

УДК 316.614+174

**Рогов Е.И.,
Симченко А.Н.**

ВЛИЯНИЕ СОЦИАЛЬНЫХ ПРЕДСТАВЛЕНИЙ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ОСОБЕННОСТИ ЕЕ РЕАЛИЗАЦИИ

Ключевые слова: социальные представления, профессиональные представления, ведущая деятельность, уровень выполнения деятельности, профессионализм.

Проблема становления профессионального самосознания субъекта является одним из важных аспектов профессиональной подготовки, в процессе которой у субъекта формируется некоторая система психических образов, лежащая в основе регуляции поведения и в конечном счете его жизни в целом. В результате человек действует и чувствует себя, как отмечал Э. Берн, не в соответствии с действительными фактами, а в соответствии со своими представлениями об этих фактах [1]. Специфика формируемой в голове человека картины мира определяет глубину и границы познания, эмоциональное отношение и готовность активного действия в нем.

В то же время представления о выполняемой деятельности, складывающиеся у субъекта, не являются строго индивидуальными, и так как они обычно порождаются, проверяются и уточняются в повседневной коммуникации, то их можно отнести к разновидности социальных представлений. Основное отличие социальных представлений в том, что они создаются коллективно и коллективно поддерживаются. Поскольку многие из самых фундаментальных представлений существуют в определенной культурной группе на протяжении довольно длительного периода времени, существует очень малая вероятность того, чтобы один индивид мог вызвать существенное изменение в социальных представлениях, преобладающих внутри этой группы. Индивиду или группе нельзя приписать изолированное убеждение или категорию. Любая идея (убеждение) предполагают наличие огромного количества других, вместе с которыми она образует представление [7].

Социальное представление необходимо человеку для того, чтобы понять смысл окружения, в соответствии с

которым он выстраивает линию поведения. Только таким путем можно уменьшить опасность разрушения привычного хода вещей и осмыслить социальную реальность. Поэтому изучение социальных представлений позволяет выяснить отношение различных групп к некоторым явлениям в их жизни, а также понять, как формируются эти представления и как они взаимосвязаны с выполняемой деятельностью.

Профессиональное обучение, воспитание и накопление опыта профессиональной работы, т.е. включение конкретного профессионального содержания, изменяет сознание, делает его профессиональным. Возникнув, профессиональное самосознание само становится важным звеном в регулировании как текущей деятельности, так и развития субъекта в целом. Г.В. Суходольский подчеркивает, профессиональная психика накладывает свой отпечаток на все характеристики человека как индивида, субъекта деятельности, личности и индивидуальности, а также на метасистему, в которой он работает [9].

В данном случае понятие «профессиональная деятельность» выступает тождественным понятию «ведущая деятельность», т.е. деятельность, осуществление которой определяет возникновение и формирование основных психологических новообразований человека на определенной ступени его развития [5].

С другой стороны, субъект может включаться в большое количество видов деятельности, не являющихся значимыми и не столь глубоко отражающимися в его сознании (готовит пищу, но не повар; водит автомобиль, но не шофер; мастерит деревянные поделки, но не столяр, и пр.). И если большинство авторов оценивает профессиональное самосознание как сложное личностное образование, формирующееся под воздействием профессиональной среды и активного участия субъекта в профессиональной деятельности [4; 9 и др.], то вопросы о значении непрофессиональной, «обслуживающей» интересы субъекта, «любительской» деятельности, ее роли и отражении в его сознании, регуляции поведения практически не ставятся.

Важность проблемы возможностей регулирования «непрофессиональных» представлений обусловлена тем, что некоторые виды любительской деятельности непосредственно связаны с безопасностью существования общества. И если, скажем, летчиков-любителей в нашей стране еще немного, то сведения о дорожно-транспортных происшествиях с участием водителей-непрофессионалов напоминают сводки с фронта (табл. 1). Общее ежегодное число жертв ДТП в России многократно превышает количество погибших и раненых в стихийных бедствиях и техногенных катастрофах. Более 30% погибших в ДТП

Таблица 1

Статистические данные о смертности на дорогах России
по вине водителей-любителей и профессионалов

По вине водителей		1994 г.	1995 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Погибло человек (тыс.)	любители	18,6	18	18,2	19,4	21,5	23,3	22,7	23,3
	профессионалы	7,7	6,2	3,2	3,1	3	2,7	2,5	2,3
Ранено человек (тыс.)	любители	106,5	107,1	118,8	126,1	149	173,1	181,6	203,4
	профессионалы	29,7	26,5	16,5	16,3	17,4	17,8	17,4	18,1

Источник: [8].

составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста (26–41 год), из числа раненых более 10 тыс. становятся инвалидами (это более 15% всех лиц, признаваемых в России инвалидами из-за травм) [8].

Неадекватность или рассогласование представлений субъекта в отношении непосредственно выполняемой деятельности, не являющейся для него профессиональной или ведущей, может вести к ее некачественному выполнению, неадекватной мотивации и низкому уровню самоконтроля и ответственности.

Специфика профессиональной деятельности водителя в том, что она осуществляется вне трудового коллектива и сопровождается высокой нервно-эмоциональной перегрузкой. Труд водителя включает: управление автомобилем при выполнении перевозок, приемку автомобиля у сменщика, подготовку к выезду на линию и оформление необходимой документации, сдачу автомобиля сменщику, устранение ряда неисправностей автомобиля. Кроме того, водитель в ряде случаев выполняет обязанности кондуктора, контролера, экспедитора. Однако основным содержанием труда водителя, наиболее важным, ответственным, занимающим, как правило, большую часть рабочего времени и вместе с тем наиболее характерным для его труда в целом, является вождение автомобиля [6].

Значительную роль в деятельности водителя, определяющую во многих случаях правильность и точность его действий, играет его эмоциональное состояние. В работе водителя непрерывно возникают источники эмоционального напряжения: опасная ситуация на дороге, подъезд к оживленному перекрестку и к сложной транспортной развязке и т.д. Опытные, уверенные в

себе водители, обладающие твердым и решительным характером, действуют в опасной ситуации точно и быстро [2].

Характеристики профессионального труда водителя порождают представления о нем как о тяжелом, напряженном, связанном с эмоционально-волевыми перегрузками, выполняемом умелыми, решительными, собранными субъектами.

В то же время социальные представления о водителях любительского уровня содержат отнюдь не лестные характеристики, так как они даже в простых ситуациях нередко проявляют растерянность, не выполняют необходимых действий или вместо них выполняют лишние. Наиболее ярко эти представления реализуются в образе водителя-женщины.

Таким образом, можно предположить, что деятельность управления автомобилем обусловлена особенностями сложившихся у субъекта представлений о вождении, а также имеет взаимосвязь с некоторыми поведенческими характеристиками.

С целью выявления особенностей представлений водителей с разным уровнем включенности и с разным отношением к деятельности управления автомобилем было проведено исследование с участием работающих водителей-профессионалов и водителей, занимающиеся вождением на любительском уровне.

В общей выборке представлены 80 респондентов: 67 мужчин и 13 женщин. Среди водителей-профессионалов женщин нет. Возраст респондентов варьируется от 25 до 60 лет на момент проведения исследования.

Для методического обеспечения исследования использовались следующие психодиагностические методики: анкета для водителей (Е.И. Рогов, А.Н. Симченко); опросник Е.И. Рогова,

направленный на изучение особенностей представлений о деятельности вождения, представляющий собой модификацию шкалы семантического дифференциала и позволяющий определить такие факторы представлений, как активность, оценка, сила, четкость. Для определения выраженности профессионально важных качеств водителей использовался опросник, включающий четыре фактора из личностного теста Кеттелла: фактор F (беспечность – озабоченность), фактор G (сознательность – беспринципность), фактор М (мечтательность – практичность), фактор Q3 (самоконтроль, сильная воля – индифферентность). Для измерения индивидуальных особенностей субъективного контроля над разнообразными жизненными ситуациями применялся опросник Роттера.

