ЕРЕВАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

ПСИХОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В СИСТЕМЕ ЧЕЛОВЕК – ТРАНСПОРТ

ՀՈԳԵԲԱՆԱԿԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆԸ ՄԱՐԴ-ՏՐԱՆՍՊՈՐՏ ՀԱՄԱԿԱՐԳՈՒՄ

ЕРЕВАН
ИЗДАТЕЛЬСТВО ЕГУ
2017

УДК 159.9
ББК 88
П 863

Рецензенты:
доктор психологических наук, профессор Аванесян Г.М.,
доктор психологических наук, профессор Обознов А.А.

Авторы: Р.В. Агузумцян, В.Р. Папоян, А.С. Галстян,
Е.Б. Мурадян, Д.Ю. Саргсян
Հեղինակներ՝ Ռ. Վ. Աղուզումցյան, Վ. Ռ. Պապոյան,
Ա. Ս. Գալստյան, Ե. Բ. Մուրադյան,
Դ. Յ. Սարգսյան

П 863 Психологическая безопасность личности в системе человек-транспорт/ Р. В. Агузумцян, В. Р. Папоян, А. С. Галстян, Е. Б. Мурадян, Д .Ю. Саргсян.- Ер.: Изд-во ЕГУ, 2017.- 84 с.

Սույն գիտահետազոտական աշխատանքը ամոփոփում է ԵՊՀ Անձի և մասնագիտական գործունեության հոգեբանության գ/հ լաբորատորիայի *«Անձի հոգեբանական անվտանգությունը «ուղևոր–երթևեկություն» համակարգում»* վերնագրով բազային գիտական ծրագրի շրջանակներում կատարված տեսական և փորձարարական ուսումնասիրությունները:

Представленный научно-исследовательский труд включает в себя данные теоретических и экспериментальных исследований, проведенных в рамках базовой тематики «Психологическая безопасность личности в системе пассажир-транспорт»в НИЛ психологии личности и профессиональной деятельности ЕГУ.

УДК 159.9
ББК 88

ISBN 978-5-8084-2194-3
© ИЗДАТЕЛЬСТВО ЕГУ, 2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ 5
ВВЕДЕНИЕ 7
ПСИХОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ЛИЧНОСТИ И ТРАНСПОРТ 11
1. Рассмотрение транспортного средства в ракурсе возможного обеспечения психологической безопасности личности (технологический подход) 11
2. Транспортные средства в обеспечении психологической безопасности личности с позиций ее мотивационно-ценностного уровня (социально-психологический аспект) . 22
3. Рассмотрение транспортного средства в контексте «опасных – безопасных» ситуаций с точки зрения психологической безопасности личности 34
4. Представление исследуемой проблемы: транспорт и психологическая безопасность личности в масштабе глобальной системы жизнедеятельности человека 42
5. Факторы риска в сфере транспорта в контексте психологической безопасности личности 63
ЗАКЛЮЧЕНИЕ 77
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ 78

ПРЕДИСЛОВИЕ

Представленный научно-исследовательский труд «Психологическая безопасность в системе человек – транспорт» затрагивает актуальную для современного общества проблему, связанную с жизнедеятельностью человека как пользователя транспортными средствами, как их разработчика и создателя, как работника транспортной сферы.

В данной работе основное внимание уделяется глобальной проблеме психологической безопасности человека как пользователя транспортными средствами. Следует отметить широту изучения поставленной проблемы: в работе психологическая безопасность в системе «человек – транспорт» рассматривается в связи с разными сферами жизнедеятельности человека; показывается специфика психологической безопасности в этой системе для каждой из изучаемых сфер жизнедеятельности; большое внимание уделяется роли социально-психологических, организационных, технических и эргономических показателей транспортных средств в плане обеспечения психологической безопасности личности их пользователей.

Особо следует отметить тенденцию рассматривать роль транспортане толькос позиции обеспечения психологической безопасности человека в различных сферах его жизнедеятельности, но и позиции целостногопроцесса жизнедеятельности человека. Так, несомненный интерес вызывает рассмотрение транспорта не столько как источника потенциальных угроз его пользователям, сколько своеобразного средства «удовлетворения» разноуровневых потребностей личности и, как следствие, обеспечения её психологической безопасности.

В работе затрагивается важная с точки зрения психологической безопасности пользователей транспорта проблема «опасных-безопасных» ситуаций в транспортной сфере. Результаты представленных исследований отражают характерную для Армении специфику

функционирования системы «человек-транспорт» в диапазоне «опасных-безопасных» ситуаций.

Отмечу, что исследования, результаты которых отражены в работе, проводились с использованием «Анкеты пассажира (пользователя) транспорта», разработанной в лаборатории инженерной психологии и эргономики Института психологии Российской академии наук и адаптированной к условиям Армении в НИЛ психологии личности и профессиональной деятельности Ереванского государственного университета.

Представленные в научно-исследовательской работе «Психологическая безопасность в системе человек – транспорт» результаты комплексных исследований позволяют по-новому подойти к решению проблемы психологической безопасности личности в сфере транспорта и обосновать перспективные направления её дальнейшего изучения в целях повышения эффективности и безопасности работы транспортной сферы в Армении и других странах.

Главный научный сотрудник
Института психологии РАН,
доктор психологических наук,
профессор А.А. Обознов

ВВЕДЕНИЕ

Производственная и социальная инфраструктура развитых стран в значительной мере представлена транспортом, а ее качественная сторона обусловлена налаженным функционированием транспортной системы. Успешность социально-экономического развития страны связывают с таким уровнем работы транспорта, при котором обеспечивается безопасность и экологичность транспортной системы в целом.

С позиций психологического подхода к изучение транспортной сферы особое внимание уделяется субъективному восприятию и оценке качества транспортных услуг со стороны пользователей этими услугами, рассматривается качественная сторона процесса взаимодействия и общения между людьми, вовлеченными в сферу транспорта, обращается внимание на переживания людей в связи с использованием различных видов транспортных средств и т.д. Все указанные ракурсы рассмотрения транспортной системы в той или иной мере связаны с пониманием психологической безопасности личности в рамках этой системы.

Отметим, что имеется многочисленная научная литература по изучению транспорта технологической, экономической, исторической, пространственной направленности. Хорошо исследованы различные виды транспорта, однако работы, посвященные психологическим аспектам транспортной системы, крайне малочисленны. В этой связи представленная работа является попыткой хотя бы в некоторой степени заполнить брешь в столь значимой для человека области его жизнедеятельности. Логика представления материала обусловлена необходимостью рассмотрения транспортной системы как некойцелостности, что предопределяет возможность выявления тех ее сторон, которые оказывают наиболее существенное воздействие на переживание человеком психологической безопасности. Все это будет способствовать «психологизации» транспортной системы, направленной на преодоление чисто техногенного ее разви-

тия, что позволит рассматривать характеристики транспорта с точки зрения их воздействия на психологическую безопасность личности.

В представленной работе развивается тема «транспорт и психологическая безопасность личности». В связи с этим учитываются те аспекты транспортной системы, которые связаны с безопасностью личности. При этом рассматриваются транспортные средства в ракурсе возможного обеспечения психологической безопасности личности как с инструментально-технической позиции, так и с позиции ее мотивационно-ценностного уровня. Прослеживается динамика представлений о психологической безопасности личности в сфере транспорта: от безопасности человека на уровне отсутствия угрозы для его жизни как биологического существа, индивида, до психологической безопасности личности в связи с удовлетворением ее потребностей на уровне социально-психологического комфорта, с учетом мотивационно-ценностного уровня.

В работе отражаются различные стороны рассмотрения транспортного средства на современном этапе развития общества: и в качестве социально обусловленной потребности человека в более эффективном перемещении в пространстве, и в качестве средства для удовлетворения различных потребностей человека, и как способ его выживания в столь динамичном мире в условиях нехватки времени и необходимости преодоления огромных расстояний.

Транспортная система обеспечивает полноценное функционирование и развитие современного общества, а следовательно, и жизнедеятельность человека, являющегося представителем этого общества.

В этой связи дальнейшее исследование проблемы: транспорт и психологическая безопасность личности были связаны с рассмотрением различных сфер жизнедеятельности человека в едином контексте системного взаимодействия «человек – транспорт» с учетом их взаимного влияния друг на друга и их совокупного воздействия на объект исследования. Основное внимание в работе уделялось наиболее значимым для человека в плане переживания им психоло-

гической безопасности сферам жизнедеятельности, таким как семья, здоровье, работа, дружба. Была предпринята попытка выявления функционального значения транспорта для каждой из рассматриваемых сфер жизнедеятельности человека. Также за счет нахождения взаимосвязей между рассматриваемыми сферами, была представлена целостная система, в которой осуществляется жизнедеятельность человека. Была рассмотрена функциональная специфичность транспортных средств в зависимости от сфер жизнедеятельности человека, также изучались универсальные функциональные характеристики транспорта.

