» / сост. Е. А. Соловьева, О. Б. Годлиник, Е. С. Ермак, Л. В. Осипова, М. К. Тутушкина. – СПб. : СПбГАСУ, 2005. – 39 с.

228. Психологические основы обучения спортсменов-автогонщиков и водителей специального транспорта / под общ. ред. Э. Г. Сингуринди. – СПб. : СПбГПУ, 2003. – 165 с.

229. Психология адаптации и социальная среда: современные подходы, проблемы и перспективы / отв. ред. Л. Г. Дикая, А. Л. Журавлев. – М. : Институт психологии РАН, 2007.

230. Психология личности : хрестоматия. В 2 т. Т. 2 / сост. Д. Я. Райгородский. – Самара : Издательский дом «Бахрах-М», 1999. – 544 с.

231. Психология эмоций. Тексты / под ред. В. К. Вилюнаса, Ю. Б. Гиппенрейтер. – М. : Моск. гос. ун-т, 1984. – 288 с.

232. Психология : словарь / под общ. ред. А. В. Петровского, М. Г. Ярошевского. – 2-е изд., испр. и доп. – М. : Политиздат, 1990. – 494 с.

233. Психофизиологический отбор кандидатов на обучение профессии водителей автотранспортных средств : метод. пособие / Ю. И. Виноградов, Л. А. Артамонова, А. В. Бушухин, В. Н. Лапченко. – Л. : НИИ профтехобразования, 1991. – 90 с.

234. *Пуни А. Ц.* Методы психологических исследований в спорте / А. Ц. Пуни // Спортивная психология в трудах отечественных ученых : хрестоматия. – СПб. : Питер, 2002. – С. 275–279.

235. *Розин В. М.* Рефлексия в структуре сознания личности / В. М. Розин // Проблемы рефлексии. – Новосибирск, 1987. – С. 222–228.

236. *Романова Е. С.* Механизмы психологической защиты. Генезис, функционирование, диагностика / Е. С. Романова, Л. Р. Гребенникова. – Мытищи, 1996. – 144 с. : ил.

237. *Романов А. Н.* Автотранспортная психология / А. Н. Романов. – М. : Академия, 2002. – 224 с.

238. *Рубинштейн С. Л.* Бытие и сознание. Человек и мир / С. Л. Рубинштейн. – СПб. : Питер, 2003.

239. *Рубинштейн С. Л.* Основы общей психологии / С. Л. Рубинштейн. – СПб. : Питер, 1999.

240. *Рыбалко Е. Ф.* Возрастная и дифференциальная психология / Е. Ф. Рыбалко. – СПб. : Питер, 2001.

241. *Самарин Ю. А.* Стиль умственной работы старшеклассников / Ю. А. Самарин // Известия АПН. Вып. 17. – М.; Л. : АПН РСФСР, 1948. – С. 103–151.

242. *Семенов И. Н.* Психология рефлексии в организации творческого процесса мышления : автореф. дис. … д-ра психол. наук. – М. : Институт психологии РАН. – 48 с.

243. *Семенов И. Н.* Рефлексия в организации творческого мышления и саморазвитии личности / И. Н. Семенов, Ю. С. Степанов // Вопросы психологии. –1983. – № 2.

244. *Сергеев С. Ф.* Иммерсивность, присутствие и интерактивность в обучающих средах / С. Ф. Сергеев // Школьные технологии. – 2006. – № 6. – С. 36–42.

245. *Сергеев С. Ф.* Обучающие и профессиональные иммерсивные среды / С. Ф. Сергеев. – М. : Народное образование, 2009. – 432 с.

246. *Сергеев С. Ф.* Обучающие свойства среды: смена парадигмы / С. Ф. Сергеев // Школьные технологии. – 2008. – № 2. – С. 25–33.

247. *Сингуринди Э. Г.* Автомобильный спорт : учебник для вузов. Ч. 1 / Э. Г. Сингуринди. – М. : ДОСААФ, 1982. – 304 с.

248. *Сингуринди Э. Г.* Автомобильный спорт : учебник для вузов. Ч. 2 / Э. Г. Сингуринди. – М. : ДОСААФ, 1986. – 384 с.

249. *Сингуринди Э. Г.* Авторалли / Э. Г. Сингуринди. – М. : ДОСААФ, 1978. – 285 с.

250. *Сингуринди Э. Г.* Антиципация в структуре специальной скоростной подготовки автогонщиков-раллистов / Э. Г. Сингуринди // Теория и практика физической культуры. – М., 1981. – № 6. – С. 15–18.

251. *Сингуринди Э. Г.* Организационные основы и специальные требования к мерам безопасности в тренировочном процессе в автомобильном спорте : метод. рекомендации / Э. Г. Сингуринди. – Л. : ЛТА, 1988. – 19 с.

252. *Скрыпников А. В.* Транспортная психология : учеб. пособие для вузов / А. В. Скрыпников. – Воронеж : Воронежская гос. лесотехн. академия, 2004. – 283 с.

253. *Слободчиков В. И.* Становление рефлексивного сознания в раннем онтогенезе / В. И. Слободчиков // Проблемы рефлексии. – Новосибирск, 1987. С. 60–68.

254. Смирнов Ю. И. Анализ и проектирование условий труда (эргономические аспекты) / Ю. И. Смирнов. – Харьков : Гуманитарный центр, 2012. – 292 с.

255. Современная практическая психология / М. К. Тутушкина [и др.]; под ред. М. К. Тутушкиной. – М. : Академия, 2005.

256. *Соловьева Е. А.* Основы средовой психологии / Е. А. Соловьева. – СПб. : СПбГАСУ, 2006. – 188 с.

257. *Соловьев В. Ю.* Психологические условия личностно-профессионального развития специалистов профессий социотехнического типа : дис. … канд. психол. наук : 19.00.13 / В. Ю. Соловьев. – М., 2011. – 175 с.

258. *Столин В. В.* Самосознание личности / В. В. Столин. – М. : Моск. гос. ун-т, 1983. – 286 с.

259. *Стреляу Я.* Индивидуальный стиль и сила нервной системы / Я. Стреляу, А. Краевски // Психофизиологические вопросы становления профессионала; под ред. К. М. Гуревича. – М. : Советская Россия, 1974. – С. 176 –185.

260. *Суарес Родригес, Клара Офелия.* Развитие рефлексивной и педагогической способности посредством совершенствования коммуникативной деятельности : автореф. дис. … канд. психол. наук. – Л. : ЛГУ, 1990.

