

## **СТИЛЕВЫЕ ОСОБЕННОСТИ САМОРЕГУЛЯЦИИ ВОДИТЕЛЕЙ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА**

**Мухина Т. Г., Зефилов В. К.**

Авторы представляют некоторые результаты исследования стилевых особенностей саморегуляции водителей пассажирского транспорта. В качестве респондентов приняли участие 130 водителей, работающих в Транспортной компании «Логистика НН». Возраст водителей 25-35 лет. В контексте исследований В. И. Морсановой стилевые особенности саморегуляции водителей рассматриваются как наиболее существенные индивидуальные особенности самоорганизации и управления внешней и внутренней целенаправленной активностью, которые проявляются в планировании, моделировании, программировании, оценки результатов деятельности и т.д. По итогам проведенного исследования определены три группы водителей: с высоким (35 человек), средним (67 человек) и низким (28 человек). Определено, что высокий уровень саморегуляции у испытуемых проявляется повышением показателей саморегуляции за счет гибкости и программирования, и в незначительной степени из-за оценки и коррекции результатов и самостоятельности. Самостоятельность развита в первой и второй группе в одинаковой степени ( $5,5 \pm 0,44$ ), а в третьей чуть меньше, чем в первых двух ( $5,0 \pm 0,33$ ). Предполагается, что внедрение результатов исследования позволит решать практические задачи, направленные на изучение индивидуального профиля различных регуляторных процессов у водителей, что в конечном итоге позволит повысить эффективность, качество и безопасность пассажирских перевозок.

**Ключевые слова:** стилевые особенности саморегуляции, водитель, саморегуляция, пассажирский транспорт

## **STYLISTIC FEATURES OF SELF-CONTROL FOR PASSENGER TRANSPORT DRIVERS**

**Mukhina T. G., Zefirov V. K.**

The authors present some results of a study of the stylistic features of self-regulation of drivers of passenger transport. As respondents, 130 drivers working in the Transport Company "Logistics NN" took part. The age of drivers is 25-35 years old. In the context of the research of V.I. Morsanova, stylistic features of driver self-regulation are considered as the most significant individual characteristics of self-organization and management of external and internal purposeful activity, which are manifested in planning, modeling, programming, performance evaluation, etc. According to the results of the study, three groups of drivers were identified: high (35 people), medium (67 people) and low (28 people). It was determined that a high level of self-regulation in subjects is manifested by an increase in self-regulation indicators due to flexibility and programming, and to a small extent due to evaluation and correction of results and independence. Independence is developed in the first and second group to the same extent ( $5.5 \pm 0.44$ ), and in the third slightly less than in the first two ( $5.0 \pm 0.33$ ). It is assumed that the implementation of research results will allow to solve practical problems aimed at studying the individual profile of various regulatory processes of drivers, which ultimately will improve the efficiency, quality and safety of passenger traffic.

**Key words:** style features of self-regulation, driver, self-regulation, passenger transport

### **Введение**

Саморегуляция поведения личности исследуется и постоянно активизируется учеными различных сфер психологической науки. В деятельности, как в фокусе, пересекаются все психические явления, и наиболее полно обнаруживает свое присутствие в ней саморегуляция. Мотив понимается как побуждение к деятельности, связанное с удовлетворением определенных потребностей, целей, намерений. Отличительной особенностью человеческой деятельности является ее целенаправленный характер [1].

Осваивание личностью способов саморегуляции показывает процедуру её развития как субъекта способного управлять собственным поведением, осуществлять осмысленные решения, самостоятельно определять приоритетность общественно значимых ценностей, достигнуть цели, соответственной индивидуальным потенциалам.

Особое место саморегуляция как профессионально значимое качество занимает в сфере профессий, объектом труда которых является безопасность и здоровье людей.

В соответствии с «...транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года прогнозируется значительный рост объёмов перевозок пассажиров и грузов автотранспортом общего пользования», одним из основных видов транспорта в Российской Федерации. На его долю приходится 35,15 % всего пассажирооборота и 56% пассажирооборота городского общественного транспорта [3].

В связи с этим целью исследования является изучение стилевых особенностей саморегуляции водителей пассажирского транспорта. Предпожили, что сформированность и развитие оригинального стиля саморегуляции устанавливается индивидуально-психологическими характеристиками личности.

Теоретическую основу нашего исследования составляют работы С.Л. Рубинштейна, В.И. Морсановой, О.А. Конопкина, Ю.А. Миславского и др. В русле концепции, В.И. Морсановой саморегуляция произвольной активности человека понимается нами 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. Саморегуляция – процедура формирования новейших мотивационных образований, гарантирующий формирование действия в избранном направлении.