Особое внимание уделялось факторам риска в сфере транспорта в контексте психологической безопасности личности, т.к. именно здесь остро встает вопрос о потенциальных угрозах безопасности человека со стороны этой системы. Представленные факторы риска, несущие в себе в определенных ситуациях опасность и угрозу для человека как пользователя транспортными средствами и для человека, работающего в сфере транспорта, рассматривались в качестве факторов, препятствующих переживанию человеком психологической безопасности «на транспорте». Эмпирические исследования в этом направлении позволили реально оценитьпотенциальное деструктивное воздействие факторов риска на человека в транспортной сфере в связи с его переживанием психологической безопасности.

Человек XXI века погружен в техногенное социально-культурное пространство, по крайней мере, в тех странах, которые или относятся к цивилизованным, или претендуют на такое звание. Прогресс измеряется степенью технологизации, автоматизации, компьютеризации и т.д. общества, экономическим статусом страны, развитостью производства, а жизнедеятельность человека «осуществляется» в различных системахмногоуровневого общественного бытия, уже немыслимого безнескончаемого потока «продуктов» технологической мысли человечества.

К такому типу «продуктов» относят и транспортные средства, представленные наземным, воздушным и водным транспортом, без использования которых на современном этапе развития общества полноценная жизнедеятельность человек невозможна. Это уже не просто средство передвижения, а неотъемлемая часть культуры безопасной жизнедеятельности человека, связанной с организацией, разработкой таких мероприятий, которые способствовали бы решению проблем в социальной сфере, удовлетворяли бы потребности человека, были бы направлены на обеспечение психологической безопасности личности.

Результаты исследования обсуждались во время совместных семинаров сотрудниками НИЛ психологии личности и профессиональной деятельности и главным научным сотрудником института психологии РАН, профессором А.А. Обозновым.

ПСИХОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ЛИЧНОСТИ И ТРАНСПОРТ

1. Рассмотрение транспортного средства в ракурсе возможного обеспечения психологической безопасности личности (технологический подход)

В контексте психологической безопасности личности (личности человека как пользователя, потребителя транспортных услуг; личности человека, работа которого связана с транспортной системой) в сфере транспорта, как важнейшего элемента, обеспечивающего полноценное функционирование современной общественной жизни, особого внимания заслуживают те аспекты транспортной системы, которые связаны с безопасностью личности.

Обратимся к понятиям «**транспорт**» и «**транспортная система**».

Транспорт рассматривается как отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов [58]. Транспорт имеет особую специфику, отличную от других отраслей народного хозяйства: для него не характерно производство конкретного материального продукта, а в качестве продукта возможно рассмотрение процесса перевозки. В работе обращается внимание на значение транспорта для общества в экономическом плане (развитие транспорта влияет на экономику любой страны, т.к. позволяет осваивать новые территории, использовать природные ресурсы и т.д.), в социальном контексте (транспорт обеспечивает подвижность населения, способствует повышению культурного уровня населения и общественного настроения), в системе обороны (с военным транспортом связаны перевозки военных грузов, личного состава и т.д.) и в политическом аспекте (международные транспортные системы обеспечивают взаимодействие различных стран, затрагивают интересы крупных международных транснациональных корпораций и т.д.) [61].

В транспортной системе принято различать транспорт общего (обслуживание сферы обращения и населения), не общего (обеспечиение внутрипроизводственных перемещений сырья, полуфабрикатов и т.д.) и личного (частного) пользования, а также, учитывая характер выполняемой работы, подразделять транспорт на пассажирский и грузовой [58].

В связи с направленностью нашего исследования наибольший интерес для нас представляет общественный и личный пассажирский транспорт.

Функционально пассажирский транспорт предназначен для перевозки людей, их личного имущества в виде ручной клади и багажа в разнообразных видах сообщения как на профессиональной основе, так и самостоятельно, как на коммерческих, так и на некоммерческих условиях. При классификации пассажирского транспорта за основу берут среду, в которой осуществляется его движение и технические показатели, что позволяет различать, как уже указывалось выше, наземный, воздушный и водный транспорт, а также транспорт, использующий искусственно созданную среду [54].

Существуют и другие подходы при классификации различных видов пассажирского транспорта. Для нашего исследования представляет интерес классификация, в которой обращается внимание на достоинства и недостатки различных видов пассажирского транспорта [15], что позволяет в некоторой степени подойти к их оценке с точки зрения психологической безопасности личности:

– так, водный транспорт представлен морским пассажирским транспортом, который может быть пригородным, международным, и речным – городским, пригородным, дальним. В целом водный речной транспорт рассматривается как дешевый вид транспорта, но имеющий сезонные ограничения.

– воздушный транспорт обеспечивает возможность перевозки пассажиров на дальние расстояния, а в случае использования вертолетов доступными становятся любые территории, недоступные дру-

гим видам транспорта, например, в связи с недостаточной развитостью транспортной инфраструктуры в ряде регионов [44].

Также воздушные перевозки отличаются комфортабельностью, высокой скоростью сообщения, однако такой экономический показатель, как их высокая себестоимость, делают его малодоступным для широких масс населения;

– железнодорожный транспорт рассматривается в качестве одного из основных видов транспорта по перевозке пассажиров на средние расстояния и в пригородном сообщении. Этот вид транспорта обладает рядом преимуществ: не зависит от климатических условий, времени года и суток; для него характерны высокие показатели по провозной способности; сравнительно высокие скоростные показатели передвижения и сравнительно низкая себестоимость перевозок. Также к достоинством железнодорожных перевозок следует отнести возможность для пассажиров широкого обзора местности (по крайней мере в утреннее и дневное время суток), что создает дополнительные преимущества для них в познавательном аспекте. Однако для развития этого вида пассажирского транспорта требуются большие капиталовложения;

– городской электрический транспорт, представленный трамваями, троллейбусами, относится к самому экологически чистому виду транспорта. Также в качестве преимущества этого вида транспорта относят низкую шумность. Однако недостатком этого вида транспорта считается необходимость высоких затрат на строительство путей сообщения. К недостаткам также можно отнести ограниченную мобильность этого вида транспорта;

– особое место отводится автомобильному транспорту, как разновидности пассажирского наземного транспорта, представленного легковыми автомобилями и автобусами.

Автомобильный транспорт является наиболее распространенным видом пассажирского транспорта. В зависимости от того, что именно берется за основу классификации, автомобильный транспорт рассматривают [15]:

- по административно-территориальному признаку (городские, пригородные, сельские, междугородние и некоторые другие перевозки);
- по виду подвижного состава (перевозки автобусами, легковыми автомобилями);
- по принадлежности подвижного состава (перевозки транспортом общего пользования; ведомственным транспортом; легковыми автомобилями индивидуальных владельцев; перевозки легковыми автомобилями на условиях проката);
- по назначению (экскурсионные, туристические, служебные, школьные, вахтовые, специальные туристические перевозки);
- по форме организации (маршрутные перевозки со строго спланированным маршрутом и графиком работы; заказные перевозки, осуществляемые по договорам и разовым заказам; прямые смешанные перевозки, осуществляемые наряду с другими видами пассажирского транспорта).

К преимуществам пассажирского автомобильного транспорта относят такие показатели, как возможность установления связи между отдаленными друг от друга пунктами на территории города,а достаточно высокие скоростные параметры, хорошая маневренность, возможность обслуживания пассажиров по любым направлениям круглосуточно, комфортабельность и удобство поездки в автомобильном транспорте, делают ее приятной для пассажиров. Автомобильный транспорт имеет относительно высокие эксплутационно-технические и экономические параметры, может осуществлять перевозки самостоятельно, без участия других видов транспорта и не требует больших капиталовложений.

Таким образом, каждый вид транспорта имеет собственные, только ему присущие характеристики, достоинства и недостатки, однако существуют и общие критерии для оценки работы пассажирских транспортных средств, например, по техническим показателям:

провозная способность, скорость движения, применяемые двигатели, виды используемого топлива, специфика путей сообщения (рельсовые, безрельсовые) и т.д. [15]. Представляют интереспсихологическиеисследования по изучению железнодорожного транспорта, в которых была затронута проблема психологической надежности в динамических системах управления [38].