261. *Теплов Б. М.* Проблемы индивидуальных различий / Б. М. Теплов. – М., 1961. – 250 с.

262. *Тесля М. А.* Структура и динамика интеллектуальных способностей и когнитивных стилей в учебной и профессиональной деятельности / М. А. Тесля // Библиотека авторефератов и диссертаций по педагогике. – URL : http://nauka-pedagogika.com/psihologiya-19-00-01/dissertaciya-struktura-i-dinamika-intellektualnyh-sposobnostey-i-kognitivnyh-stiley-v-uchebnoy-i-professionalnoy-deyatelnosti#ixzz2uPqjQfC8.

263. *Тищенко Н. Д.* Естественная и социальная адаптация человека : дис. … канд. филос. наук : 09.00.11 / Тищенко Н. Д. – Чита, 2012. – 164 с.

264. *Толочек В. А.* Динамика профессионального становления в представлениях субъекта: самооценки как самодостаточные эмпирические данные / В. А. Толочек, В. Г. Денисова // Психологический журнал. – 2013. – Т. 34. – № 6. – С. 45–58.

265. *Толочек В. А.* Индивидуальный стиль деятельности: устойчивость и изменчивость / В. А. Толочек // Вопросы психологии. – 1987. – № 4. – С. 100–108.

266. *Толочек В. А.* Интерсубъектные, интрасубъектные и внесубъектные ресурсы профессиональной успешности / В. А. Толочек // Вестник университета (Государственный университет управления). – 2008. – № 2 (40). – С. 155–161.

267. *Толочек В. А.* Компетенции: методы исследования, результаты, сущностные свойства психологических объектов: взаимосвязи и взаимоограничения / В. А. Толочек, А. С. Машкова // Организационная психология. – 2020. – Т. 10. – № 4. – С. 252–270.

268. *Толочек В. А.* Проблема стилей в психологии: историко-теоретический анализ / В. А. Толочек. – М. : Институт психологии РАН, 2013.

269. *Толочек В. А.* Профессиональная карьера как социально-психологический феномен / В. А. Толочек. – М. : Институт психологии РАН, 2017. – 262 с.

270. *Толочек В. А.* Профессиональная успешность: от способностей к ресурсам (дополняющие парадигмы) / В. А. Толочек // Психология : журнал Высшей школы экономики. – 2009. – Т. 6. – № 3. – С. 27–61.

271. *Толочек В. А.* Профессионально важные качества и компетенции субъекта деятельности (к вопросу эволюции феномена) / В. А. Толочек // Психология человека как субъекта познания, общения и деятельности; отв. ред. В. В. Знаков, А. Л. Журавлев. – М., 2018. – С. 1352–1357.

272. *Толочек В. А.* Профессиональные способности: интер-, интра- и вне- субъектные ресурсы профессиональной успешности / В. А. Толочек // Тенденции развития современной психологической науки. Тезисы юбилейной научной конференции. Ч. 1; отв. ред. А. Л. Журавлев, В. А. Кольцова. – М. : Институт психологии РАН, 2012. – С. 368–371.

273. *Толочек В. А.* Современная психология труда : учеб. пособие / В. А. Толочек. – 2-е изд. – СПб. : Питер, 2010. – 432 с. – (Учебное пособие).

274. *Толочек В. А.* Стили деятельности: модель стилей с изменчивыми условиями деятельности / В. А. Толочек. – М. : Измайлово, 1992.

275. *Толочек В. А.* Стили деятельности: ресурсный подход / В. А. Толочек. – М. : Институт психологии РАН, 2015. – 366 с.

276. *Толочек В. А.* Стили профессиональной деятельности / В. А. Толочек. – М. : Смысл, 2000. – 200 с.

277. *Толочек В. А.* Условия социальной среды как ресурсы профессиональной успешности субъектов / В. А. Толочек, Л. В. Винокуров, Н. И. Журавлева // Вестник Московского ун-та. Сер. 14. Психология. – 2015. – № 4.

278. *Тутушкина М. К.* Практическая психология / М. К Тутушкина, В. А. Артемьева, С. А. Волков [и др.]; под ред. М. К. Тутушкиной. – СПб.: Дидактика плюс, 2001.

279. *Узнадзе Д. Н.* Психологические исследования / Д. Н. Узнадзе. – М. : Просвещение, 1966. – 299 с.

280. *Ханина И. Б.* Образ мира и профессиональный мир / И. Б. Ханина // Мир психологии. – 2009. – № 4. – С. 179–187.

281. *Холмогорова А. Б.* Нарушение рефлексивной регуляции познавательной деятельности (при шизофрении) : автореф. дис. … канд. психол. наук. – М., 1983.

282. *Холодная М. А.* Когнитивные стили. О природе индивидуального ума / М. А. Холодная. – СПб. : Питер, 2004.

283. *Хромова А. С.* Особенности и развитие эмоциональной устойчивости будущих работников правоохранительных органов в процессе обучения : дис. … канд. психол. наук / Хромова А. С. – Иркутск, 2008. – 197 с.

284. *Цыганков Э. С.* Профессиональная подготовка водителей автобусов, маршрутных такси и минивэнов / Э. С. Цыганков. – М. : Эксмо, 2008. – 256 с.

285. *Чуешева Н. А.* Понятие «образ мира» в психологической науке / Н. А. Чуешева // Вестник ТППУ. Вып. 10 (73). Сер. Психология. – Томск, 2007. – С. 20–23.

286. *Цыганков Э. С.* 120 приемов контрварийного вождения / Э. С. Цыганков. – М. : Ринол классик, 2009. – 320 с.

287. *Цыганков Э. С.* Высшая школа водительского мастерства / Э. С. Цыганков. – М. : Академкнига, 2002. – 358 с.

288. *Цыганков Э. С.* Профессиональная подготовка водителей автобусов, маршрутных такси и минивэнов / Э. С. Цыганков. – М. : Эксмо, 2008. – 256 с.

289. *Цуладзе М. И.* Учимся управлять автомобилем. Книга для тех, кто учит, и тех, кто учится / М. И. Цуладзе. – СПб., 2012. – 167 с.

290. *Шапкин С. А.* Экспериментальное изучение волевых процессов. – М. : Смысл, 1997. – 140 с. – (Практикум).

291. *Шевкиев Б. А.* Психологическое обеспечение личностно-развивающегося образования в техническом колледже : дис. … канд. психол. наук : 19.00.07 / Шевкиев Б. А. – Ставрополь : Северокавказский гос. техн. ун-т, 2004. – 178 с.