Значительная роль в саморегуляции поведения относится волевым действиям, что есть один из основных средств личности, с поддержкой которых она реализовывает власть над собственными побуждениями, селективно пуская в процесс одну мотивационную концепцию и тормозя другую.

Основным смыслом для проявления волевых усилий должен являться стабилизирующий процесс осознанной саморегуляции индивидуума. Результативность волевой саморегуляции обуславливается степенью формирования волевых качеств личности, которые обладают существенными персональными и возрастными различиями.

Волевая регуляция по В. П. Калину включает в себя освоение человеком умения предугадывать, различать, регулировать проработанными методами жизненные условия, гарантировать самостоятельность функциональной структурой нервной системы и степень ресурсных расходов в деятельности и поведении.

Саморегуляция поведения объединена с эмоциональной устойчивостью личности, что считается значимым обстоятельством, предъявляющим специальные требования к механизмам регуляции поведения. Эмоции при саморегуляции поведения выступают результатом когнитивной оценки условий.

В структуре личности саморегуляция представляет собой систему целенаправленных действий, которые выражаются в принятии произвольных решений, отборе, оценке средств осуществления запланированного, самоанализе поступков, установлении позиций согласно событиям, ситуациям и ценностному взаимоотношению индивидуума к самому себе. При этом важным признаком формирования этого феномена является процедура освоения навыков и привычек морального поведения. С позиций личностного подхода саморегуляция действия считается объединяющим качеством, которое интегрирует в себе мотивационные, умственные, волевые, эмоциональные сферы человека как целостности [2;4].

Профессиональная деятельность водителей сопряжена с действиями в экстремальных ситуациях, следовательно ведущими требованиями к личности водителя относятся: высокий уровень внимательности, повышенные умения управления транспортом, немедленное реагирование на изменение окружающей обстановки или на возникновение неожиданных ситуаций на дороге [5]. Потенциально возрастает психологическая усталость, тревожность, состояние стресса. В связи с этим навыки саморегуляции являются важным внутренним ресурсом водителей в противостоянии стрессу и профессиональному выгоранию.

### **Материалы и методы**

Эмпирическое исследование проводилось на выборке из 130 водителей, работающих в Транспортной компании «Логистика НН» (водители в возрасте 35-45 лет). Выбор возраста испытуемых обусловлен спецификой допуска водителей предприятия для осуществления междугородних автобусных пассажирских перевозок в соответствии с «Профессиональными и квалификационными требованиями к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (Приказ Министерства транспорта РФ от 28 сентября 2015 г. N 287).

Для выявления индивидуальных особенностей общего уровня сформированности саморегуляции исследуемые прошли тест-опросник «Стиль саморегуляции поведения-98» Морсановой В.И. Применение данной методики позволило изучить индивидуальный профиль саморегуляции водителей. При этом по определению В. И. Морсановой «стилевыми особенностями саморегуляции являются типичные для человека и наиболее существенные индивидуальные особенности самоорганизации и управления внешней и внутренней

целенаправленной активностью, которые проявляются в планировании, моделировании, программировании, оценки результатов деятельности и т.д.

### **Результаты исследования**

По полученным результатам из общей выборки участников испытания (130 человек) на основе среднего показателя по шкале опросника «Общего уровня саморегуляции» было выделено 3 группы: с высоким (35 человек; 33-36 баллов), средним (67 человек; 25-33 балла), низким (28 человек; 17-23 баллов). У первой группы значения показателя уровня саморегуляции было выше одного стандартного отклонения ( $\sigma=4,71$ ) от средней ( $M_e=28,9$ ) по общей выборке (таблица 1). У второй группы значения показателя уровня саморегуляции было в пределах одного стандартного отклонения. У третьей группы значения показателя были ниже одного стандартного отклонения от средней.

В дальнейшем в данных группах произведен сравнительный анализ с помощью t-критерия Стьюдента, выявлен ряд отличительных признаков, характеризующих разнородность исследуемых групп. Отличительные черты присутствуют по всем шкалам, кроме оценки результатов и самостоятельности. Следуя этому суждению, можно сделать вывод о том, что чем выше сформированность общего уровня саморегуляции, тем выше становятся параметры саморегуляции ( $p<0,001$ ,  $p<0,05$ ).

Но при этом происходит повышение показателей саморегуляции по всем элементам и одновременно выявляются слабые и сильные звенья у первой и второй групп на фоне общего повышения уровня саморегуляции. С повышением общего уровня саморегуляции по двум вышеупомянутым группам видно, что у данных испытуемых повышаются результаты по шкалам программирования и регуляторной гибкости. Заметно, что повышенный уровень саморегуляции в первой группе проявлялся из-за повышения показателей программирования ( $7,2\pm 0,21$ ) и гибкости ( $8,1\pm 0,18$ ). Аналогичная ситуация с результатами шкал программирования и гибкости происходит во второй группе испытуемых, но в меньшей степени.