К качественным характеристикам уровня транспортного обслуживания принято относить такие показатели, как скорость, своевременность, ритмичность, безопасность, экологичность, а также регулярность функционирования транспортной системы [61].

Более того, при оценке достоинств и недостатков того или иного вида транспорта необходимо также учитывать точку зрения пассажира,специфику его восприятия различных видов транспорта, например в связи с переживанием им психологической безопасности.

В связи с обеспечением психологической безопасности личности следует обратить внимание на такую проблему, как выбор транспортных средств в конкретных ситуациях жизнедеятельности человека. В зависимости от того, с какой целью будет использоваться транспортное средство, человеку необходимо определиться с его выбором, учитывая при этом характерные для конкретного региона, страны как природно-климатические особенности, так и реальное состояние транспортных средств в плане их наличия, готовности к эксплуатации и т.д. С психологической точки зрения наибольший интерес представляют такие принципы выбора транспортных средств потребителем, которые способствуютоптимизации конкретно-целевой перевозкии обеспечивают психологическую безопасность личности потребителя. В качестве таких принципов можно рассмотреть принцип децентрализованного, свободного, избирательного выбора со стороны потребителя, что способствует развитию и улучшению качества транспортного обслуживания (в конкурентной среде рыночных отношений); принцип достоверной и достаточной информированности потребителей транспортных услуг, что позволяет потребителю сделать обоснованный выбор и в наиболь-

шей степени обезопасить себя от непредвиденных обстоятельств во время перевозки. К наиболее значимым факторам, которые учитываются при выборе транспортных средств и которые, на наш взгляд, могут рассматриваться как способствующие переживанию человеком психологической безопасности, относят надежность транспорта по временным и территориальным показателям его функционирования соответственно предусмотренному графику перевозок; стоимость перевозки. В целом к основным критериям выбора транспортных средств относятся экономические показатели; натуральные показатели (дальность перевозок, потребность в топливно-энергетических ресурсах и т.д.); технико-эксплуатационные характеристики транспортных средств [60].

Особого внимания в связи с использованием транспортных средств заслуживает такой критерий выбора, как уровень комфортности перевозки. Комфортность перевозки обусловлена рядом факторов, однако наиболее значимыми в отношении комфортности транспортных средств являются их эргономические показатели, обеспечивающие соответствие конструкции транспортного средства и антропометрических характеристик водителя и пассажира: именно от эргономических показателей в большой степени зависит работоспособность человека, управляющего транспортным средством, и комфорт пассажира, а также их безопасность [56], что в целом способствует переживанию человеком психологической безопасности.

Описанные выше показатели, критерии, особенности транспорта и т.д. крайне важны и являются теми обязательными элементами, учет которых необходим с точки зрения их значимости для безопасности человека.

При изучении проблемы перспективного развития пассажирского транспорта в направлении повышения безопасности перевозок, исследователями сравнивался личный пассажирский транспорт и транспорт общего пользования по ряду значимых параметров в контексте безопасности, что позволило им прийти к выводу относительно перспективности использования общественного транспорта,

т.к. транспорт общественного пользования в наибольшей мере обеспечивает безопасность перевозок, а также сбережение природных и денежных ресурсов. Было показано, что общественный транспорт в наибольшей мере обеспечивает безопасность движения, во-первых, в связи с заранее спроектированным, с учетом обеспечения безопасности, маршрутом транспорта, во-вторых, в связи с высоким уровнем профессионализма водителей транспорта общего пользования, по сравнению с водителями легковых автомобилей, профессиональная подготовка которых значительно варьирует от случая к случаю. В отношении сбережения природных и денежных ресурсов общественный транспорт при перевозках значительно превосходит личные транспортные средства, т.к. при этом требуется намного меньше территории, энергетических ресурсов, и намного меньше загрязняющих веществ окажется в атмосфере, чем при использовании личного транспорта, что обусловлено возможностью общественного транспорта одновременно перемещать большое количество пассажиров [53].

Также при рассмотрении транспортной проблемы мы в работе обратили внимание на пути сообщения, предназначенные и оборудованные для передвижения конкретных транспортных средств, и на технические устройства и сооружения (станции, терминалы, заправочные пункты, ремонтные мастерские и т.д.) [61].

Учет всех составляющих понятия «транспорт» – транспортные средства (средства сообщения), пути сообщения, технические устройства и сооружения – позволит в наиболее полной мере обеспечить безопасность личности в сфере транспорта.

В целом, безопасность транспортной системы зависит от ряда факторов [43], которые условно можно сгруппировать и представить следующими «тематическими» разделами:

- «человеческий фактор в транспортной системе»;
- «фактор гетерохронности развития социально-экономических потребностей общества и его инфраструктуры»;

- «фактор эксплуатационно-технического несоответствия в транспортной системе в целом»;
- «опосредованный фактор воздействия на транспортную систему» и т.д.

Конечно, перечень «факторов» может быть изменен и расширен, однако представленный выше перечень отражает наиболее существенные моменты, связанные с проблемой безопасности.

В отношении «человеческого фактора» в инженерной психологии накоплен обширный материал [34; 40], а суть проблемы сводится к вопросу о роли человека в работе машин, технических устройств, электронных систем и т.д., т.е. к тому, насколько ошибки, допускаемые человеком, могут влиять на безопасность работы техники (в нашем исследовании – системы транспорта). В содержание понятия «человеческий фактор» в контексте транспортной системы войдут данные о качестве профессиональной деятельности людей, управляющих транспортными средствами, о работе сотрудников, задействованных в различных сферах обслуживания всей транспортной системы, в том числе и непосредственно контактирующих с пассажирами, а также представления о возможном влиянии пассажиров, пешеходов на безопасность работы транспорта.

Влияние «фактора гетерохронности развития социально-экономических потребностей общества и его инфраструктуры» на функционирование транспортной системы может выражаться в том, что, условия жизнедеятельности общества могут не соответствовать его запросам, например, растущая потребность общества в транспортных средствах из-за недостаточного развития дорог, аэропортов, водных каналов и т.д. не будет удовлетворена.

Фактор эксплуатационно-технического несоответствия в транспортной системе в целом, когда ее составляющие, такие как транспортные средства (средства сообщения), пути сообщения, технические устройства и сооружения, не соответствуют предусмотренным техникой безопасности нормам, а также не пропорциональны в

количественном соотношении друг другу, может способствовать росту аварийных ситуаций.

Под «опосредованным фактором воздействияна транспортную систему» мы понимаем чрезвычайные обстоятельства, которые могут возникнуть в различных сферах жизнедеятельности человека и оказывать воздействие на функционирование транспортной системы. Этот фактор представляет особый интерес для нашего исследования, т.к. связан и с уровнем проблем глобального масштаба, например, экологическими катастрофами, и с уровнем личностных переживаний, приводящих к нарушениям запланированной функциональной «активности» транспортного средства, например, на уровне семьи.

В развитых странах транспорт относят к одной из наиболее значимых базовых отраслей хозяйства, оказывающих огромное влияние на социально-экономическое развитие. В значительной мере именно транспортная система «определяет условия экономического роста, повышение конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения» [61]. Показатели качества жизни неразрывно связаны с понятием психологической безопасности личности. Ранее мы рассматривали соотнесенность этих понятий, отмечая их взаимосвязь [48]. Такая направленность в исследовании качества жизни, как субъективизация, позволяет выявить конкретное отношение человека к тем или иным аспектам собственной жизни, степень его удовлетворенности жизнью, определиться с рядом психологических факторов, лежащих в основе качества жизни [28]. Отметим, что под психологической безопасностью понимается, прежде всего защищенность жизни, здоровья отдельной личности, ее права на достойную жизнь в обществе, на материальное благополучие, на свободу в выборе жизненных ценностей, что проявляется в общей удовлетворенности человека жизнью [28]. Когда же речь идет о психологической безопасности личности в сфере транспорта, то, как уже говорилось, особое значение приобретают качество различных

видов транспортных услуг и их оценка не только профессиональными работниками транспортной сферы, но и пассажирами.

Отмечается, что проблема пассажирских перевозок в основном связывалась с безопасностью движения и профессионализмом водителя. Однако на современном этапе экономического развития общества в связи с развитием рыночных отношений и ориентацией на поведение пассажира как потребителя транспортных услуг особое внимание уделяется формированию позитивного имиджа пассажирского транспорта у потребителя за счет повышения качества услуг. Также подчеркивалось, что субъективность восприятия и оценки пассажирами качества транспортных услуг во многом зависит от таких факторов, как временная периодичность движения пассажирского транспорта; время, затрачиваемое человеком на перемещение в общественном транспорте; количество пересадок; состояние салона пассажирского транспорта в отношении его заполненности и чистоты; безопасность транспортной системы; скорость движения транспортного средства; ценовые показатели проезда; условия приобретения билетов на транспорт и т.д. Все эти факторы оказывают непосредственное воздействие на человека, в результате которого формируются установки пассажиров в отношении общественного транспорта [17].

