DOI: https://doi.org/10.64076/ap260928.03

Ruslana Riabko
South Ukrainian National Pedagogical University
named after K. D. Ushynsky, Odesa, Ukraine

PSYCHOLOGICAL READINESS OF THE INDIVIDUAL FOR SAFE VEHICLE OPERATION

Abstract. Psychological readiness for safe driving is a complex construct associated with the regulation of driver behavior, decision-making, and functioning under conditions of risk and uncertainty. The study examines decisiveness, risk propensity, locus of control, and tolerance of ambiguity as psychological characteristics potentially related to driver behavior. An empirical study was conducted with 54 drivers aged 20 to 71. The relationships between these characteristics and indicators of driver behavior were examined. Statistically significant relationships were found between locus of control and driver behavior, as well as between risk propensity and tolerance of ambiguity.

Keywords: psychological readiness, safe driving, driving behaviour, locus of control, risk proclivity, tolerance for ambiguity.

Руслана Рябко
Південноукраїнський національний педагогічний
університет імені К. Д. Ушинського, Одеса, Україна

ПСИХОЛОГІЧНА ГОТОВНІСТЬ ОСОБИСТОСТІ ДО БЕЗПЕЧНОГО КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

Анотація. Психологічна готовність до безпечного керування транспортними засобами є складним утворенням, яке пов’язане з особливостями регуляції поведінки водія, прийняття рішень та функціонування в умовах ризику й невизначеності. У дослідженні розглянуто рішимість, схильність до ризику, локус контролю та толерантність до невизначеності як психологічні характеристики, потенційно пов’язані з водійською поведінкою. На вибірці 54 водіїв віком від 20 до 71 року досліджено взаємозв’язки зазначених характеристик із показниками поведінки водія. Виявлено статистично значущі зв’язки локусу контролю з водійською поведінкою та схильності до ризику з толерантністю до невизначеності.

Ключові слова: психологічна готовність, безпечне керування, водійська поведінка, локус контролю, схильність до ризику, толерантність до невизначеності.

Психологічна готовність особистості до діяльності традиційно розглядається в психологічній науці не як окрема навичка, а як інтегративне особистісне утворення, яке об’єднує мотиваційні, когнітивні та регуляторні ресурси, необхідні для адекватного реагування на вимоги ситуації [1; 2]. У контексті діяльності водія це положення набуває особливого значення. Керування транспортним засобом належить до тих видів діяльності, ефективність яких визначається не тільки технічною майстерністю та знаннями правил дорожнього руху, а й здатністю особистості безперервно координувати: сприймання, оцінку та прогнозування мінливої дорожньої ситуації в умовах жорсткого дефіциту часу й неповної інформації. Від водія вимагається не лише застосування набутих знань і навичок, а й постійна регуляція власної поведінки відповідно до змін ситуації, оцінювання можливих ризиків та прийняття рішень за умов невизначеності. При цьому,

помилкове рішення може мати наслідки не лише для самого водія, а й для інших учасників дорожнього руху. Особливої актуальності ця проблема набуває в умовах повномасштабної війни в Україні, яка створює додаткове психоемоційне навантаження на особистість та може ускладнювати підтримку необхідного рівня уваги, саморегуляції й емоційної стійкості.

Систематичний огляд і метааналіз Y. Liu, J. Xu і Y. Zheng [3], які узагальнили вісімнадцять досліджень поведінкових і психологічних характеристик водіїв у зв'язку з ризиком дорожньо-транспортних пригод, свідчить про актуальність подальшого вивчення психологічних характеристик, пов'язаних із водійською поведінкою, що безпосередньо відповідає логіці цього дослідження, зосередженого саме на диспозиційних характеристиках водія. На противагу, інша частина досліджень зосереджується на ситуативних конструктах: так, T. Özkan і T. Lajunen розробили дорожньо-специфічну шкалу Traffic Locus of Control (T-LOC) для оцінювання приписування причин конкретних дорожніх подій [4], а X. Zhang зі співавторами показали зв'язок ситуативного сприймання дорожнього ризику з прийняттям рішень [6]. У цьому дослідженні, на відміну від зазначених робіт, застосовано загальнішу, диспозиційну методику локусу контролю, яка дає змогу розглянути стійкі особистісні характеристики поза межами конкретної дорожньої ситуації.