По результатам опроса с помощью методики «Анкета для водителей» выявлено, что водители-профессионалы ($\Sigma = 1,6$) в большей степени, чем водители-любители ($\Sigma = 1,8$), отличаются такими качествами, как надежность, осторожность, тщательность, что свидетельствует о наличии у них высокого уровня субъективного контроля и ответственности. Это в целом соответствует предположениям о влиянии водительского профессионализма на поведенческие характеристики.

Исследование представлений водителей об их деятельности показало, что для образов водителей-профессионалов характерна большая степень выраженности таких факторов, как фактор силы и фактор четкости. Полученные данные свидетельствуют о доминировании профессиональных представлений и их детальной представленности в сознании водителя-профессионала, а также позволяют заключить, что такие категории, как самоконтроль, способность держаться

принятой линии поведения, независимость от внешних обстоятельств и оценок, способность добиваться желаемого, контролировать ситуацию, важны для респондентов (табл. 2).

Таблица 2

Среднестатистические значения факторов представлений об объекте деятельности

Группа водителей	Фактор			
	оценки	силы	активности	четкости
Профессионалы	15,48	17,83	11,88	19,53
Любители	20,1	11,98	21,3	16,23

В то же время оказалось, что в представлениях водителей, занимающихся вождением на любительском уровне, доминирует фактор оценки и фактор активности. Это указывает на склонность данной группы респондентов относиться к вождению как к позитивному, социально желательному моменту, несущему удовлетворенность жизнью. Кроме того, представления водителей-любителей более вариативны, неординарны, что может отражаться в их активности, общительности, эмоциональной отзывчивости и импульсивности.

Как показывают полученные данные, представления водителей с разной направленностью и отношением к вождению автомобиля существенно различаются и, вероятно, не могут не отражаться на присущей им манере поведения.

Данные, полученные по факторам опросника Кеттелла (4 фактора), показали, что у водителей, занимающихся вождением на профессиональном уровне, более выражены такие качества, как совестливость и практичность, чем у водителей-любителей. Это свидетельствует о том, что для водителей-профессионалов в большей степени характерны обязательность, добро-

совестность, дисциплинированность, развитое чувство ответственности. Они чаще руководствуются реальностью, хорошо ориентируются в житейских ситуациях, грамотно решают практические вопросы. Также выявлено, что водители-профессионалы относятся к жизни серьезно, ответственно и отличаются высоким самоконтролем поведения, что проявляется в организованности и самодисциплине, умении хорошо контролировать свои эмоции и поведение, добиваться поставленной цели (табл. 3).

Таблица 3

Средние значения личностных факторов теста Кеттелла

Группа водителей	F (беспечность)	G (высокая социальность)	M (мечтательность)	Q3 (высокий самоконтроль)
Профессионалы	4,88	6,95	5,2	7,18
Любители	7,05	5,33	6,67	5,3

В группе водителей любительского уровня полученные личностные характеристики по данному тесту свидетельствуют об их большей беспечности, мечтательности. Более того, в некоторых случаях они могут проявлять недобросовестность и недостаточный самоконтроль за своим поведением.

Полученные данные позволяют говорить о том, что водители-профессионалы по сравнению с любителями обладают более выраженными про-

фессионально важными качествами: добросовестностью, дисциплинированностью, развитым чувством ответственности, высоким уровнем самоконтроля.

По результатам методики «Опросник Роттера» видно, что практически по всем шкалам интернальности водители, занимающиеся вождением профессионально, имеют более высокие показатели, чем водители-любители (табл. 4). Это обстоятельство позволяет профессионалам считать себя более независимыми, решительными, справедливыми, способными, в отличие от водителей-любителей, характеризующих себя как эгоистичных, зависимых, нерешительных, суетливых, враждебных, неуверенных, несамостоятельных. Среди отдельных шкал показателна выраженность преобладания интернальности в области неудач и производственных отношений, что свидетельствует о более серьезном, ответственном подходе респондентов-профессионалов к деятельности вождения. Это, вероятно, связано с установкой водителей-профессионалов на то, что происходящие с ними события зависят прежде всего от них самих (их компетентности, целеустремленности, уровня способностей и т.п.) и являются закономерными следствиями их действий и поступков.