Описанные факторы, влияющие на поведение пассажиров по отношению к общественному транспорту, можно рассмотреть как технические показатели качества транспортных услуг, влияющих на переживание личностью пассажира психологической безопасности. Наряду с указанными факторами, субъективность восприятия и оценки пассажирами качества транспортных услуг во многом определяются такими индивидуальными показателями, как возраст, пол, социально-психологические особенности личности и т.д., а психологическая безопасность личности пассажира в транспортной системе зависит не только от технических показателей, но и во многом определяется качеством коммуникации между вовлеченными в эту систему участниками [17].

Таким образом, наблюдается качественный скачок в понимании безопасности транспортной системы: от безопасности человека на уровне отсутствия угрозы для его жизни как биологического существа, индивида, до психологической безопасности личности, в связи с удовлетворением ее потребностей на уровне социально-психологического комфорта.

2. Транспортные средства в обеспечении психологической безопасности личности с позиций ее мотивационно-ценностного уровня (социально-психологический аспект)

Под социально-психологическим комфортом мы подразумеваем такое состояние человека (в нашем исследовании – в контексте транспортной системы), при котором удовлетворяются его потребности различного иерархического уровня.

В этой связи представляет интерес рассмотрение транспорта с учетом того факта, что транспортное средство на современном этапе развития общества может рассматриваться и в качестве социально обусловленной потребности человека в более эффективном перемещении в пространстве, и в качестве средства для удовлетворения различных потребностей человека, и как способ его выживания в столь динамичном мире в условиях нехватки времени и необходимости преодоления огромных расстояний.

Появление и формирование новых ценностей, мотивов, потребностей у человека, превращение идеалов и ценностей образа жизни в смыслообразующие мотивы связаны, в ряде случаев, с изменениями в социально-историческом образе жизни общества [10]. На сегодняшний день, в результате изменения жизни общества, значение транспорта для человека,отношение к нему со стороны общества трансформировалось: от фетишизации к прагматизму [29]. В работе указывается, что прагматическое отношение к транспортному средству способствует «осознанию того, что надежность системы «дорожное движение» тем благоприятнее сказывается на каждом участнике дорожного движения, чем больше он в своем поведении учитывает поведение окружающих, сближение объективной и субъективной безопасности» [29, ст. 322]. Практически эта тенденция способствует переживанию человеком психологической безопасности на личностном, субъективном уровне с учетом безопасности других людей.

Также изменения в отношении к транспорту со стороны общества проявляются при рассмотрении его как «социокультурного феномена в обществе», восприятие которого ассоциируется и расценивается как благо, удобство, необходимость, а также, особенно в случае общественного транспорта, ассоциируется с услугой, которую оценивают по ряду критериев, что предусматривает их рассмотрение с точки зрения удовлетворенности-неудовлетворенности пользователей этой услугой [59]. Контекст удовлетворенности-неудовлетворенности позволяет подойти к проблеме психологической безопасности личности пассажира.

Понимание психологической безопасности личности связано не только с безопасностью и отсутствием угрозы для жизни человека, но и с его субъективными переживаниями по поводу удовлетворенности собственной жизнью, конкретной жизненной ситуацией или событием на уровне «личностных смыслов» или, по крайней мере, на уровне субъективных переживаний.

В работе обращается внимание на то, что важнейшим условием для констатации безопасности личности является возможность ее развития, что связано с генезисом потребностей человека от низших до социально-психологических [48].

В группе подходов к проблеме безопасности, ориентированных на личность, состояние безопасности характеризуется удовлетворенностью настоящим, уверенностью в будущем, неснижением вероятности достижения жизненных целей, защищенностью интересов, позиций, идеалов, ценностей, с которыми субъект отождествляет свою жизнь [50]. Согласно когнитивной теории личности Дж. Келли, человек стремится понять, интерпретировать, предвидеть и контролировать мир своих личных переживаний для того, чтобы эффективно взаимодействовать с ним [62].

«Психологическая безопасность» определяется как состояние общественного сознания, при котором общество в целом и каждая отдельная личность воспринимают существующее качество жизни как адекватное и надежное, поскольку оно создает реальные возмо-

жности для удовлетворения естественных и социальных потребностей граждан в настоящем и дает им основания для уверенности в будущем, т.е. акцент делается на чувствах и переживаниях человека, связанных с его положением в настоящем и перспективами на будущее [2]. Следует заметить, что «временная перспектива как организованные представления о будущем играет важную роль в регуляции поведения зрелой личности, особенно в тех ее аспектах, которые связаны с выбором и целеполаганием» [36, с. 63].

В другой трактовке, не противоречащей вышеприведенной, в определении понятия «психологической безопасности» личности подчеркивается два смысловых значения. Первое ассоциируется с состоянием, обеспечиваемым системой мер (мероприятий) со стороны окружающих, действиями извне, направленными на удовлетворение базовой потребности личности в безопасности, физическом и психологическом самосохранении.

Второе значение связано со стремлением к самоудовлетворению этой базовой потребности и, как результат, с чувствами психологической защищенности, устойчивости, уверенности, которые испытывает (или не испытывает) субъект в сложившейся ситуации. Таким образом, суть двух вышеуказанных смысловых значений «психологической безопасности» личности сводится, с одной стороны, к наличию объективных факторов, обеспечивающих «психологическую безопасность» абстрактной личности и, с другой стороны, к переживанию, к субъективному восприятию этих факторов конкретной личностью на уровне эмоциональной сферы [48]. Связь «психологической безопасности» личности с аффективной сферой объясняется тем, что психологическая безопасность на уровне личности является переживанием, а «всякое переживание ... обязательно включено в сферу эмоциональности» [55, с. 572].

На сегодняшний день проблема психологической безопасности разрабатывается на разных уровнях общественного бытия, в связи с различными «пространствами» и сферами жизнедеятельности человека. Для нашего исследования особый интерес представляет разра-

ботка проблемы психологической безопасности личности, в той или иной мере включенной в поле транспортной системы. Транспортная система, как искусственно созданная человеком, изначально предназначена для улучшения качества жизни человека, для облегчения его функционирования в обществе, однако в реальности эта система может представлять для него угрозу, поэтому преобразования в сфере транспорта, направленные на повышение ее безопасности, представляются наиболее важными с точки зрения обеспечения психологической безопасности личности, в рамках которой предусматривается сохранение «целостности, адаптивности, функционирования и развития социальных субъектов (отдельного человека, групп, общества в целом)» [27, с. 4]. Одна из возможных интерпретаций психологической безопасности личности связывается с «представлениями о целостности физической структуры человека, соответствующие нормам стабильного функционирования организма» [50, с. 578].

Существуют также представления о психологической безопасности на природно-психическом уровне, когда рассматривается адекватность отражения и отношения к миру, защищенность психики, адаптивность функционирования, защищенность сознания от изменения его состояния против воли человека [11]. Предлагается определять безопасную личность как «определенную защищенность сознания от воздействий, способных против ее воли и желания изменить психические состояния, что может кардинальным образом влиять на человека вплоть до изменения его жизненного пути» [31, с. 5].

При рассмотрении проблемы психологической безопасности на личностном уровне акцент делается на переживаниях человека, связанных с чувствами, описание которых сводится к континууму оппозиций: удовлетворенность-неудовлетворенность жизнью; безопасность-опасность; уверенность-неуверенность в будущем и т.д. На наш взгляд, рассмотрение понятия психологической безопасности личности возможно в рамках наиболее полного, широкого значения термина «переживание», когда «характеристика того или иного

психического факта указывает на укорененность данного факта в индивидуальной жизни личности» [10, с. 356].

Под психологической безопасностью мы подразумеваем осознание психически здоровым человекомна уровне переживания как личностного смысла степени конгруэнтности идеальных, желаемых представлений о себе, о своем месте в жизни и реально существующего положения вещей в рамках «жизненного пространства», конкретной жизненной ситуации [4].

