

Диагностика осуществлялась с помощью опросника САМОАЛ – адаптация опросника POI /Personal Orientation Inventory by Everett Shostrom, 1963 Н.Ф. Калина, к.п.н., доцент, вне кафедры психологии Симферопольского государственного университета (в стандартизации и валидации принимал участие психолог А.В.Лазукин).

По результатам описательной статистики можно сделать следующие выводы:

1. среднее значение показателя уровня выраженности самоактуализации равно 58.22, это средний уровень выраженности;

2. медиана равна 58.5, это значит что большая часть показателей равна среднему значению;

3. минимальное значение = 34, а максимальное = 78, интервал распространения показателей равен 44.

Нормальность распределения была проверена с помощью теста Колмогорова-Смирнова. По его результатам изучаемое распределение не значимо отличается от нормального. Значение переменной подчиняется закону нормального распределения. Оценка достоверности различий между двумя группами осуществлялась с помощью непараметрического U-критерия Манна-Уитни. Сущность различий определялась по ранговой сумме и средним рангам каждого изучаемого признака в сравниваемых группах.

Эмпирическое значение критерия Манна-Уитни – 277, уровень значимости критерия Укр. = 227, при $p=0.05$. Выборки значимо не отличаются по уровню выраженности самоактуализации.

Таким образом, уровни выраженности стремления к самоактуализации у студентов живущих с родителями и студентов живущих самостоятельно не имеют значимых достоверных различий.

Такой результат можно объяснить возрастом испытуемых (18 — 23 года), это уже взрослые достаточно сформировавшиеся личности, не поддающиеся влиянию со стороны родителей, они самостоятельны в своих намерениях, стремлениях, имеют свои задачи и цели.

Высокая степень самоактуализации в группах студентов связана с творческой направленностью личности, принятием своих чувств, зависит от стремления к приобретению знаний об окружающем мире.

О.В. Ененкова
Даугавпилский университет,
Даугавпилс (Латвия)

Социально-психологические факторы снижения безопасности дорожного движения в системе взаимодействия Человек-Техника-Среда

Изменения, произошедшие в Латвии за последние десятилетия, коснулись разных сфер жизни общества. В данной работе рассматривается только контекст взаимодействия системы Человек (водитель) – Техника (автомобиль) – Окружающая среда. Для данного периода времени характерно ряд явлений, которые оказывают непосредственное влияние на данную систему.

Так, произошли изменения в нормативно-правовой базе, касающиеся дорожного движения – изменились требования к водителям, введена новая система мер ответственности за нарушения ПДД, в ПДД введены новые понятия, например термин «агрессивный водитель». Наблюдается стремительный рост автопарка. Отмечен рост курсантов, получающих водительские права в первый раз в жизни. Состав курсантов, проходящих первичное обучение «помолодел», – стремление получить, как можно быстрее водительские права обусловлено как экономической необходимостью, так и появившимися возможностями, благодаря кредитным учреждениям и бизнес – сфере.

В результате на дорогах, не меняющихся по своей сути за годы становления государства, резко возрастает интенсивность дорожного движения, пропускная способность дорог резко снижается, в ряде случаев значительно снижается скорость транспортного движения, особенно в часы пиковой активности водителей, а также в крупных городах. Вследствие этого,

повышается стрессогенность окружающей среды, наблюдается стремление водителей скомпенсировать вынужденную потерю времени на других дорожных участках, возрастает сложность дорожной ситуации.

В свою очередь рост «молодых новичков», еще плохо ориентирующихся в широком спектре дорожных ситуаций, не имеющих жизненного опыта, тоже вносят свою лепту в осложнение и снижение безопасности дорожной ситуации. Необходимо отметить, что состав обучающихся в автошколе курсантов сравнился по гендерному признаку. Раньше управление автомобилем было прерогативой мужской части населения. Анализируя динамику активных водительских удостоверений на 01.01.09. можно констатировать, что сейчас в Латвии число обучающихся курсантов по половому составу приблизительно одинаково. Ряд зарубежных исследований указывали на гендерную специфику управления автомашиной, это подтверждают и статистические данные по дорожно-транспортным происшествиям (ДТП) за 2004 год Латвии (данные за последние годы по гендерному признаку на официальном сайте отсутствуют).

В связи с этим, можно говорить о том, что меняется динамическая картина передвижения автотранспорта, а это, в свою очередь, ведет к необходимости повышения толерантности общества, которое, возможно, еще к этому не готово.