292. *Шкуратова И. П.* Исследование стиля в психологии: оппозиция или консолидация. Комментарии / И. П. Шкуратова // Стиль человека: психологический анализ; под ред. А. В. Либина. – М. : Смысл, 1998. – С. 13–33; 125–162.

293. *Шкуратова И. П.* Когнитивный стиль и общение / И. П. Шкуратова. – Ростов н/Д. : Ростовский пед. ун-т, 1994. – 156 с.

294. *Шлыкова Н. Л.* Психологическая безопасность субъекта профессиональной деятельности : дис. … д-ра психол. наук : 19.00.03 / Шлыкова Н. Л. – М., 2004. – 332 с.

295. *Шпорт С. В.* Стратегия безопасности дорожного движения (отечественный и зарубежный опыт) / С. В. Шпорт, А. П. Макурина // Психическое здоровье. – 2019. – № 4. – С. 62–69.

296. *Шпорт С. В., Белякова М. Ю.* Клинико-социальные и индивидуально-психологические факторы опасного поведения за рулем / С. В. Шпорт, М. Ю. Белякова // Вестник неврологии, психиатрии и нейрохирургии. – 2019. – № 3. – С. 10–15.

297. *Щукин М. Р.* Структура индивидуального стиля деятельности и условия формирования : автореф. дис. … д-ра психол. наук. – Новосибирск, 1994.

298. *Щукин М. Р.* Особенности усвоения начальных трудовых навыков в зависимости от типологических свойств нервной системы : автореф. дис. … канд. психол. наук. – М., 1966.

299. *Щукин М. Р.* О структуре индивидуального стиля трудовой деятельности / М. Р. Щукин // Вопросы психологии. – 1984. – № 6. – С. 26–32.

300. *Щукин М. Р.* Структура индивидуального стиля деятельности и условия формирования : дис. … д-ра психол. наук / Щукин М. Р. – Новосибирск, 1994.

301. *Эксакусто Т. В.* Склонность к риску водителей-нарушителей правил дорожного движения / Т. В. Эксакусто, Е. А. Савенко // Гуманитарные научные исследования. – 2015. – № 8.

302. *Юревич А. В.* Психология и методология / А. В. Юревич. – М. : Институт психологии РАН, 2005.

303. *Якубчик Б. И.* Некоторые типологические различия в деятельности спортсменов-акробатов / Б. И. Якубчик // Вопросы психологии. – 1964. – № 5. – С. 20–30.

304. *Якубчик Б. И.* Некоторые индивидуальные различия в деятельности спортсмена-акробата и учет их в процессе учебно-тренировочных занятий : автореф. дис. … канд. психол. наук. – Л., 1965.

305. *Якупов А. М.* Психолого-педагогические аспекты формирования транспортной культуры населения / А. М. Якупов // Жизнь и безопасность. – 1999. – № 1. – С. 175–181.

306. *Якупов А. М.* Транспортная культура школьников и проблемы ее формирования / А. М. Якупов // Основы безопасности жизнедеятельности. – 2007. – № 9. – С. 48–53.

307. *Baloguna S. K.* Psychosocial factors influencing aggressive driving among commercial and private automobile drivers in Lagos metropolis / S. K. Baloguna, N. A. Shengea, S. E. Samuel // The Social Science Journal. – 2012. – Vol. 496. – P. 83–89.

308. *Berdoulata E.* Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive e and transgressive driving / E. Berdoulata, D. Vavassorib, M. T. Muñoz Sastrea // Accident Analysis & Prevention. – 2013. – Vol. 50. – P. 758–767.

309. Recidivism among drugged drivers in Norway / J. Chliaoutakis, A. S. Christophersen // Mercier Guyon C, ed. Proceedings of the 14th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Annecy, France, 21–26 September 1997. – Annecy, Centre d'e´tudes et de recherches en medecine du traffic, 1997. – P. 803–807.

310. Lifestyle traits as predictors of driving behaviour in urban areas of Greece / Joannes Chliaoutakis, Sofia Koukouli, Timo Lajunen, Georgia Tzamalouka // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. – 2005. – November. – Vol. 8. – Is. 6. – P. 413–428.

311. *Classen S.* Gender differences among older drivers in a comprehensive driving evaluation / S. Classen, Y. Wang, A. M. Crizzle, S. M. Winter, D. N. Lanford // Accident Analysis & Prevention. – 2013. – Vol. 61. – P. 146–152.

312. *Dahlen E. R.* Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving / E. R. Dahlen, R. C. Martin, K. Ragan, M. M. Kuhlman // Accident Analysis and Prevention. – 2005. – Vol. 37 (2). – P. 341–348.

313. *Dahlen E. R.* The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. / E. R. Dahlen, R. P. White // Personality and Individual Differences. – 2006. – Vol. 41. – P. 903–915.

314. *Fleiter J. F.* How do other people influence your driving speed? Exploring the «who» and the «how» of social influences on speeding from a qualitative perspective / J. F. Fleiter, A. Lennon, B. Watson // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. – 2010, Jan. – Vol. 13. – Is. 1. – P. 49–62.

315. *Fyhri A.* Personality and risk perception in transport / A. Fyhri, A. Backer-Grøndahl Accident // Analysis and Prevention. – 2012, November. – Vol. 49. – P. 470–475.

316. *Gardner R. W., Schoen R. A.* Differentiation and abstraction in concept formation / R. W. Gardner, R. A. Schoen ; P. D. Warr (Ed.) // Thought and Personality. – Baltimor, 1970. – P. 55–92.

317. *Gardner R. W.* Cognitive Control: A Study of Individual Consistencies in Cognitive Behavior / R. W. Gardner, P. S. Holzman, G. S. Klein, H. B. Linton, D. P. Spence. – International Universities Press, 1959.

318. *Huang J. L.* Driving locus of control and driving behaviors: Inducing change through driver training / J. L. Huang, K. Ford // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. – 2012, May. – Vol. 15. – Is. 3. – P. 358–368.

319. *Kleisen M. S.* L. A positive view on road safety: Can ‘car karma’ contribute to safe driving styles? / M. S. L. Kleisen // Accident Analysis & Prevention. – 2013, January. – Vol. 50. – P. 705–712.

320. *Kuhl J.* Motivation, Konflikt und Handlungskontrolle / J. Kuhl. – Heidelberg : Sprunger, 1983. – P. 141–148.

