

окончанию обучения, тогда как у мужчин наблюдается некоторое увеличение. Возможно, это объясняется тем, что ожидания мужчин и женщин, связанные с вождением автомобиля и обучением в автошколе различны. Кроме того, существующие общественные стереотипы приписывают женщине меньшие способности к вождению и большие трудности в овладении автомобилем по сравнению с мужчинами [1]. Женщины изначально больше боятся водить автомобиль, чем мужчины, имея, в том числе, и необоснованные страхи. В процессе обучения часть необоснованных страхов снижается, за счет чего и происходит общее снижение уровня выраженности страхов. Мужчины же изначально скорее недооценивают сложность деятельности по управлению автомобилем. Столкновение с реальностью в процессе обучения корректирует их отношение к вождению, которое выражается в большей выраженности связанных с ним страхов.

Литература

1. *Литвинова Е.Ю., Макеева С.А., Харченко М.А.* Отношение к неопределенности и мотивация достижения у водителей разного пола // Социальная психология и общество. 2018. Том 9. № 4. С. 47–60. doi:10.17759/sps.2018090405
2. *Погодина А.В.* Водители и пешеходы мегаполиса в представлениях друг друга // Социальная психология и общество, 2018. Т. 9. № 4. С. 19-32.
3. *Наследов А.Д.* Математические методы психологического исследования. Анализ и интерпретация данных. - СПб: Речь, 2004. 392 с.
4. Официальная статистика ГИБДД. [Электронный ресурс] // URL: [https:// stat.gibdd.ru](https://stat.gibdd.ru) (дата обращения: 08.04.2019).

Особенности социальных представлений о современном водителе мегаполиса у пешеходов различных возрастных групп

*Вишняков М.А.,
Вишнякова Н.А.*

Психологическая категория социальных представлений является важной теоретической составляющей изучения особенностей взаимодействия различных участников дорожно-транспортной среды. Изучением этого феномена занимались в основном зарубежные авторы (Э. Дюркгейм, Л. Леви-Брюль, М. Вебер, С. Московичи и их последователи), тем не менее, в

отечественной психологии по данной проблеме также имеются теоретические и эмпирические разработки (Т.П. Емельянова, А.И. Донцов, К.И. Абульханова-Славская, Г.М. Андреева и др.) [2].

Теория «социальных представлений» тесно связана с именем С. Московичи, который ввел этот термин во второй половине 20 века. Центральной идеей подхода С. Московичи является то, что социальное представление – мнение группы, а не отдельного индивида. Можно сказать, что социальные представления рождаются в обыденном, повседневном, мышлении с целью осмыслить, понять окружающий человека социальный мир, осмыслить и интерпретировать социальную реальность. Социальные представления – это некая универсальная форма обыденного познания, которая сочетает в себе познавательный и аффективный элементы знаний, позволяющих человеку устанавливать свою позицию по отношению к себе и к действительности [3, 4].

В рамках концепции социальных представлений сложились несколько различных направлений анализа социальных представлений: на уровне индивидуальной картины мира, на уровне малой группы, на уровне межгрупповых отношений и на уровне больших социальных групп. Так, на уровне больших социальных групп создан подход к изучению элементов обыденного сознания (о городе (Ст. Милгрэм) и др.).

Изучение социальных представлений пешеходов о других участниках дорожной среды, о дорожно-транспортной среде в целом выявило определенные характеристики поведения пешеходов. Так, пешеход воспринимает себя менее защищенным участником дорожного движения, чем водитель, но при этом пешеходам проще прогнозировать действия водителя, чем наоборот: машина не может переместиться мгновенно, она или затормозит или увеличит скорость.

В действиях самих пешеходов можно выявить некоторые общие закономерности, которые необходимо знать водителям:

- если пешеходы ждут на светофоре более 15-20 секунд, они могут начать перебежать дорогу перед близко идущим транспортом;
- дорогу часто переходят в неполюженном месте вблизи соответствующих коммуникаций (остановка общественного транспорта, тропинки, по которым люди привыкли ходить и пр.).

Водитель обязан об этом знать, ведь главное в «общении» с пешеходами это избежать наезда. Если человек видит, что интервал между машинами достаточный, чтобы он проскочил, то он с большой вероятностью побежит через дорогу. Если люди передвигаются группой, то они, как правило, могут рискнуть перебежать и в более незначительный интервал между автомобилями. Руководствуясь при этом, как правило, фразой «всех не задавит, пропустит». И здесь работает фактор риска. Рискованное поведение присуще пешеходам не в меньшей степени, чем водителям. И точно так же, как выделяются стили вождения, можно выделить и стили движения пешеходов.