На основе краткого анализа проблемы психологической безопасности личности видно, что переживание человеком психологической безопасности зависит и от качества среды, условий его жизнедеятельности, а также непосредственно связано с «совокупностью свойств личности духовного, морального и нравственного характера, направленных на конструктивную самореализацию и эффективную психологическую невосприимчивость индивида к деструктивным воздействиям окружающей среды» [24, с.10]. В целом, представления о безопасности в общественном сознании связаны в первую очередь с состоянием, чувствами и переживаниями человека. В этой связи представляет интерес исследование, направленное на изучение влияния различных факторов на восприятие и оценку пользователей общественным транспортом некоторых показателей качества транспортных услуг: было выявлено, что индивидуальные характеристики пассажиров почти не влияют на их оценки [17]. Эти данные в некоторой степени противоречат вышесказанному, однако это объясняется условиями проведения самого эксперимента и универсальностью ситуации, в которой большинство пассажиров будет реагировать стандартно, а вариативность поведения сведена к минимуму.

Исследование различных аспектов качества транспортных услуг показало, что огромное влияние на их оценку со стороны пассажиров оказывает характер коммуникационного взаимодействия между пассажирами и работниками транспортной системы, непосредственно контактирующими с пассажирами [41].

Проведенные нами в Армении исследования были посвящены психологической безопасности пользователей транспорта, где путем анкетирования были выявлены количественные данные по выбору транспортных средств. «Анкета пассажира (пользователя) транспорта» была разработана в лаборатории инженерной психологии и эргономики ИПРАН под руководством А.А. Обознова и адаптирована в НИЛ психологии личности и профессиональной деятельности ЕГУ под руководством Р.В. Агузумцяна. Учитывая тот факт, что столица обеспечена различными видами транспортных средств, первоначально исследования проводились в городе Ереван, в частности, среди молодежи 18-22 лет. Результаты исследования позволили получить ответы касательно психологической безопасности пользователей транспорта. Респондентами были оценены наиболее безопасные средства передвижения: пользование разными видами транспорта; выбор транспортного средства по факту его безопасности; отказ от услуг различных видов транспорта из-за неисправности; вероятность спасения пассажира в случае аварии; положительные и отрицательные чувства при пользовании общественным видом транспорта.

Вышеотмеченное относится к первому блоку исследования – «Выбор транспортного средства».

Дальнейшие исследования охватили более широкий круг респондентов: как среди населения столицы РА, так и ее областей. Общая численность исследуемых составляет 90 человек.

Второй блок исследования позволяет выявить степень вероятности различных опасных ситуаций, которые угрожают безопасности пассажиров транспорта, также в нем предпринимается попытка выявления возможных причин объективного порядка, из-за которых пассажир может отказаться от услуг транспортных средств. Нами были проанализированы 90 анкет по соответствующему алгоритму. В рамках данной работы мы попытались количественно представить предварительные результаты исследования. Поскольку анкета содержит в себе несколько блоков, каждый из которых нуждается в

научном анализе, мы сочли целесообразным представить каждый блок в отдельности.

Второй блок – «Опасность и неисправность транспортного средства» – выявляет отношение пассажира к безопасности того или иного вида транспорта. Примечательно, что блок включает вопросы, которые отражают чувства пассажира при пользовании общественным транспортом.

Результаты эксперимента представлены на Рис. 1 и 2.

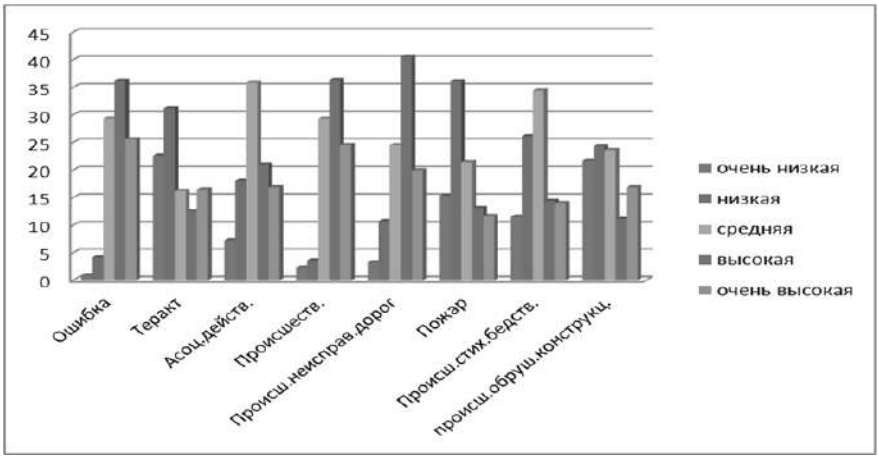

Рис. 1.

Вероятность различных опасных ситуаций в транспорте (%).

Из Рис. 1 видно, что высокие показатели были получены по шкалам «ошибка водителя», «неправильные действия других водителей, пешеходов и т.д.» и «происшествие вследствие неисправности дороги». Низкие показатели были получены по шкалам «теракт»,«пожар», «происшествия вследствие стихийных бедствий» и «происшествия вследствие обрушения конструкций».

Следующий вопрос второго блока касается возможных причин отказа от пользования услугами транспорта со стороны респондентов.

На Рис. 2 представлены результаты исследования в процентном соотношении.

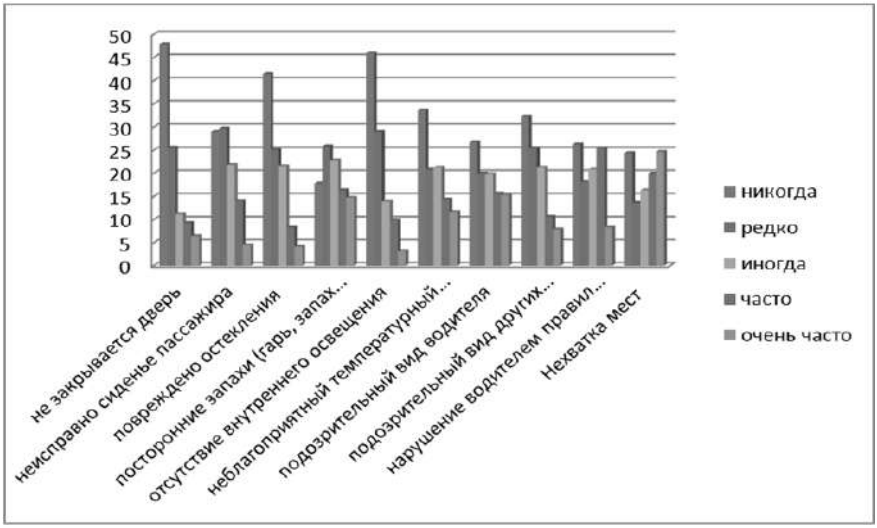

Рис. 2.

Причины отказа от пользования услугами транспорта (%).

Причины отказа от пользования услугами траспорта не являлись существенными для респондентов.

В плане оценки качества транспортных услуг со стороны пассажиров представляет интерес исследование проблемы коммуникации «на транспорте» [41]. В одном из исследований, касательно этой проблемы, использовался методологический подход, базирующийся на теории иерархической структуры диспозиций личности, и позволяющий при исследовании восприятия и формирования у пассажиров оценки качества транспортных услуг, проведение дифференцированного анализа тех факторов, которые влияют на формирование этой оценки за счет рассмотрения этих факторов на трех уровнях: на уровне элементарных установок; на уровне социальных установок (аттитюдов); на уровне ценностных ориентаций. Такие факторы, как чистота салона общественного транспортного средства, его

оформление, музыкальное сопровождение и т.д., относятся к уровню элементарных установок, в основе которых лежат витальные потребности человека; на уровне социальных установок (аттитюдов) рассматриваются различные типы отношений, проявляемые работниками общественного транспорта к пассажирам в диапозоне от агрессивного до доброжелательного; уровень ценностных ориентаций позволяет рассматривать, например, влияние общественного мнения на восприятие и оценку пассажирами качества транспортных услуг. Такая направленность рассмотрения проблемы позволяет исследователям говорить о том, что восприятие и оценка пассажирами качества транспортных услуг складываются из неосознаваемых фиксированных установок и социально-фиксированных установок наряду с такими показателями, как пол и возраст человека [17; 59].

Интересны сведения относительно возрастного фактора (возраст пассажиров) как влияющего на оценку степени выраженности агрессивного поведения работника транспортного средства со стороны пассажиров. Так, у пассажиров 35-54 лет выявлена тенденция оценивать проявление агрессивного поведения работника транспортного средства с учетом интересов всех пассажиров, тогда как младшие возрастные группы пассажиров (до 34 лет) оценивают поведение работника, исходя из личных, «эгоцентрических» интересов, без учета интересов других пассажиров. Восприятие одним пассажиром грубости со стороны работника пассажирского транспорта по отношению к другому пассажиру или пассажирам как личное оскорбление может рассматриваться как «работа» диспозиционной системы высшего уровня ценностных ориентаций. В отношении пассажиров старше 55 лет имеются противоречивые данные [17].