321. *Leandro M.* Young drivers and speed selection: A model guided by the Theory of Planned Behavior / M. Leandro // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. – 2012, May. – Vol. 15. – Is. 3. – P. 219–232.

322. *Lobanova Y.* A method of designing an efficient individual style of activity for the student driver / Y. Lobanova // Transportation Research Procedia. – 2018. – P. 440–445.

323. *Lobanova Y.* Mechanisms of compensation of the driver’s sense of dimensions / Y. Lobanova // Journal of Intellectual Disability – Diagnosis and Treatment. – 2019. – T. 7. – No 4. – P. 265–273.

324. *Lobanova Y.* Psycological factors influencing creation of individual driving style characteristics and efficiency of instructing on practical vehicle driving / Y. Lobanova // World Applied Sciences Journal. – 2013. – Vol. 23. – No 7. – P. 883–886.

325. *Miller G.* Driving styles among young novice drivers – The contribution of parental driving styles and personal characteristics / G. Miller, O. Taubman-Ben-Ari // Accident Analysis & Prevention. – 2010. – Vol. 42. – P. 558–570.

326. *Milesa D. E.* Aggressive driving behaviors: are there psychological and attitudinal predictors? / D. E. Milesa, G. L. Johnson // Transportation Research Part F : Traffic Psychology and Behaviour. – 2013, May. – Vol. 18. – P. 1–10.

327. *Møller M.* The relationship between leisure time and driving style in two groups of male drivers / M. Møller, S. B. Sigurðardóttir // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. – 2009. – Vol. 12. – P. 462–469.

328. *Özkana T.* What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behaviour and self-assessment of skills / T. Özkana, T. Lajunenb // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. – 2006, July. – Vol. 9. – Is. 4. – P. 269–277.

329. *Paavera M.* Preventing risky driving: A novel and efficient brief intervention focusing on acknowledgement of personal risk factors / M. Paavera, D. Eensoob, K. Kaasikb, M. Vahta, J. Mäestuc, J. Harroa // Accident Analysis & Prevention. – 2013, Jan. – Vol. 50. – P. 430–437.

330. *Petzoldta T.* Can driver education be improved by computer based training of cognitive skills? / T. Petzoldta, T. Weißb, T. Frankea, J. F. Kremsa, M. Bannertc // Accident Analysis & Prevention. – 2013, January. – Vol. 50. – P. 1185–1192.

331. *Rhodes N.* Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception / N. Rhodes, K. Pivik // Accident Analysis & Prevention. – 2011, May. – Vol. 43. – Is. 3. – P. 923–931.

332. *Rosenbloom T.* Risk perception of driving as a function of advanced training aimed at recognizing and handling risks in demanding driving situations / T. Rosenbloom, A. Shahar, A. Elharar, O. Danino // Accident Analysis & Prevention. – 2008, March. – Vol. 40. – Is. 2. – P. 697–703.

333. *Rotem A.* Situational (state) anger and driving / A. Rotem, D. Shinarb, N. Meiranc // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. – 2012, September. – Vol. 15. – Is. 5. – P. 575–580.

334. *Santosoa G. A.* The influence of number of passengers and music genre on driving speed of young adult angkot drivers / G. A. Santosoa, D. Maulinaa, C. Adystiaa, T. P. Oeib // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. – 2012, May. – Vol. 15. – Is. 3. – P. 219–232.

335. *Scott-Parker B.* Understanding the psychosocial factors influencing the risky behaviour of young drivers / B. Scott-Parker, B. Watson1, M. J. King // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. – 2009. – Vol. 12. – P. 470–482.

336. *Taubman-Ben-Ari O.* Driving styles and their associations with personality and motivation / O. Taubman-Ben-Ari, D. Yehiel // Accident Analysis & Prevention. – 2012. – Vol. 45. – P. 416–422.

337. *Thomas F. D.* Fresh Look at Driver Education in America / F. D. Thomas, R. D. Blomberg, L. Donald, D. L. Fisher // Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration. – 2012, April. – 96 p.

338. *Wallén Warner H.* Cross-cultural comparison of drivers' tendency to commit different aberrant driving behaviours / Warner H. Wallén, T. Özkana, T. Lajunena, G. Tzamalouka // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. – 2011, September. – Vol. 14. – Is. 5. – P. 390–399.

339. *White Melanie J.* Young drivers' optimism bias for accident risk and driving skill: Accountability and insight experience manipulations / Melanie J. White, L. C. Cunningham, K. Titchener // Accident Analysis & Prevention. – 2011, July. – Vol. 43. – Is. 4. – P. 1309–1315.

340. *Wiberg M.* Gender differences in the Swedish driving-license test / M. Wiberg // Journal of Safety Research. – 2006. – Vol. 37. – Is. 3. – P. 285–291.

341. *Witkin H. A.* Personality through perception / Y. A. Witkin, H. B. Lewis, M. Hertzman, K. Machover, P. M. Bretnall, S. Warner. – N. Y. Harper, 1954.

342. *Wonga I. Y.* The relationship between cognitive ability, insight and self-regulatory behaviors: Findings from the older driver population / I. Y. Wonga, S. S. Smitha, K. A. Sullivanb // Accident Analysis & Prevention. – 2012, Nov. – Vol. 49. – P. 316–321.

343. *Yang J.* Family communication patterns and teen drivers' attitudes toward driving safety / J. Yang, S. Campo, M. Ramirez, J. R. Krapfl, G. Cheng, C. Peek-Asa // Journal of Pediatric Health Care 5(5). – 2012, February.

344. *Bena E.* Psychologie a Fyziologie Ridice / E. Bena, I. Hoshovec, I. Stikar. – Praha, 1962.

345. В Китае открыли парковочные места для женщин, которые не умеют парковаться. – URL: https://meduza.io/shapito/2016/06/01/v-kitae-otkryli-parkovochnye-mesta-dlya-zhenschin-kotorye-ne-umeyut/

346. Федеральная служба государственной статистики. – URL: http://www.gks.ru.

347. Статистика смертельных автокатастроф и ДТП в России. – URL: https://insur-portal.ru/dtp/statistika-smertnosti-v-dtp/

348. ПДД. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/824c911000b3626674abf3ad6e38a6f04b8a7428/

349. Ждем революцию в фигурном катании? – URL: https://sport24.ru/news/figureskating/2021-12-01-figurnoye-kataniye-izmeneniya-v-pravilakh-vozrastnoy-tsenz-v-figurnom-katanii-sokrashcheniye-komponentov-kongress-isu-kogda.