Новые экономические реалии вносят свои коррективы и выдвигают новые требования к образу жизни, ценностным ориентациям и личностным характеристикам жителей страны. Данные тенденции в Латвии впервые ярко проявились в период первоначального накопления капитала. Все это находит отражение в складывающейся дорожной ситуации и поведении водителей. Все эти факторы способствуют снижению дорожной безопасности и росту ДТП.

Сейчас во всем мире наиболее актуальной причиной ДТП признано агрессивное вождение. Такое поведение ущемляет интересы других участников дорожного движения, про-

воцирует у них ответную агрессивную реакцию и приводит к ДТП. Сам термин был введен в нормативно-правовую базу Латвии сравнительно недавно, в 2004 году. Можно предположить, что решающее положительное влияние на введение данного термина в оборот нормативно-правовой системы принадлежит именно международным организациям.

За данное нарушение в Латвии предусмотрен штраф и начисляются штрафные пункты. Агрессивное вождение не только увеличивает число ДТП, но и вызывает необратимые последствия для всех участников дорожного движения, поскольку в дорожно-транспортных происшествиях погибают водители, пассажиры и малозащищенные участники дорожного движения (пешеходы, велосипедисты). В связи с тем, что это одно из тех нарушений, где наиболее велик риск ДТП, сами ДТП носят тяжелый характер и это нарушение подразумевает под собой целый комплекс нарушений, можно отметить важность исследования данного аспекта в системе Человек (водитель) – Техника (автомобиль) – Окружающая среда.

В Латвии, автором было проведено исследование, которое позволило выявить социальные представления об агрессивном вождении у разных групп населения. В ходе исследования респонденты выражали обеспокоенность по поводу своей безопасности на дорогах. Также надо отметить, что кроме тематики об агрессивном вождении были затронуты вопросы общей дорожной безопасности. Так, например, были выявлены следующие причины снижения дорожной безопасности с точки зрения респондентов.

Можно отметить такой психологический фактор как привыкание, своего рода - адаптация к новой окружающей среде. Как у водителя, так и у пешеходов притупляются внимание и осторожность. Дорожное движение может не восприниматься как источник опасности.

К снижению безопасности ведет и «социально одобряемый образ нарушителя». Так происходит, если люди, нарушающие ПДД, презентуются в общественном сознании как «успеш-

ные, активные, сильные», т.е. набором общественно одобряемых и желаемых качеств. В первую очередь это явление было сильно распространено в годы резкого расслоения общества и выделения в сознании населения такой категории людей как «обеспеченные, богатые, бизнесмены». Вероятно, именно из этой категории причин появилась такая разновидность как «каста неприкасаемых», которой присущи власть финансовая и/или должностная. В данном случае, респонденты отмечали, что есть водители для которых «законы не писаны, и они никогда не понесут наказание за свои нарушения». Такая вседозволенность и «статусность» наиболее привлекает молодых людей, которые берут ее за образец к подражанию.

Феномен подражания присутствует в следующих проявлениях. С одной стороны, все участники дорожного движения склонны к подражанию и наиболее тревожно этот фактор действует в обществе, где нарушения носят массовый характер, наказания неадекватны нарушениям (незначительные наказания) и есть возможность избежать наказания. Кроме того, когда человека постоянно окружает среда, в которой нарушения являются негласной нормой, есть большая вероятность, что он и сам начинает действовать аналогичным способом. Вначале действия могут носить ответный, периодический характер, в дальнейшем действия-нарушения могут перейти на другой уровень и носить уже системный характер. С другой стороны, важно понять, что наиболее подвержена влиянию данного фактора именно молодежь. Это можно объяснить – отсутствием первоначальной социально-приемлемой, положительной модели с ориентацией на безопасное поведение за рулем; отсутствием сформированных и стойких жизненных ориентиров; привлекательностью модели «сильного, успешного, всемогущего»; возрастными социально-психологическими и физиологическими особенностями; отсутствием необходимого собственного опыта в управлении транспортным средством и неадекватной оценкой своих психофизиологических особенностей, а также реального опыта и способностей в управлении автомобилем.