Мета дослідження – за допомогою комплексу психодіагностичних методик емпірично розглянути психологічну готовність особистості до безпечного керування транспортним засобом як багатокомпонентну характеристику, пов'язану з локусом контролю, схильністю до ризику, толерантністю до невизначеності та рішимістю, а також визначити взаємозв'язки цих характеристик із показниками водійської поведінки. Відповідно до мети сформульовано гіпотези: особливості локусу контролю пов'язані з характером водійської поведінки: вища інтернальність поєднується з меншою вираженістю небажаних проявів, тоді як орієнтація на випадковість – із більшою; показники рішимості пов'язані з показниками водійської поведінки, зокрема з меншою вираженістю її небажаних проявів; схильність до ризику позитивно пов'язана з толерантністю до невизначеності – вищий рівень схильності до ризику поєднується з вищою толерантністю до невизначеності.

Вибірку становили 54 водії віком від 20 до 71 року (39 чоловіків, 15 жінок), які керують транспортним засобом не рідше трьох разів на тиждень; водійський стаж до трьох років мали 13 осіб, понад три роки – 41 особа.

Для емпіричного дослідження зазначених характеристик сформовано комплекс психодіагностичних методик, добір яких зумовлений їхньою відповідністю основним аспектам водійської діяльності – прийняттю рішень, оцінюванню та прийняттю ризику, функціонуванню в умовах невизначеності й усвідомленню джерел контролю за власною поведінкою. Водійську поведінку оцінювали за допомогою Driver Behaviour Questionnaire (DBQ), що дало змогу зіставити психологічні характеристики особистості з проявами поведінки водія. Методика "Диференціальна діагностика рішимості" (О.П. Саннікова, О.І. Санніков) охоплює 12 шкал (спонтанність, гнучкість, стрімкість, догматичність, самостійність, рефлексивність, далекоглядність,

докладність, ризикованість, асертивність, авантюрність, толерантність) та загальний показник, які дають змогу диференціювати не лише рівень рішимості водія, а й її конкретні поведінкові прояви в процесі прийняття рішень. "Тест-опитувальник якісних компонентів схильності до ризику "ризик-риси" (О.П. Саннікова, С.В. Бикова) дозволяє проаналізувати схильність до ризику як багатокомпонентну характеристику, яка включає емоційний, когнітивний, дійовий (поведінковий) і регулятивний компоненти. Такий підхід відповідає розумінню ризикованої поведінки водія не як одновимірної риси, а як результату взаємодії різних психологічних механізмів – емоційного ставлення до небезпеки, когнітивної оцінки ризику, готовності діяти та здатності регулювати власну поведінку в ризикованій ситуації.

Для оцінювання особливостей водійської поведінки використано Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) у короткій версії, представленій R. Rowe та співавторами [5]. Опитувальник дає змогу оцінити загальний показник небажаних проявів водійської поведінки, а також окремі її компоненти: агресивні та звичайні порушення, промахи (slips) і помилки (errors). В основі методики лежить розмежування когнітивних і мотиваційних механізмів відхилень у поведінці водія: помилки відображають збої переробки інформації, тоді як порушення – свідоме недотримання правил. Це дало змогу співвіднести досліджувані психологічні характеристики не лише із загальним показником водійської поведінки, а й з її конкретними типами. Дослідницька версія визначення локусу контролю IPC побудована на моделі трьох відносно незалежних шкал – інтернальність, впливові інші, випадковість, що дає змогу точніше диференціювати джерела, яким людина приписує контроль над подіями свого життя. Це принципово важливо для аналізу водійської діяльності, оскільки дає змогу розрізнити, чи пояснює водій дорожні події власними діями, впливом інших учасників руху або суто випадковістю, а не лише фіксувати узагальнену "внутрішню" чи "зовнішню" орієнтацію. Методика толерантності до невизначеності С. Баднера охоплює три складові – новизну, складність і принципову нерозв’язність ситуації, а також загальний показник, що узгоджується зі специфікою дорожньої ситуації, яка постійно поєднує нові, складні й неоднозначні для оцінювання елементи, а водій змушений діяти за неповної інформації про їх подальший розвиток. Статистичну обробку здійснено за допомогою коефіцієнта рангової кореляції Спірмена та порівняння групових показників.