350. Справочная информация: «Профессиональные стандарты и квалификации». – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_157436 ergonomics/

351. *Тесля М. А.* Структура и динамика интеллектуальных способностей и когнитивных стилей в учебной и профессиональной деятельности / М. А. Тесля // Библиотека авторефератов и диссертаций по педагогике – URL: http://nauka-pedagogika.com/psihologiya-19-00-01/dissertaciya-struktura-i-dinamika-intellektualnyh-sposobnostey-i-kognitivnyh-stiley-v-uchebnoy-i-professionalnoy-deyatelnosti#ixzz2uPqjQfC8/

352. Об образовании лиц с ограниченными возможностями здоровья : Федеральный закон : принят Госдумой в июне 1999 г. в третьем чтении и 23 июня 1999 г. отклонен Президентом Российской Федерации. – URL: https://doorinworld.ru/zakonodatelstvo/80-federalnyj-zakon-qob-obrazovanii-licz-s-ogranichennymivozmozhnostyami-zdorovyaq/

353. ФГОС реестр. – URL: https://fgosreestr.ru/educational_standard/

354. *Якупов А. М.* Формирование транспортной культуры школьников : автореф. дис. … д-ра пед. наук. – Магнитогорск, 2009. – URL: http://nauka-pedagogika.com/pedagogika-13-00-01/dissertaciya-formirovanie-transportnoy-kultury-shkolnikov/

Приложения

Приложение А

Анкета «Самооценка водителем характеристик стиля вождения в разные годы стажа (для водителей со стажем менее 5 лет)»

Таблица А1

Риск – безопасность (соблюдение правил дорожного движения)

1-й месяц	2–3-й месяц	4–6-й месяц	6–12-й месяц	2–3-й год	4–5-й год
9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

Импульсивность – планирование (изучение маршрутов, знаков, разметки, запоминание, опора на память)

9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

Невнимательное/внимательное отношение к средствам безопасности

9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

Низкая/высокая культура вождения
(знание и использование знаков дорожного этикета)

9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

Неуверенность – уверенность при парковке

9					
8					
7					

6					
5					
4					
3					
2					
1					

ДТП										
Своя вина										
Обоюдная вина										
Чужая вина										

Ф.И.О., группа
Возраст
Стаж вождения (в действительности)

Приложение Б

Анкета «Самооценка водителем частоты переживания эмоций в процессе автовождения в разные годы стажа (для водителей со стажем менее 5 лет)»

Таблица Б1

Радость, эйфория (степень выраженности)

1-й месяц	2–3-й месяц	4–6-й месяц	6–12-й месяц	2–3-й год	4–5-й год
9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

Гнев

9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

Страх, тревога

9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

Спокойствие, уверенность

9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

Удовольствие

9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

Ф.И.О., группа
Возраст
Стаж вождения (в действительности)

Приложение В

Анкета «Самооценка водителем характеристик стиля вождения в разные годы стажа (для водителей со стажем вождения более 5 лет)»

Таблица В1

Риск – безопасность (соблюдение правил дорожного движения)

Баллы	1-й год	2–3-й год	4–5-й год	6–10-й год	Больше 10 лет
9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

Импульсивность – планирование (изучение маршрутов, знаков, разметки, запоминание, опора на память)

9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

Невнимательное/внимательное отношение к средствам безопасности

9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

Низкая/высокая культура вождения
(знание и использование знаков дорожного этикета)

9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

Неуверенность/уверенность при парковке

9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

ДТП										
Своя вина										
Обоюдная вина										
Чужая вина										

Ф.И.О., группа
Возраст
Стаж вождения (в действительности)

Приложение Г

Анкета «Самооценка водителем частоты переживания эмоций в процессе автовождения в разные годы стажа (для водителей со стажем более 5 лет)»

Таблица Г1

Радость, эйфория (степень выраженности)

Баллы	1-й год	2–3-й год	4–5-й год	6–10-й год	Больше 10 лет
9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

Гнев

9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

Страх, тревога

9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

Спокойствие, уверенность

9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

Удовольствие

9					
8					
7					
6					
5					
4					
3					
2					
1					

Ф.И.О., группа
Возраст
Стаж вождения (в действительности)

Приложение Д

Задание на рефлексию парковочных маневров и движение в ограниченном пространстве

1. Как вы определяете (по каким ориентирам) место остановки за впередистоящим автомобилем?

Вы подъезжаете к авто, остановившемуся у стоп-линии на красный сигнал светофора. Как вы определяете момент окончательного нажатия тормоза? Что вы видите в момент окончательной остановки автомобиля?

2. Подъезжая на перекрестке к двум впередистоящим на некотором расстоянии друг от друга автомобилям (линий разметки на дороге нет), как вы определяете (по каким признакам), что вы можете занять место между ними?

3. Выбирая место для парковки (параллельным задним или передним ходом), по каким признакам (ориентирам) вы определяете, что места достаточно для ее осуществления?

4. На узкой дороге (загородной, грунтовой) при разъезде со встречным автомобилем, по каким признакам (ориентирам) вы определяете, что места достаточно (недостаточно)?

5. Можете ли вы, сидя за рулем своего авто, оценить расстояние до автомобиля, идущего по соседней полосе (справа и слева от вас)? По каким признакам (ориентирам) вы определяете данное расстояние?

6. Если вам необходимо перестроиться со своей полосы в соседнюю (остановившийся впереди вас автомобиль не начал движение на зеленый сигнал светофора, а включил аварийную сигнализацию), как вы определите безопасное расстояние, на котором вы можете выкручивать руль и начинать движение вперед?

Примечание. Постарайтесь вспомнить, что вы видите в момент принятия решения в том или ином случае, как совмещаются неподвижные элементы, находящиеся внутри автомобиля, и динамически изменяющиеся элементы внешней среды (те или другие части других транспортных средств или элементы разметки, бордюра и т. д.).

Приложение Е

Опросник «Стили деятельности» на выявление оценки связанности стилей

Инструкция

Попытайтесь представить себя в каждой из предложенных ситуаций. Как вам удобнее было бы осваивать (или исполнять) ту или иную деятельность, работу? Выберите вариант ответа.

Если ни один вариант не подходит, можете предложить собственный, для ответа можете использовать букву «в», если ее нет в ответах.

1. *Обслуживание станков в цеху (необходимо минимизировать количество брака в случаях поломки станка). Вы предпочтете действовать*:

а) по ситуации;

б) изучить работу каждого и сделать план движения.