Подобная специфика реагирования у «молодой» группы пассажиров может объясняться тем, что ситуативные социальные установки чаще всего не зависят от структуры ценностно-ориентационных образований, что согласуется с идеей Н.А. Бернштейна о сохранности существенных черт поведения высшего уровня иерархии управления организма, в отличие от несущественных поведенческих

паттернов, которые выделяются индивидуальной спецификой и разнообразием проявлений [10].

Таким образом, в социально-психологическом аспекте пользование общественным транспортом предполагает определенный уровень достаточно тесного взаимодействия участников совместного проезда, которое можно охарактеризовать как специфическую коммуникацию в «транспортном» контексте, от качества которой, во многом, будет зависеть удовлетворенность-неудовлетворенность пассажира в отношении транспортных средств.

Вообще качество транспортных услуг во многом определяется удовлетворенностью человека транспортными услугами, возможностью преодоления пространства в ограниченном временном режиме.

Перемещение в пространстве относится к биологической, эволюционно обоснованной функции организма человека, обеспечивающей ему возможность выживания и адаптации к окружающей среде, что на современном этапе развития общества приобретает несколько иное содержательное значение, но не теряет своей актуальности, т.к. развитие общества связано с таким социальным поведением людей, которое предусматривает их перемещение в пространстве, прогрессивное освоение территорий и увеличение скорости передвижения [54].

Развитие транспортной системы, совершенствование технических показателей транспортных средств в сочетании с их комфортабельностью обеспечивают возможность учета ряда показателей: медико-физиологических, психологических, экономических и т.д., связанных с психологической безопасностью личности в связи с процессом перемещения на транспорте. Экономия времени в связи с перемещением на транспорте позволяет человеку более эффективно функционировать в обществе, используя высвобожденное время на собственное развитие, отдых, общение, на достижение значимых для него целей, удовлетворение потребностей различного уровня [54].

Возможно рассмотрение транспорта как отдельной системы, входящей в состав единого экономического пространства на уровне региона, страны, государств, мирового цивилизованного сообщества, функциональное предназначение которой заключается в удовлетворении «жизненно необходимой потребности общества в перевозке грузов и пассажиров» [61]. Практически, на уровне удовлетворения потребностей общества функция транспорта сводится к «перевозкам». Согласно логике нашего исследования, при рассмотрении системы «человек – транспорт» с точки зрения психологической безопасности личности необходимо исследовать значение транспорта для личности, для отдельного человека с учетом его потребностей и определиться в отношении возможного функционального потенциала транспорта, не ограниченного только функцией «перевозки».

Так, обратимся к широкоизвестной, наиболее удобной и чаще всего используемой в психологических исследованиях схеме иерархии потребностей А. Маслоу, низший уровень в которой представлен физиологическими потребностями, следующий – потребностью в безопасности, после чего рассматриваются потребности в любви и признании; затем – в потребности самоуважения, самооценки и, наконец, высший – в потребности в самоактуализации [10; 65].

Как может транспорт, транспортное средство быть вовлеченным в процесс удовлетворения человеческих потребностей различных уровней? Если исходить из основной функции транспорта как перевозочной, то роль транспорта в удовлетворении потребностей, по крайней мере опосредованная, выявляется на всех уровнях. Так, удовлетворение базовых потребностей человека, например, в питании, в цивилизованном обществе зависит от своевременной доставки продуктов питания в соответствующие пункты назначения, что связано с транспортом и зависит от функции «перевозки»; потребность человека во сне, также, во многом, определяется перевозочной функцией транспорта, так как позволяет сэкономить время, например для того, чтобы вовремя оказаться на работе и т.д. Если же говорить о возможном использовании как личного транспортного сред-

ства, так и общественного, для сна, для принятия пищи, то тогда можно говорить о том, что транспорт используется не по назначению, или же усмотреть в этом дополнительные возможности, способствующие удовлетворению потребностей человека.

Особое место следует отвести транспорту с точки зрения обеспечения безопасности человека, т.к. транспорт одновременно может рассматриваться и в качестве угрозы для жизни.

3. Рассмотрение транспортного средства в контексте «опасных-безопасных» ситуаций с точки зрения психологической безопасности личности

Эксперименты, которые были проведены в 2016 г. среди респондентов столицы и областей РА, не выявили существенной разницы. С этой целью мы сочли целесообразным представить сравнительный анализ за 2014 г. и 2016 г.

Для более наглядного представления результатов исследования нами были сгруппированы внутренние характеристики вопроса по данному блоку.

Результаты эксперимента согласуются с теоретическими данными, в которых интерпретируются ограничения социально-психологического комфорта пассажиров, что связано с ошибками других пассажиров и водителей. В одних случаях это связано с асоциальным поведением пассажиров в транспорте, а в других–с неправильными действиями как водителей собственного транспорта, так и других водителей.

Среди опрошенных респондентов было выявлено, что опасные ситуации на транспорте, тем не менее, обусловлены человеческим фактором. Результаты исследования показали следующее: высокие показатели были связаны с ошибкой водителя (высокие – 38,18% за 2014 г.; 34,29% за 2016 г.и очень высокие 25,45% за 2014 г.; 25,71% за 2016 г.). Неправильные действия других водителей также оценивались высоко со стороны респондентов (высокие – 32,73% за 2014 г.; 40% за 2016 г. и очень высокие 29,1% за 2014 г.; 20% за 2016 г.).

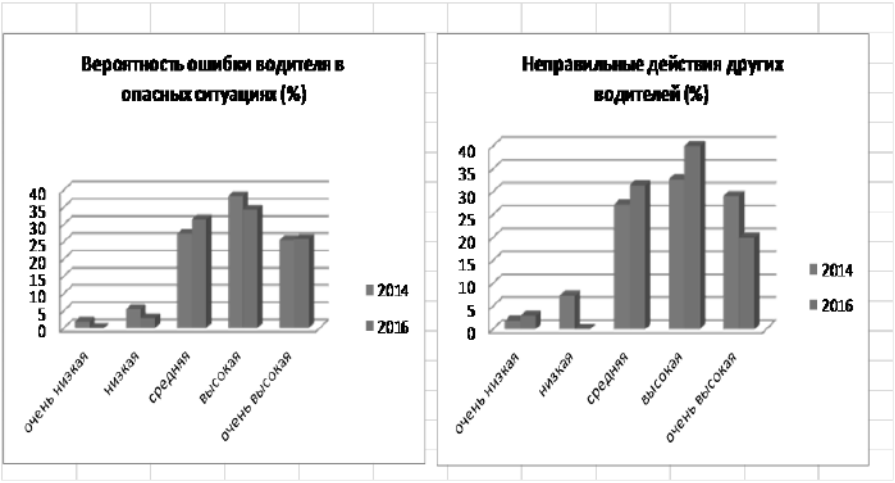

Рис. 3

Ошибки и неправильные действия водителя.

Что касается поведения пассажиров, высокие показатели получились по среднему варианту ответов респондентов (34,55% за 2014 г.; 37,14% за 2016 г.). На Рис. 4 кроме вышеотмеченного приведены данные относительно вероятности теракта на транспорте. Большая часть пассажиров (30,9% за 2014 г.; 31,43% за 2016 г.) выбрала наименьшую вероятность теракта на транспорте. Однако очень высокий показатель вероятности за 2014 г. составил 7,27 %, который вырос и в 2016 г. достиг 25,71%. Скорее всего это объясняется совпадениями с рядом случаев: столетием геноцида, различными терактами, происходящими в Европе, а также четырехдневными апрельскими военными действиями в НКР.

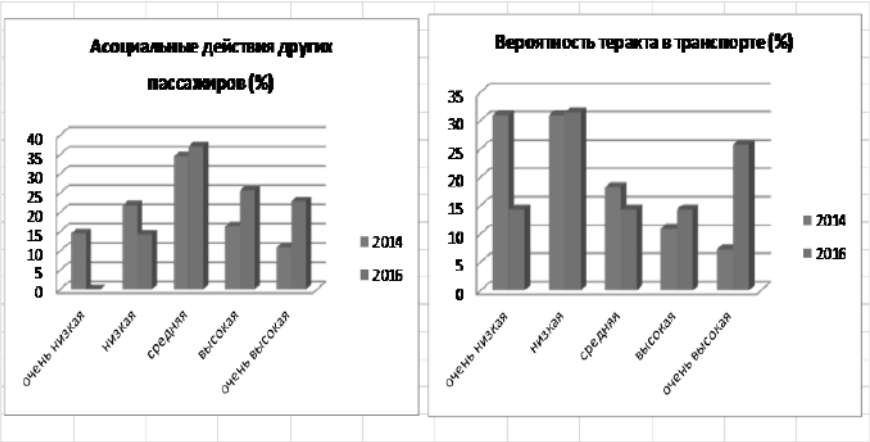

Рис. 4.