Установлено статистично значущий негативний зв’язок інтернальності із загальним показником DBQ ($\rho = -0{,}279$; $p = 0{,}041$), а також із показниками помилок ($\rho = -0{,}318$; $p = 0{,}019$) і неуважності ($\rho = -0{,}410$; $p = 0{,}002$); орієнтація на випадковість, своєю чергою, позитивно пов’язана із загальним показником DBQ ($\rho = 0{,}279$; $p = 0{,}041$). Отриманий результат узгоджується з класичними уявленнями теорії локусу контролю: інтернальна орієнтація передбачає суб’єктивне відчуття особистої відповідальності за наслідки власних дій, що, ймовірно, спонукає до обачнішої поведінки за кермом, тоді як орієнтація на випадковість знижує суб’єктивну значущість власних зусиль для запобігання негативним подіям і тим самим послаблює мотивацію контролювати власну поведінку.

Виявлено позитивний зв'язок схильності до ризику з толерантністю до невизначеності (ρ = 0,331; p = 0,014). Отриманий результат може бути пов'язаний із тим, що здатність діяти в ситуації неповної або неоднозначної інформації створює психологічні передумови для прийняття ризикованих рішень. Водночас, характер отриманого зв'язку не дає підстав робити висновок про причинно-наслідковий механізм, тому запропоноване пояснення потребує подальшої перевірки. Статистично значущого зв'язку між загальним показником рішимості та водійською поведінкою не встановлено (ρ = -0,124; p = 0,372). Відсутність зв'язку на рівні узагальненого показника не обов'язково свідчить про відсутність зв'язку рішимості з водійською поведінкою як такої: методика "Диференціальна діагностика рішимості" об'єднує різнорідні та різноспрямовані шкали (зокрема, самостійність і догматичність, рефлексивність і стрімкість), тому специфічні для водіння ефекти окремих складових рішимості могли взаємно нівелюватися на рівні сумарного бала.

Додатково виявлено зниження схильності до ризику (ρ = -0,281; p = 0,040) і толерантності до невизначеності (ρ = -0,290; p = 0,034) з віком; за статтю виявлено відмінності за схильністю до ризику (p = 0,002) та самооцінкою безпеки водіння (p = 0,010); за водійським стажем – за толерантністю до невизначеності (p = 0,007) та самооцінкою безпеки водіння (p = 0,002). Водночас загальний показник DBQ статистично значущо не відрізнявся за віком, статтю та водійським стажем, що свідчить про відсутність виявлених у вибірці відмінностей загального рівня небажаних проявів водійської поведінки за зазначеними характеристиками.

Психологічна готовність до діяльності у сучасних психологічних підходах не має єдиного усталеного визначення і розглядається як багатоаспектне, інтегративне утворення, яке поєднує психологічні властивості та стани особистості. У структурі готовності розрізняють її тривалу, сформовану в процесі підготовки та діяльності, та короткочасну, ситуативну складову, яка забезпечує актуальну готовність до виконання конкретних завдань [1; 2]. Для діяльності водія таке розмежування є важливим, оскільки безпечність та ефективність керування залежать як від відносно стійких індивідуально-психологічних характеристик, так і від здатності актуалізувати їх у конкретній дорожній ситуації.