Исследование взаимосвязи личностных характеристик водителей

Таблица 4

Средние значения по шкалам опросника Роттера

Группа водителей	Шкалы интернальности						
	ИО (общая)	ИД (в области достижений)	ИН (в области неудач)	ИС (в семейных отношениях)	ИП (в производственных отношениях)	ИМ (в области межличностных отношений)	ИЗ (в отношении здоровья и болезни)
Профессионалы	6,48	5,98	5,35	5	5,98	4,83	4,75
Любители	4,8	5,43	4,35	4,85	4,8	5,3	4,98

профессионалов с их представлениями о вождении с помощью коэффициента корреляции Пирсона (r) выявило отрицательную связь между фактором F «беспечность – озабоченность» и фактором силы представлений ($r = -0,435$ при $p \leq 0,01$). Это позволяет утверждать, что доминирование профессиональных представлений ведет к снижению беспечности водителей-профессионалов, усилению у них серьезности и самоконтроля. И наоборот, беззаботное, импульсивное поведение профессионалов в меньшей степени связано с профессиональными представлениями. В то же время у водителей-любителей фактор F положительно связан с фактором оценки представлений ($r = 0,313$ при $p \leq 0,05$), что позволяет предполагать достаточно высокую вероятность наличия положительных представлений о вождении при беспечном, беззаботном поведении. Вполне очевидно, что подобная взаимосвязь в ситуации вождения автомобиля может повысить вероятность аварии.

Вероятность негативных исходов у контингента водителей-любителей в рамках изучаемой деятельности вполне может быть повышена существованием положительной корреляции фактора M «мечтательность – практичность» с фактором силы представлений о вождении ($r = 0,37$ при $p \leq 0,05$), что позволяет предположить усиление, доминирование нереальных, фантастических представлений о вождении. В то же время у водителей-профессионалов, в отличие от любителей, фактор M положительно коррелирует с фактором Q3 «высокий – низкий самоконтроль поведения» ($r = 0,381$ при $p \leq 0,05$), что позволяет говорить о реальном, близком к действительности содержании их фантазий, которые контролируются волей субъекта.

В ходе корреляционного анализа взаимосвязей между показателями представлений о вождении в группе любителей выявлена устойчивая связь между фактором оценки и фактором активности ($r = 0,717$ при $p \leq 0,01$). Это говорит о том, что у водителей, занимающийся вождением на любительском уровне, представление об активном, порождающем общение поведении за рулем порождает образы вождения как носителя позитивных, социально желательных характеристик.

Проведенный корреляционный анализ обнаружил у любителей устойчивую обратную связь между фактором силы и фактором оценки ($r = -0,321$ при $p \leq 0,01$), что свидетельствует о тормозящем влиянии представления о вождении как о напряженной, требующей высоких волевых усилий работе на получение положительных эмоций за рулем.

Оказалось, что связь между фактором оценки и фактором активности у водителей-любителей ($r = 0,717$ при $p \leq 0,01$) намного выше, чем у водителей-профессионалов ($r = 0,351$ при $p \leq 0,05$). Это говорит о том, что водители, занимающиеся вождением на любительском уровне, представляют его как активное занятие, способствующее коммуникации, чаще осознают вождение как носителя позитивных, социально желательных характеристик, более удовлетворены им, чем водители-профессионалы.

Анализ корреляционных связей общей интернальности водителей-профессионалов выявил наличие отрицательных взаимосвязей с профессиональными представлениями по факторам активности ($r = -0,317$ при $p \leq 0,05$) и оценки ($r = -0,362$ при $p \leq 0,05$). Эти данные также подтверждают предположение, что высокий самоконтроль ограничивает подвижность, разбросан-

ность представлений и не способствует возникновению мнения о вождении как доставляющем удовольствие и положительные эмоции процессе.