2. *Вы осваиваете новый танец (новое танцевальное направление) (мужчины могут представить освоение отдельных техник в единоборствах). Ваше действие*:

а) повторю за танцующим и запомню;

б) разложу на элементы, освою каждый, их порядок и запомню после нескольких воспроизведений.

3. *Вы разучиваете новую песню. Ваше действие*:

а) разберу ноты, их соотношение, постараюсь пропеть каждую, отдельные комбинации, соберу мелодию;

б) предпочту пропеть вместе с поющим несколько раз, потом само запомнится.

4. *Вас пригласили играть в прятки (можно опираться на детские воспоминания). Вы решаете*:

а) быстро сориентироваться по ситуации;

б) тщательно изучить местности, продумать варианты, где можно спрятаться, где пробежать.

5. *Игра в футбол, волейбол. Ваши действия*:

а) предпочитаю наигранные комбинации;

б) по ситуации (зависит от команды).

6. *Подготовка к важному телефонному разговору. Вы*:

а) готовите план и возможные вопросы – ответы;

б) ориентируетесь по ходу беседы.

7. *Заучивание стихотворения наизусть побуждает вас*:

а) изучить его подробно, читать, сравнивать;

б) читать и запоминать.

8. *Подготовка к празднику. Ваши действия*:

а) ориентируюсь на ходу;

б) тщательно планирую каждый пункт, каждую деталь.

9. *Учеба, экзамен. Предпочитаете ли вы отвечать*:

а) в начале;

б) в конце.

10. *При вождении автомобиля вы бы предпочли*:

а) изучить заранее детали маршрута предстоящей поездки по картам или навигатору;

б) действовать исключительно по ситуации.

11. *Игра «Светофор» (действия при отсутствии необходимого цвета в одежде). Вы решаете*:

а) бежать наудачу;

б) запастись необходимыми цветами.

12. *Вы осваиваете новый тип задач по математике. Для вас*:

а) необходимо, чтобы предварительно все объяснили, разложили по полочкам, повторили;

б) достаточно примера перед глазами.

13. *Иностранный язык вы изучаете так*:

а) повторить устно и затем использовать в речи;

б) изучить грамматические конструкции, слова, а затем на их основе собирать предложения.

14. *Вы занимаетесь рисованием и считаете, что*:

а) можете легко срисовать образец без дополнительного анализа;

б) сначала нужно прослушать объяснение, понять, как правильно «конструировать» необходимое изображение.

15. *Приготовление необычного блюда для вас – это*:

а) иметь в наличии нужные продукты и строго следовать рецепту;

б) поймать настроение;

в) бывает по-разному.

16. *Задумывая проведение исследование, вы*:

а) тщательно изучаете литературу, устанавливаете «узкие» места и белые пятна, затем определяетесь с планом работы и неукоснительно следуете ему;

б) можете подхватить идею для исследования случайно и моментально ее реализовать.

17. *Осваивая новую программу (приложение) на компьютере или в телефоне, вы предпочитаете*:

а) получить предварительное объяснение, показ, иллюстрацию;

б) зачастую действуете интуитивно, методом «тыка»;

в) все зависит от целей и сложности программы.

Приложение Ж

Анкета «Представления участников дорожного движения о транспортных средствах и стилях вождения участников дорожного движения из групп с разными социально-демографическими и социально-профессиональными характеристиками»

Опрашиваемый (Ф.И.О. указываются по желанию):

1. Мужчина или женщина (ненужное зачеркнуть).
2. Возраст: полных лет_____.
3. Наличие водительского удостоверения: ЕСТЬ или НЕТ (ненужное зачеркнуть).
4. ДТП в опыте: по своей вине, по обоюдной, по чужой (есть/нет, количество)_____ (ненужное зачеркнуть).
5. Наличие реального стажа вождения (полных лет)_____.
6. Есть ли в семье водители: да или нет (ненужное зачеркнуть).

Задания:

А – Д. Назвать типичные транспортные средства для данных групп водителей.

Е1 – Е2. Описать манеру (стиль) вождения для обозначенной подгруппы (по возможности).

А. Мужчина средних лет, со средним образованием или ниже среднего, из ближнего зарубежья (бывших южных республик СССР), профессиональный водитель.

Б. Мужчина средних лет, со средним образованием или ниже среднего, россиянин, профессиональный водитель.

В. Пожилой мужчина, пенсионер.

Г. Мужчина средних лет, образование высшее, семейный, со средним достатком.

Д. Молодой человек из обеспеченной семьи, студент или молодой специалист, россиянин.

Е1. Женский стиль вождения.

Е2. Женщина молодая или средних лет, с высшим образованием, русская, домохозяйка.

Приложение И

Отбор вопросов для опросника «Стили деятельности» на основе значения шкалы альфа Кронбаха (по всем собранным данным)

На основе табл. И1 проводится количественная обработка данных: подсчитываются баллы, набранные по следующим вопросам: 1, 6, 8, 10, 12, 13, 16.

С помощью табл. И2 проводится качественная обработка данных и определяется преобладающий тип деятельности респондента.

Таблица И1

Статистика элемента по отношению к итогам

Номера вопросов	Масштабировать среднее при исключении элемента	Масштабировать дисперсию при исключении элемента	Исправленная корреляция между элементом и итогом	Квадрат множественного коэффициента корреляции	Альфа Кронбаха при исключении элемента
VAR00001	6,4688	9,269	0,264	0,103	0,498
VAR00006	6,4063	9,601	0,211	0,060	0,519
VAR00008	6,2375	9,000	0,350	0,149	0,464
VAR00010	6,3875	8,968	0,326	0,124	0,472
VAR00012	6,1813	9,709	0,219	0,072	0,515
VAR00013	6,4438	9,682	0,190	0,050	0,528
VAR00016	6,3875	9,107	0,308	0,103	0,480

Таблица И2

Преобладающий стиль деятельности

Импульсивный	Переходный (неустойчивый)	Планирующий
5 и меньше	6–9 (8)	10 и больше

Работа по изучению связанности стилей, проявляющихся в разных видах деятельности, была продолжена, и в дальнейшем данные анализировались с учетом пола и возраста респондентов. Анализировались особенности связанности стилей у женщин (младше 19 и от 19 лет и старше) и мужчин (младше 19 и 19 и старше). Результаты представлены в таблицах приложения К.

Приложение К

Отбор вопросов для опросника «Стили деятельности» на основе значений шкалы альфа Кронбаха (с учетом пола и возраста) для девушек младше 19 лет

На основе табл. К1 проводится количественная обработка данных: подсчитываются баллы, набранные по следующим вопросам: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 (15 – медиана; 14.76 – среднее; меньше 15 – скорее, импульсивные, больше или равно 15 – скорее, планирующие).