У проведеному дослідженні увагу зосереджено передусім на індивідуально-психологічних характеристиках, які можуть становити основу тривалої готовності водія та бути пов'язаними з особливостями регуляції його поведінки. Рішимість, схильність до ризику, локус контролю та толерантність до невизначеності розглядалися як характеристики, пов'язані з прийняттям рішень, оцінюванням ризику, функціонуванням в умовах невизначеності та регуляцією власної поведінки. Отримані результати показали, що їхній зв'язок із водійською поведінкою має диференційований характер. До властивостей, пов'язаних із меншою вираженістю небажаних проявів водійської поведінки, згідно проведеного дослідження, належить інтернальність. Вищий рівень інтернальності поєднувався з нижчими показниками загального DBQ, помилок і неуважності. Отже, орієнтація на власний контроль та відповідальність за наслідки власних дій може розглядатися як психологічний ресурс регуляції

поведінки водія. Натомість, орієнтація на випадковість була пов'язана з більшою вираженістю небажаних проявів водійської поведінки. Це дає підстави розглядати зовнішнє приписування причин подіям через випадковість або долю як характеристику, потенційно несприятливу для регуляції поведінки за кермом. Водночас виявлений позитивний зв'язок схильності до ризику з толерантністю до невизначеності характеризує взаємопов'язаність цих властивостей, але не дає підстав відносити їх безпосередньо до позитивних чи негативних чинників водійської поведінки. Загальний показник рішимості статистично значущого зв'язку з водійською поведінкою не виявив.

Виявлені взаємозв'язки дозволяють розглядати зазначені індивідуально-психологічні властивості у контексті професійно важливих характеристик водія: регуляції поведінки, психоемоційної стійкості, надійності та ефективності діяльності. Розвиненість таких властивостей може мати значення для підтримання стабільності показників керування транспортним засобом, що дає змогу розглядати їх як складові психологічного забезпечення безпечної водійської діяльності. Перспективним є подальше дослідження психологічної готовності водіїв із розширенням вибірки та використанням дорожньо-специфічних методик оцінювання локусу контролю і сприймання ризику.

REFERENCES / СПИСОК ДЖЕРЕЛ

1. Кириченко А. В. Феноменологія категорії "психологічна готовність особистості до діяльності" у наукових дослідженнях // Вісник Національного університету оборони України. 2020. № 1 (54). С. 114–120. DOI: https://doi.org/10.33099/2617-6858-2020-54-1-114-120

2. Кокун О. М. Зміст та структура психологічної готовності фахівців до екстремальних видів діяльності // Проблеми екстремальної та кризової психології. Збірник наукових праць. Вип. 7. - Харків.: УЦЗУ, 2010. - С. 182 – 190.

3. Liu Y., Xu J., Zheng Y. Driver behavioral and psychological traits as risk factors for traffic accidents: a systematic review and meta-analysis. International Journal of Injury Control and Safety Promotion. 2026. P. 1–11. DOI: 10.1080/17457300.2026.2678330.

4. Özkan T., Lajunen T. Multidimensional Traffic Locus of Control Scale (T-LOC): Factor structure and relationship to risky driving. Personality and Individual Differences. 2005. Vol. 38, No. 3. P. 533–545. DOI: 10.1016/j.paid.2004.05.007.

5. Rowe R., Roman G. D., McKenna F. P., Barker E., Poulter D. Measuring errors and violations on the road: A bifactor modeling approach to the Driver Behaviour Questionnaire. Accident Analysis & Prevention. 2015. Vol. 74. P. 118–125. DOI: 10.1016/j.aap.2014.10.012.

6. Zhang X., Chang R., Wang M., Sui X. The influence of driver's risk perception ability on driving decision-making: An ERP study. Current Psychology. 2024. Vol. 43. P. 21995–22005. DOI: 10.1007/s12144-024-05884-y.