### **Обсуждение и заключение**

Исходя из результатов проведенного тестирования, можно сказать, что высокий уровень саморегуляции у испытуемых проявляется повышением всех указанных показателей саморегуляции, но больше всего за счет гибкости и программирования, и совсем в незначительной степени из-за оценки и коррекции результатов и самостоятельности. Среднее значение шкалы самостоятельности остается практически неизменно во всех трех группах, что свидетельствует о том, что самостоятельность развита в первой и второй группе в одинаковой степени ( $5,5\pm 0,44$ ), а в третьей чуть меньше, чем в первых двух ( $5,0\pm 0,33$ )

Для исследуемых личностей, обладающих высокими показателями программирования, характерна высокая потребность в планировании своих действий и упорство в достижении установленных целей. При обладании такими людьми высокими показателями гибкости, характерны такие черты, как стойкость, выносливость и адаптивность к постоянно изменяющимся условиям окружающего мира, что является необходимыми качествами для водителей.

Совершенно противоположные черты свойственны для людей с низкими показателями шкалы программирования и гибкости. Такая группа водителей отличается импульсивностью и необдуманностью собственных действий.

С помощью полученных результатов можно решать практические задачи, направленные на изучение индивидуального профиля различных регуляторных процессов водителей, что позволит повысить эффективность, качество и безопасность пассажирских перевозок.

#### **Список использованных источников**

1. Абульханова-Славская К.А. Стратегия жизни. М.: Мысль, 1991. 299 с.
2. Ермолаев В. В., Четверикова А. И. К вопросу о критериях профессионально-психологического отбора водителей // Педагогика и психология образования. 2014. №2. С.105-112.
3. Кайманов А.Д. Профессиональный отбор водителей пассажирского автотранспорта на основе многомерных компетенций // Грузовое и пассажирское автохозяйство. 2013. № 8. С. 26-33.
4. Коваленко К. Е. Современные подходы к изучению правового сознания водителей автотранспортных средств // Известия АлтГУ. 2018. №6 (104). С. 27-30.
5. Романов А.Н. Автотранспортная психология. М.: Академия, 2015. 66 с.

#### **References**

1. Abulkhanova-Slavskaya K.A. *Life strategy* [Strategiya zhizni]. Moscow, THOUGHT, 1991. 299 p. (In Russian).
2. Ermolaev V.V., Chetverikova A.I. *On the question of the criteria for the professional and psychological selection of drivers* [K voprosu o kriteriyah professional'no-psihologicheskogo otbora voditelej]. *Pedagogy and Psychology of Education*, 2014, no. 2, pp. 105-112. (In Russian).
3. Cayman A.D. *Professional selection of drivers of passenger vehicles on the basis of multidimensional competences* [Professional'nyj otbor voditelej passazhirskogo avtotransporta na osnove mnogomernyh kompetencij]. *Cargo and passenger fleet*, 2013, no. 8, pp. 26-33. (In Russian).

4. Kovalenko KE. *Modern approaches to the study of the legal consciousness of drivers of motor vehicles* [Sovremennye podhody k izucheniyu pravovogo soznaniya voditelej avtotransportnyh sredstv]. News of AltGU, 2018, no. 6 (104), pp. 27-30. (In Russian).
5. Romanov A.N. *Motor Transport Psychology* [Avtotransportnaya psihologiya]. Moscow, ACADEMY, 2015. 66 p. (In Russian).

---

*Мухина Татьяна Геннадьевна – доктор педагогических наук, профессор, Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет имени Н.И. Лобачевского, Нижний Новгород, Российская Федерация, Федеральный научно-клинический центр реаниматологии и реабилитологии» (ФНКЦ РР) г. Москва, Российская Федерация, e-mail: [tg-muhina@yandex.ru](mailto:tg-muhina@yandex.ru)*

*Зефилов Владимир Кириллович – магистрант, Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет имени Н.И. Лобачевского, Нижний Новгород, Российская Федерация, e-mail: [tg-muhina@yandex.ru](mailto:tg-muhina@yandex.ru)*

---

*Mukhina Tatyana Gennadyevna - Doctor of Pedagogical Sciences, Professor, National Research Nizhny Novgorod State University named after N.I. Lobachevsky, Nizhny Novgorod, Russian Federation, Federal Research and Clinical Center for Resuscitation and Rehabilitology (FNCC RR) Moscow, Russian Federation, e-mail: [tg-muhina@yandex.ru](mailto:tg-muhina@yandex.ru)*

*Zefirov Vladimir Kirillovich - undergraduate, National Research Nizhny Novgorod State University named after N.I. Lobachevsky, Nizhny Novgorod, Russian Federation, e-mail: [tg-muhina@yandex.ru](mailto:tg-muhina@yandex.ru)*

---