Исходя из набранной суммы баллов, проводится качественная обработка данных (табл. К2) и делается вывод о том стиле деятельности, который преобладает у респондента.

Таблица К1

Статистика элемента по отношению к итогам

Номера вопросов	Масштабировать среднее при исключении элемента	Масштабировать дисперсию при исключении элемента	Исправленная корреляция между элементом и итогом	Квадрат множественного коэффициента корреляции	Альфа Кронбаха при исключении элемента
VAR00001	13,0909	28,898	0,462	0,584	0,624
VAR00002	12,9394	31,621	0,179	0,559	0,665
VAR00003	13,7576	31,752	0,284	0,370	0,651
VAR00004	13,7576	30,939	0,387	0,680	0,640
VAR00005	13,5758	32,189	0,172	0,517	0,663
VAR00006	12,8788	29,797	0,375	0,472	0,637
VAR00007	13,6667	33,042	0,108	0,609	0,670
VAR00008	13,0000	31,250	0,236	0,590	0,656
VAR00009	12,9091	32,023	0,172	0,618	0,664
VAR00010	13,0606	32,184	0,134	0,489	0,670
VAR00011	13,6364	32,364	0,183	0,449	0,661
VAR00012	12,7879	31,110	0,280	0,423	0,650
VAR00013	12,8788	29,672	0,352	0,615	0,639
VAR00014	13,5152	30,320	0,398	0,535	0,636
VAR00015	12,7273	31,705	0,199	0,599	0,661
VAR00016	13,1818	29,216	0,422	0,615	0,629

Таблица К2

Преобладающий стиль деятельности

Импульсивный	Переходный (неустойчивый)	Планирующий
10 и меньше	11–18 (15)	19 и больше

Приложение Л

Отбор вопросов для опросника «Стили деятельности» на основе значений шкалы альфа Кронбаха (с учетом пола и возраста) для девушек от 19 лет и старше

На основе табл. Л1 проводится количественная обработка данных: подсчитываются баллы, набранные по следующим вопросам: 1, 6, 8, 10, 12, 16.

Исходя из набранной суммы баллов, проводится качественная обработка данных (табл. Л2) и делается вывод о том стиле деятельности, который преобладает у респондента.

Таблица Л1

Статистика элемента по отношению к итогам

Номера воросов	Масштабировать среднее при исключении элемента	Масштабировать дисперсию при исключении элемента	Исправленная корреляция между элементом и итогом	Квадрат множественного коэффициента корреляции	Альфа Кронбаха при исключении элемента
VAR00001	6,1389	7,609	0,407	0,194	0,564
VAR00006	6,1111	8,502	0,222	0,182	0,639
VAR00008	5,7778	7,835	0,501	0,370	0,536
VAR00010	6,0278	7,856	0,369	0,174	0,580
VAR00012	6,0000	8,571	0,258	0,358	0,621
VAR00016	6,1944	7,818	0,431	00,200	0,557

Таблица Л2

Преобладающий стиль деятельности

Импульсивный	Переходный (неустойчивый)	Планирующий
6,75	7–9 (8)	10 и больше

Приложение М1

Отбор вопросов для опросника «Стили деятельности» на основе значений шкалы альфа Кронбаха (с учетом пола и возраста) для юношей до 19 лет

На основе табл. М1 проводится количественная обработка данных – подсчитываются баллы, набранные по следующим вопросам: 1, 6, 8, 10, 12, 16.

Исходя из набранной суммы баллов, проводится качественная обработка данных и делается вывод о стиле деятельности, который преобладает у респондента (табл. М2).

Таблица М1

Статистика элемента по отношению к итогам

Номера вопросов	Масштабировать среднее при исключении элемента	Масштабировать дисперсию при исключении элемента	Исправленная корреляция между элементом и итогом	Квадрат множественного коэффициента корреляции	Альфа Кронбаха при исключении элемента
VAR00001	7,2143	13,649	0,298	0,218	0,585
VAR00003	7,6714	14,514	0,302	0,181	0,586
VAR00005	7,0857	13,152	0,375	0,219	0,564
VAR00006	7,2000	14,365	0,210	0,129	0,608
VAR00008	6,8286	13,506	0,347	0,190	0,572
VAR00010	7,1571	13,555	0,324	0,192	0,578
VAR00012	6,7714	14,208	0,237	0,112	0,601
VAR00016	6,8857	13,175	0,364	0,141	0,567
VAR00017	7,1857	14,762	0,218	0,150	0,604

Таблица М2

Преобладающий стиль деятельности

Импульсивный	Переходный (неустойчивый)	Планирующий
6	7–10 (8)	11 и больше

Приложение Н

Отбор вопросов для опросника «Стили деятельности» на основе значений шкалы альфа Кронбаха (с учетом пола и возраста) для юношей от 19 лет и старше

На основе табл. Н1 проводится количественная обработка данных – подсчитываются баллы, набранные по следующим вопросам: 1,3, 5, 6, 8, 10, 12, 16, 17.

Исходя из набранной суммы баллов, проводится качественная обработка данных и делается вывод о стиле деятельности, который преобладает у респондента (табл. Н2).

Таблица Н1

Статистика элемента по отношению к итогам

Номера вопросов	Масштабировать среднее при исключении элемента	Масштабировать дисперсию при исключении элемента	Исправленная корреляция между элементом и итогом	Квадрат множественного коэффициента корреляции	Альфа Кронбаха при исключении элемента
VAR00001	5,2000	9,747	0,359	0,376	0,701
VAR00008	5,4000	8,253	0,659	0,480	0,602
VAR00012	5,1000	10,095	0,306	0,310	0,716
VAR00013	5,3000	8,958	0,506	0,326	0,654
VAR00014	5,5500	9,103	0,483	0,303	0,662
VAR00015	4,9500	10,471	0,379	0,195	0,694

Таблица Н2

Преобладающий стиль деятельности

Импульсивный стиль	Переходный (неустойчивый)	Планирующий стиль
5	6–9 (9)	10 и больше

Приложение П

Анкета «Оценка надежности деятельности водителя»