Наш исследовательский интерес был направлен на изучение социальных представлений пешеходов о водителях в контексте городской дорожно-транспортной среды. Исследования особенностей восприятия участниками дорожного движения друг друга в отечественной литературе встречаются нечасто [5]. В своем эмпирическом исследовании мы поставили целью определить особенности представлений пешеходов разного возраста о водителях. Мы предлагали группе подростков и группе взрослых людей, которые не имели водительских прав и опыта вождения транспортного средства, оценить понятие «водитель» с помощью методики «Личностный дифференциал».

Рассмотрим результаты исследования эмоционально-смыслового содержания представлений пешеходов разного возраста о личностных характеристиках водителей. Результаты представлены в таблице 1.

По результатам, представленным в данной таблице, нетрудно заметить, что для всех участников исследования, выступающих в роли пешеходов,

независимо от возраста, понятие «водитель» имеет крайне низкую семантическую значимость. Это понятие для испытуемых является слабо структурированным и мало осознаваемым.

Таблица 1

Среднегрупповые показатели по шкалам личностного дифференциала у пешеходов разных возрастных групп (в баллах)

№	Шкалы личностного дифференциала	Группа подросткового возраста	Группа взрослых
1.	Обаятельный – Непривлекательный	0,69	-0,43
2.	Слабый – Сильный	0,84	1,43
3.	Разговорчивый – Молчаливый	0,72	0,5
4.	Безответственный – Добросовестный	1,13	0,04
5.	Упрямый – Уступчивый	0,41	1,36
6.	Замкнутый – Открытый	1,12	0,18
7.	Добрый – Эгоистичный	0,81	-0,68
8.	Зависимый – Независимый	-0,12	0,89
9.	Деятельный – Пассивный	0,41	1,68
10.	Черствый – Отзывчивый	0,34	-0,14
11.	Решительный – Нерешительный	0,78	1,75
12.	Вялый – Энергичный	0,59	1,53
13.	Справедливый – Несправедливый	0,8	-0,14
14.	Расслабленный – Напряженный	-0,19	1,04
15.	Суетливый – Спокойный	-0,22	0,21
16.	Враждебный – Дружелюбный	0,72	-0,54
17.	Уверенный – Неуверенный	0,59	1,36
18.	Нелюдимый – Общительный	0,53	0,5
19.	Честный – Неискренний	0,63	0
20.	Несамостоятельный – Самостоятельный	0,87	1,93
21.	Раздражительный – Невозмутимый	-0,19	0,04
22.	Рискованный – Безопасный	-0,41	-1,89
23.	Агрессивный – Уравновешенный	-0,47	-1,82

Сравнительный анализ среднегрупповых показателей по шкалам личностного дифференциала показывает следующие тенденции между группами пешеходов. Так, взрослые респонденты воспринимают водителя более сильным, упрямым, эгоистичным, независимым, деятельным, решительным, энергичным, напряженным, уверенным и самостоятельным, чем в представлениях респондентов-подростков. В то время как испытуемые из группы подростков, в отличие от взрослых респондентов, характеризуют водителя более обаятельным, добросовестным, открытым, добрым,

справедливым, дружелюбным. Можно говорить о том, что для подростков водитель является более привлекательной фигурой, чем для взрослых.

Анализ среднегрупповых показателей по шкалам «рискованный – безопасный» и «агрессивный – уравновешенный» показал, что пешеходы из группы взрослых респондентов оценивают водителей более рискованными и агрессивными, чем пешеходы из группы участников подросткового возраста. Вместе с тем следует отметить, что и респонденты-подростки в своих оценках склоняются в сторону рискованности и агрессивности водителей, но не в такой степени, как взрослые участники исследования.

Литература

1. *Абульханова-Славская К. А.* Социальные представления личности // Современная психология: Состояние и перспективы исследования. М., 2002.
2. *Андреева Г.М.* Психология социального познания. М., 2000.
3. *Московичи С.* Методологические и теоретические проблемы психологии. // Психологический журнал, 1995, том 16, №2. - С. 3-14.
4. *Московичи С.* Век толп. Исторический трактат по психологии масс. – М.: Академический проект, 2011.
5. *Погодина А.В.* Водители и пешеходы мегаполиса в представлениях друг друга // Социальная психология и общество, 2018. Т. 9. № 4. С. 19-32.

Компетентностный подход к обучению в автошколах: проблемы, возможности и перспективы

Ершов С.В.

Современный этап развития российского общества характеризуется высоким темпом жизни, большими скоростями, возросшей ответственностью в условиях инновационных преобразований в обществе, насыщенностью информационных потоков, с которыми приходится сталкиваться человеку. В сложившихся условиях личности приходится работать в ситуации постоянного напряжения, что приводит к снижению работоспособности, повышает утомляемость, приводит к эмоциональному выгоранию, к снижению показателей психических процессов (памяти, внимания, мышления), что напрямую отражается на результатах профессиональной деятельности.