Вероятность асоциальных действий пассажиров.

По такому же анализу заметно увеличение негативизма по отношению к происшествиям вследствие неудовлетворительного состояния дороги, инфраструктуры (высокие показатели – 38,18% за 2014 г. и 42,85% за 2016 г.), а также обрушения конструкций (очень высокие – 10,9% за 2014 г. и 22,86% за 2016 г.).

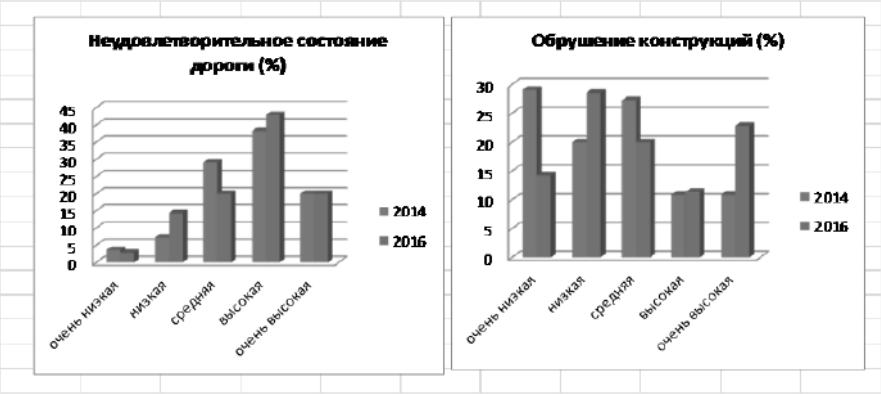

Рис. 5.

Оценка дорог и конструкций.

Что касается происшествий, произошедших вследствие стихийных бедствий, то показатели увеличились незначительно(при пожаре – 9,1% за 2014 г.; 14,3% за 2016 г., при грозе, урагане и т.д. – 10,9% за 2014 г.; 17,14% за 2016 г.)

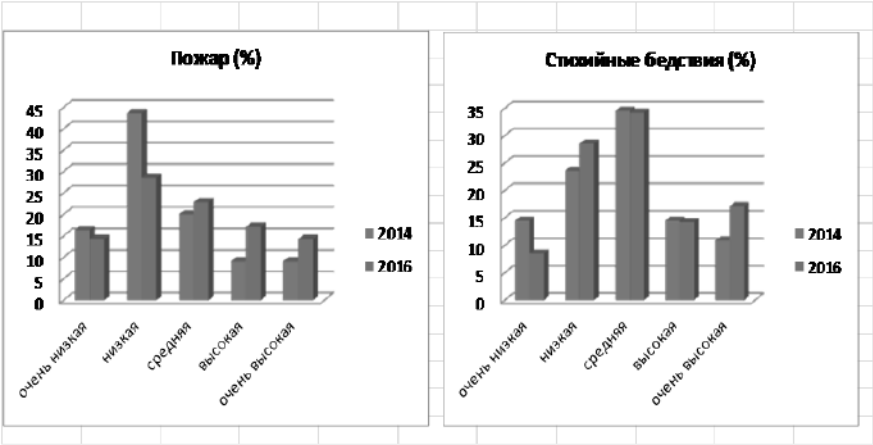

Рис. 6.
Оценка отношений к пожару и стихийным бедствиям.

Обобщая результаты исследований относительно вероятности опасных ситуаций на транспорте, можем предположить, что полученные данные обусловлены объективными причинами: качеством транспортных услуг, техническим состоянием дорог, средствами передвижения, а также мнениями пассажиров, которые носят субъективный характер (сформировавшиеся в обществе социальные установки, ценностно-ориентированные стереотипы, убеждения и т.д.).

В контексте переживания личностью психологической безопасности на мотивационно-ценностном уровне представляют интерес данные относительно реагирования людей, являющихся пассажирами общественного транспорта, на ту или иную ситуацию в салоне: многие пассажиры в возрасте до 34 лет реагируют только в

том случае, если ситуация представляет угрозу физического, экономического или психологического характера именно для них, а на проявление грубости со стороны работника транспортного средства в отношение других пассажиров не обращают внимания [17].

Этот феномен можно охарактеризовать как социально-психологическую индифферентность личности, эгоцентрический «пофигизм» или рассмотреть в качестве защитного поведенческого паттерна, позволяющего человеку переживать психологическую безопасность на уровне «индивидной индивидуальности», не доходящей до уровня личности. Почему мы используем словосочетание, которое вполне можно отнести к оксиморонам – «индивидная индивидуальность», противопоставляя его понятию личность?

Во-первых, словосочетание «индивидная индивидуальность» позволяет акцентировать внимание на некоторой предполагаемой структурной единице, описывающей человека как представителя определенной культуры, общества, социума, способного к эмоциональной, ментальной и поведенческой самоизоляции в ситуации общественно значимого события.

Во-вторых, это словосочетание позволяет определиться в направленности проявлений индивидуальности с позиций общественной значимости.

В-третьих, в словосочетании «индивидная индивидуальность» подчеркивается деформированный, не соответствующий проявлению индивидуальности уровень, т.к. индивидуальность проявляется на уровне мотивационно-ценностных ориентаций личности, которые в «предписанных» обществом морально-нравственных, духовных и других проявлениях не должны сводиться к трансформированной индивидуальности эгоистической направленности.

Однако, если попытаться понять значение проявления «индивидной индивидуальности» у ряда пассажиров общественного транспорта в контексте психологической безопасности, то такое поведение как бы защищает человека от излишних травматических переживаний из-за частого соприкосновения с далеко не идеальной си-

туацией в общественном транспорте, что, в общем, становится даже привычным. Еще одна возможная интерпретация подобного поведения пассажиров объясняется именно парадоксальностью такого социально-психологического феномена, как пассажир [45].

Пассажир пассивен и «доверчив», ведь без доверия работнику транспортного средства, да и самому транспортному средству, быть пользователем транспортных услуг довольно сложно. А если есть доверие к работнику транспортного средства, то реальное осознание пассажиром деструктивной формы поведения со стороны работника нарушает гармоничность, пусть даже иллюзорную,того образа транспортной системы, которая у него имеется. Для поддержания иллюзии и избегания проблем не только внешних, на уровне ситуационного взаимодействия, но и внутренних, на уровне мотивационно-ценностного осмысления, может использоваться такой поведенческий паттерн, как «индивидная индивидуальность». Также, о чем уже говорилось ранее, подобная специфика реагирования у «молодой» группы пассажиров может объясняться ситуативностью социальных установок, которые не зависят от структуры ценностно-ориентационных образований [10].

Нестандартным образом может быть рассмотрена роль транспортного средства для человека в удовлетворении потребности в любви и признании: кроме функции перевозки, транспортное средство (личный транспорт) может стать мощным мотивом для любви и признания человека, обладающего, например, дорогостоящим личным транспортным средством, со стороны прагматично настроенных субъектов. Весьма показательно, что в случае, когда эти субъекты референтны для человека, обладающего «ценным» транспортным средством, то возможно полноценное удовлетворение потребности в признании и любви.

Еще большее значение для человека приобретает транспорт при удовлетворении потребности в самоуважении, уважении со стороны других. В результате удовлетворения перечисленных потребностей у человека повышается самооценка, формируется уверенность в

себе. Так, для людей, профессиональная деятельность которых непосредственно связана с транспортными средствами, транспорт, как сфера деятельности, может выступать в качестве профессионального становления личности, развития самоуважения в связи с успешным решением профессиональных задач, признании со стороны других. Также обладание дорогостоящим транспортным средством может послужить основанием для самоуважения, уважения со стороны других, т.к. часто является индикатором высокого социального статуса, что особенно характерно для современного общества конъюнктурных ценностей.

Напротив же, человек, пользующийся общественным транспортом может испытывать чувство неудовлетворенности, иметь заниженную самооценку из-за недостаточной социальной успешности, определяемой материальным, экономическим статусом человека в обществе, что может соответствовать уровню «личностных смыслов» или ограничиваться уровнем субъективных переживаний. Учитывая тот факт, что общественным автомобильным транспортом пользуется большая часть населения, по крайней мере, на территории постсоветского пространства, улучшение качества обслуживания общественного транспорта приобретает особое социальное значение. Поэтому формирование соответствующего позитивного имиджа общественного транспорта у пользователей и работников транспортной системы на уровне мотивационно-ценностных ориентаций представляется важнейшей задачей современного «транспортного» общества.