Прекрасные технические данные автомобиля были отнесены респондентами не только в блок причин снижения дорожной безопасности, но также и в блок провоцирующих факторов. Кроме возможности необоснованно высоких скоростей и минимального времени разгона с 0 до 100 км/ч, существуют и латентные составляющие, способствующие повышению нарушений ПДД. Как не парадоксально это может звучать на первый взгляд, прекрасные эргономические, звукоизоляционные свойства и высокие технические параметры новых автомобилей играют не только положительную роль для человека. Так, например, можно заметить следующее латентное влияние хороших технических характеристик автомобиля на снижение безопасности водителя. Отсутствие необходимости прикладывать физические усилия при управлении автомобилем (наличие усилителя в рулевой колонки или переход от механической коробки передач к автоматической), мощные двигатели, прекрасная управляемость, улучшенная активная подвеска, меняющая жесткость в зависимости от скорости автомобиля, которая улучшает амортизацию и снижает вибрацию на высоких скоростях. Все перечисленные явления уменьшают ощущение скорости, притупляет чувство опасности и реальности, создает иллюзию безопасности у водителя. Поэтому в данном случае, особенно важно, чтобы водитель эти особенности осознавал.

В связи с перечисленными факторами надо отметить чрезвычайно негативную роль ряда рекламных компаний автоконцернов. Не допустимо, когда рекламируется как образец для подражания агрессивное поведение водителей, высокие скоростные возможности автомобиля или происходит подстрекательство к нарушению ПДД. Если на телевидении еще присутствует некоторая цензура, хотя ее эффективность оставляет желать лучшего, то Интернет-реклама, особенно рекламные Интернет-ролики, зачастую снята на грани фола и вызывает настоящие скандалы.

Несомненно, существуют и другие причины снижения дорожной безопасности с точки

зрения респондентов, которые также будут подробно описаны. В заключении, можно с уверенностью сказать, что каждое звено системы Человек (водитель) – Техника (автомобиль) – Окружающая среда имеет свою психологическую составляющую. Таким образом, для улучшения безопасного функционирования всей системы необходимо не только знание и понимание психологического аспекта каждого звена системы, но и правильная, направленная, своевременная их корректировка. Данные процессы важны как в направлении нормативно-правовых взаимоотношений, так и в образовательно-просветительных мероприятиях. Для улучшения ситуации необходим комплексный подход, так, особенно важно повышать информированность население и выводить на уровень осознания в данном направлении по каждому из звеньев системы.

Л.В. Плотникова, О.В. Кружкова
РГППУ, Екатеринбург

Корпоративность малых городов как ресурс социализации личности

Общепринятое понимание социализации трактует ее как процесс и результат усвоения человеком социального опыта. Это так же приобщение людей к достижениям человеческой цивилизации, усвоение и воспроизведение людьми культуры. В результате социализации люди становятся образованными и культурными, приобретают знания, способности, умения и навыки, характерные для современного человека и необходимые ему для нормальной жизни в обществе.

Реалии сегодняшнего дня таковы, что процесс социализации в значительной степени зависит от средовых характеристик социума, в частности от специфики территориальных поселений. На сегодняшний день почти половина населения Земли проживает в городах: малых и больших. Особенности строения, культурного контекста существования города, его коммуникации с другими поселениями во многом определяют ресурсы и содержание социализации его жителей и приезжих людей.

Человек может получить от города очень многое, а именно традиции, которые копились и устанавливались из поколения в поколение, образ жизни, поддержку от окружающих. Малый город – это и семейные традиции, исторические познания, своеобразные культурные новообразования, ориентация на экологичность архитектуры (т.е. преобладание небольших, невысоких строений, сообразуемых восприятию человека). В то же время малый город – это достаточно замкнутая социальная система, обладающая специфическими характеристиками, одной из которых является корпоративность его жителей.

Корпоративность – одна из высших форм организации групповых взаимоотношений, это система воззрений, постулирующая интересы группы. По мнению Н.М. Рязанова, современная корпоративность – это совокупность рациональных принципов взаимодействия людей, характеризующих их организацию со стороны эффективности их взаимодополнительности и комплиментарности, приводящих их (людей) к чувству комфорта, защищенности и расширяющихся возможностей (Рязанов, 2000).

Корпоративность является своеобразным аналогом сплоченности, наблюдающейся в малых группах, в то же время первая строится не на наличии большого количества информации о другом, а на «безусловном» доверии. Основой корпоративности являются с одной стороны потребность в принадлежности как обеспечение определенного уровня социальной безопасности, с другой – необходимость в идентификации с другими для формирования адекватного образа Я личности. В этом смысле, город, как большая группа, позволяет полностью удовлетворить обозначенные потребности человека, превращая его в некую составляющую своей полисубъектности. Вместе с тем, нельзя допустить, что он разрушает или нарушает личностные границы человека. Происходит частичный и необходимый обмен между личностью и социумом города.

Условием появления корпоративности может быть некоторая общая для жителей цен-