Следует заметить, что у водителей-профессионалов интернальность в области межличностных отношений является центром связи со всеми другими видами интернальности: с интернальностью в области неудач ($r = 0,404$ при $p \leq 0,01$), с интернальностью в области семейных отношений ($r = 0,563$ при $p \leq 0,01$) и с интернальностью в области здоровья ($r = 0,456$ при $p \leq 0,01$). Данное обстоятельство можно объяснить особенностью водительского труда – индивидуальной ответственностью за все, происходящее в движущемся автомобиле. Вероятно, вступление в межличностные контакты с окружающими, предполагающее равномерное распределение ответственности между участниками, не изменяет установок водителей, что в наибольшей степени проявляется в интернальности в сфере межличностных отношений. Это также подтверждается тем, что данный вид интернальности тесно связан с общей интернальностью ($r = 0,433$ при $p \leq 0,01$) и имеет обратную корреляционную связь с фактором F ($r = -0,318$ при $p \leq 0,05$).

Интересно, что корреляционный анализ не выявил взаимосвязей между показателями интернальности и другими исследуемыми показателями у водителей любительского уровня, что может свидетельствовать о недостаточной включенности самоконтроля в представления о вождении и поведенческие реакции.

Высокая корреляционная связь между шкалой общей интернальности и шкалой интернальности в области производственных отношений ($r = 0,772$ при $p \leq 0,01$) позволяет говорить, что в целом для водителей лю-

бительского уровня типично брать на себя ответственность за происходящее в ситуациях, связанных с их производственными отношениями, а не с вождением. Центральным, образующим компонентом субъективного контроля у водителей любительского уровня выступает контроль в области достижений, который положительно взаимосвязан с интернальностью в производственных отношениях ($r = 0,577$ при $p \leq 0,01$) и имеет отрицательные взаимосвязи со шкалой интернальности в семейных отношениях ($r = -0,583$ при $p \leq 0,01$) и шкалой интернальности в сфере неудач ($r = -0,513$ при $p \leq 0,01$), что, вероятно, указывает на значение данных сфер для удовлетворения потребности в достижении.

Таким образом, проведенное исследование особенностей отношения к деятельности управления автомобилем водителей-профессионалов и водителей-любителей позволяет заключить, что социальные представления, сложившиеся в сознании субъекта в отношении выполняемой деятельности, определяют особенности ее выполнения и формируют проявление соответствующих поведенческих реакций. Представление о деятельности водителя как трудной, тяжелой, напряженной и ответственной работе ведет к четкой представленности и доминированию профессиональных представлений в сознании водителя-профессионала, а также заставляет субъекта проявлять такие профессионально важные качества водителей, как самоконтроль, способность держаться принятой линии поведения, независимость от внешних обстоятельств и оценок, практичность, способность добиваться желаемого, контролировать ситуацию.

Представление о деятельности водителя как интересной, активно-

разнообразной, порождающей коммуникацию, вызывающей положительные эмоции, может вызывать у водителей любительского уровня беспечность, мечтательность, суетливость. В некоторых случаях они могут проявлять нерешительность, враждебность, недобросовестность и недостаточный самоконтроль за своим поведением.

Полученные данные позволяют сделать вывод, что без предварительного формирования адекватных профессиональных представлений об осваиваемой деятельности овладение ею может столкнуться с серьезными трудностями.

Литература

1. Берн Э. Введение в психиатрию и психоанализ для непосвященных. СПб.: Изд-во МФИН, 1992.
2. Гудков В.А., Миротин Л.Б. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. М., 2006.
3. Донцов А.И., Емельянова Т.П. Концепция «социальных представлений» в современной французской психологии. М., 1987.
4. Дружилов С.А. Психология профессионализма: инженерно-психологические аспекты: учеб. пособие. Новокузнецк: Изд-во СибГИУ, 2000.
5. Дудьев В.П. Психомоторика: словарь-справочник. М., 2008.
6. Кузнецов Ю.М. Охрана труда на предприятиях автомобильного транспорта. М., 1990.
7. Московичи С. Социальное представление: исторический взгляд // Психологический журнал. 1995. Т. 16, № 1. С. 3–18.
8. Сошников С.С. Роль алкогольного фактора в формировании потерь здоровья населения в результате дорожно-транспортных происшествий: автореф. дис. ... канд. мед. наук. М., 2008.
9. Суходольский Г.В. Введение в математико-психологическую теорию деятельности. СПб.: Изд-во СПбГУ, 1998.