Описание водительской биографии (в отношении участия водителя в ДТП по тем или иным причинам при наличии того или иного стажа вождения)	Профессионалы/ любители	Оценка эксперта
Есть несколько по своей вине или по разным причинам, в том числе по своей вине, стаж 1 год	Без разделения на профессиональных водителей и водителей-любителей	
Есть несколько по своей вине или по разным причинам, в том числе по своей вине, стаж 3 года		
Есть несколько по своей вине или по разным причинам, в том числе по своей вине, стаж 3–10 лет		
Есть несколько по своей вине или по разным причинам, в том числе по своей, стаж более 10 лет		
По своей вине 1 ДТП, стаж 1 год		
По своей вине 1 ДТП, стаж 3 года		
По своей вине 1 ДТП, стаж 3–10 лет		
По своей вине 1 ДТП, стаж более 10 лет		
По обоюдной вине 1 ДТП, стаж 1 год		
По обоюдной вине 1 ДТП, стаж 1–3 лет		
По обоюдной вине 1 ДТП, стаж 3–10 лет		
По обоюдной вине 1 ДТП, стаж более 10 лет		
Несколько ДТП по чужой вине (2 и более), стаж до 1 года		
Несколько ДТП по чужой вине (2 и более), стаж 1–3 года		
Несколько ДТП по чужой вине (2 и более), стаж 3–10 года		
Несколько ДТП по чужой вине (2 и более), стаж более 10 лет		
1 ДТП по чужой вине, стаж до года		
1 ДТП по чужой вине, стаж 1–3 года		
1 ДТП по чужой вине, стаж 3–10 лет		

Продолжение таблицы

Описание водительской биографии (в отношении участия водителя в ДТП по тем или иным причинам при наличии того или иного стажа вождения)	Профессионалы/ любители	Оценка эксперта
Нет ДТП, стаж 1 год	Без разделения на профессиональных водителей и водителей-любителей	
Нет ДТП, стаж 1–3 года		
Нет ДТП, стаж 3–10 лет		
Нет ДТП, стаж более 10 лет		
Нет ДТП у профессионалов, стаж 3–10 лет	Только группа профессионалов	
Нет ДТП у профессионалов, стаж более 10 лет		

Содержание

Предисловие 3
Введение 5

Глава 1. Стили в психологии. Из прошлого в будущее 8
1.1. Из истории изучения стилей в психологии 8
1.1.1. Стили как зеркало истории психологии 8
1.1.2. Когнитивные стили 11
1.1.3. Когнитивные стили и успешность в интеллектуальной и профессиональной деятельности 15
1.1.4. Стили деятельности 19
1.2. Стилевое приспособление. Роли механизмов адаптации и компенсации 21
1.2.1. Общие сведения об адаптации и компенсации 21
1.2.2. Механизмы адаптации и компенсации в стилевом приспособлении. Факторы детерминации (запуска) 23
1.3. Стили и успешность: стили и псевдостили 29
1.3.1. Успешность 29
1.3.2. Индивидуальные стили деятельности, типовые стили деятельности, стили саморегуляции, стили вождения и их влияние на успешность деятельности 33

ГЛАВА 2. Рефлексия как фактор стилевого приспособления 37
2.1. Псевдостили в деятельности и возможные причины их формирования и негативной динамики. Гипотезы 38
2.2. Обоснование значимости роли рефлексии как психологического механизма, детерминирующего стилевое приспособление 44
2.2.1. Мастерство: способы и средства деятельности 44
2.2.2. Стили и рефлексивный механизм 47
2.3. Основные понятия психологии рефлексии: содержание, функции, уровни, типологизация 53
2.3.1. Понятие рефлексии в философии и психологии 53
2.3.2. Направленность, содержание, типы и функции рефлексии 59

2.4. Рефлексия, самоконтроль и саморегуляция.
Определение подхода к пониманию рефлексивного механизма 66
2.4.1. Самоконтроль и саморегуляция. 66
2.4.2. Рефлексия и соотношение между самоконтролем
и саморегуляцией 70
2.4.3. Рефлексивный механизм. 71
2.4.4. Дискуссионные проблемы психологии рефлексии 72
2.4.5. Рефлексивность и успешность деятельности. 74
2.4.6. Условия активизации рефлексии. Рефлексия
в онтогенезе 82

**Глава 3. Методика и результаты отдельных
эмпирических исследований 87**
3.1. Подходы к определению объекта,
предмета и гипотез исследования 87
3.1.1. Выбор объекта исследования в свете новой парадигмы . . . 87
3.1.2. Факторы детерминации стилей и псевдостилей
и предмет исследования (на примере стилей автовождения) 99
3.1.3. Цель, объект, предмет
и гипотезы эмпирического исследования 132
3.2. Связанность стилей деятельности на основе оценки
выраженности ориентировочной составляющей (планирования)
в разных видах деятельности 134
3.3. Динамика характеристик стиля
на примере стиля вождения 145
3.3.1. Выделение характеристик стиля вождения
в процессе подготовки к созданию
опросника «Стиль вождения» 145
3.3.2. Роль пола и возраста как факторов
детерминации стиля. Проблема динамики стилей. 165
3.3.3. Динамика отдельных характеристик стилей
на примере стилей автовождения 199
3.3.4. Сравнительный анализ динамики отдельных
стилевых характеристик у водителей с разным уровнем
надежности (потенциальных носителей стилей
и псевдостилей). 210

Глава 4. Значение рефлексии для отдельных компонентов водительской деятельности и формирования отдельных стилевых характеристик 219
4.1. Значение рефлексии для компенсации недостаточно развитого чувства габаритов 219
4.2. Роль рефлексии в построении картины мира участников дорожного движения из групп с разными социально-демографическими и социально-профессиональными характеристиками 231
4.2.1. Вождение как общение и культура вождения. 231
4.2.2. Возможности проектирования идеальных систем «водитель – автомобиль» 248

Список литературы 262
Приложения 283

Монография

Лобанова И. Ю.

ОЧЕРКИ РЕФЛЕКСИВНОЙ ПСИХОЛОГИИ СТИЛЕЙ (НА ПРИМЕРЕ СТИЛЕЙ АВТОВОЖДЕНИЯ)

Монография

Редактор
Корректор *Е. Н. Апринцева*
Компьютерная верстка *О. Н. Комиссаровой*

Подписано к печати2020. Формат 60×84 $^{1}/_{8}$. Бумага офсетная.
Усл. печ. л. . Тираж экз. Заказ . «С» .
Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет.
190005, Санкт-Петербург, 2-я Красноармейская ул., д. 4.
Отпечатано на МФУ. 198095, Санкт-Петербург, ул. Розенштейна, д. 32, лит. А.

ДЛЯ ЗАПИСЕЙ