Трансформация смыслообразующих мотивов личности и ее установка обусловлены изменением социальной позиции личности, ее положения в системе общественных отношений [10], что связано с рядом сложностей социально-психологического характера. Поэтому необходим поиск иного пути, способствующего изменению отношения человека к общественному транспорту в позитивном русле на уровне его мотивационно-смысловых установок, позволяющих придать положительный оттенок эмоциональным пережива-

ниям личности в связи с необходимостью пользования общественным транспортом.

Проблема изменения мотивационно-смысловых отношений личности крайне актуальна для системы «человек – транспорт». Нами был сделан вывод относительно того, что эти изменения возможны лишь в том случае, когда используемые различные методические приемы основаны на принципе деятельностного опосредствования, суть которого заключена в следующем: «для того, чтобы перестроить мотивы и смысловые установки личности, необходимо выйти за пределы этих смысловых образований и изменить порождающие их деятельности» [10, с.394]. И неслучайно, что одна из важнейших задач практической психологии заключается в разработке «активных методов воздействия на личность, в которых так или иначе реконструируется деятельность, приводящая к перестройке мотивационно-смысловых отношений человека к природе, обществу, другим людям и самому себе» [10, с.395].

В этом ключе с учетом вышеприведенных методологических положений теоретико-практической направленности, такие мероприятия, как улучшение качества услуг, предоставляемых общественным транспортом; повышение престижности общественного транспорта среди населения за счет изменения его имиджа в лучшую сторону как за счет ориентира на качество услуг, так и за счет рекламных мероприятий, позволят изменить «статус» транспорта в жизни общества и рассматривать общественный транспорт в качестве ценности на уровне общественного сознания.

Как было показано, значение транспорта для человека связывается с удовлетворением его потребностей различного уровня: от физических и органических до социальных. Транспортная система на сегодняшний день обеспечивает полноценное функционирование и развитие современного общества, а следовательно, и жизнедеятельность человека, являющегося представителем этого общества.

4. Представление исследуемой проблемы: транспорт и психологическая безопасность личности в масштабе глобальной системы жизнедеятельности человека

Жизнедеятельность человека связана одновременно с различными системами – «миром семьи, миром этноса, миром класса, миром природы и общества». Человек представляется «элементом» глобальной системы – человеческого общества, а познание и понимание природы человека «лежит не в нем самом, как некотором телесном объекте, а в тех различных системах, в которых осуществляется его жизнь» [10, с.81].

Исходя из этого положения, рассмотрение сфер жизнедеятельности человека, в которых «осуществляется его жизнь», представляется необходимым условием для раскрытия проблемы: «транспорт и психологическая безопасность личности в масштабе жизнедеятельности человека». А системный подход, а точнее, полисистемный подход к изучению личности наиболее полно, целостно, обоснованно позволяет не только констатировать различные факты и феномены жизнедеятельности человека, но и объяснять, анализировать и сравнивать их между собой, выявляя связи между ними и механизмы, лежащие в основе их взаимодействия.

Воссоздание целостной картины системного взаимодействия «человек – транспорт», понимание многих аспектов проблемы не в разрозненном, фрагментарном виде, а в их единстве, позволяет избежать «моносистемного» видения проблемы, когда объект исследования манифестируется как некая целостная система, но в границах какой-то определенной сферы жизнедеятельности человека, являющейся подсистемой более глобальной системы, без учета взаимного влияния иных подсистем друг на друга и их совокупного воздействия на объект исследования. Такой подход к изучению проблемы в наибольшей степени будет способствовать реализации «собственно методологической функции системного подхода – функции поиска

новых путей познания сложных целостных объектов и постановки новых проблем исследования» [10, с. 80].

В нашем исследовании предпринята попытка выявления связи и некоторых возможных механизмов, лежащих в основе функционирования системы или, если быть более точными, подсистемы «человек – транспорт» в различных сферах жизнедеятельности личности с точки зрения ее психологической безопасности. Указывая на подсистемный характер целостного представления объекта исследования: «человек – транспорт», мы имели в виду, что эта подсистема является «элементом» единой глобальной системы «человек – мир». В качестве наиболее крупномасштабной системы, в которой осуществляется жизнь человека, принято рассматривать биосферу, являющуюся, в свою очередь, подсистемой солнечной галактики [10]. Уточним, что в дальнейшем мы будем называть системами различные явления и феномены окружающей нас действительности без учета их иерархической сопряженности, однако, придерживаясь отмеченной логики возможной упорядоченности систем.

Ранее, при рассмотрении сфер жизнедеятельности человека в связи с его психологической безопасностью, были выделены следующие сферы: семья; здоровье; работа; дружба; информационное пространство; правовая сфера; общество; культура как система ценностей, традиций; экология. Основанием для выбора указанных сфер жизнедеятельности человека послужили идеи системного подхода как общенаучной методологии познания; результаты исследования различных аспектов личности; научные подходы к изучению проблемы психологической безопасности личности. Собственные эмпирические исследования показали, что наиболее значимыми для человека в плане переживания им психологической безопасности выступают такие сферы жизнедеятельности, как семья, здоровье, работа, дружба, что согласуется с результатами исследований этой проблемы, представленными другими авторами [64; 48].

В свете сказанного целесообразно продолжить изучение проблемы, поэтапно решая следующие задачи:

- во-первых, рассмотреть наиболее значимые для человека сферы жизнедеятельности с точки зрения психологической безопасности;
- во-вторых, выявить функциональное значение транспорта для каждой из рассматриваемых сфер жизнедеятельности человека;
- в-третьих, представить целостность системы, в которой осуществляется жизнедеятельность человека, за счет нахождения взаимосвязей между рассматриваемыми сферами;
- в-четвертых, определиться в отношении функциональной специфичности транспортных средств для различных сфер жизнедеятельности человека, а также выявить их универсальные функциональные характеристики.

Обратимся к такой сфере жизнедеятельности человека, как семья в контексте проблемы «человек – транспорт» с точки зрения психологической безопасности личности.

Не затрагивая вопроса культурно-исторических предпосылок возникновения истановления семьи как некоего социального института, не углубляясь в проблему наличия разнообразных форм семьи, «разновидностей» семейных отношений и т.д., обратимся к наиболее распространенному пониманию модели семьи в западной и европейской культурах. Структура нормативной семьи включает в себя: элементы нормативных членов семьи (причем первичной простой семьей является триада: ребенок, отец, мать); отношения власти – подчинения, которые рассматриваются Э. Эйдемиллером как особо значимые; ответственность как основное отношение в семье по М. Мид;эмоциональная связь между членами семьи. Практически, «семья есть структура, состоящая из отношений: доминирования – подчинения, ответственности и эмоциональной близости» [20, с. 4]. Данное определение, по-сути, является психологическим, т.к. рассмотрение семьи в этом аспекте связано с изучением психологических феноменов, лежащих в основе человеческих взаимоотношений, – власти, любви и т.д. во всем многообразии их проявления.

Анализ различных подходов выделения основных функций семьи [8; 23] позволил остановиться на следующей обобщающей классификации [21, с.42-44]:

- порождение и воспитание детей;
- сохранение, развитие и передача последующим поколениям ценностей и традиций общества, аккумулирование и реализация социально-воспитательного потенциала;
- удовлетворение потребностей людей в психологическом комфорте и эмоциональной поддержке, чувстве безопасности, ощущении ценности и значимости своего «Я», эмоциональном тепле и любви;
- создание условий для развития личности всех членов семьи;
- удовлетворение сексуально-эротических потребностей;
- удовлетворение потребностей в совместном проведении досуга;
- организация совместного ведения домашнего хозяйства, разделение труда в семье, взаимопомощь;
- удовлетворение потребности человека в общении с близкими людьми, в установлении прочных коммуникативных связей с ними;
- удовлетворение индивидуальной потребности в отцовстве или материнстве, контактах с детьми, их воспитании, самореализации в детях;
- социальный контроль за поведением отдельных членов семьи;
- организация деятельности по финансовому обеспечению семьи;
- рекреативная функция – охрана здоровья членов семьи, организация их отдыха, снятие с людей стрессовых состояний и т.д.

Многообразие функций указывает на сложность организации семьи, на семью как систему, обеспечивающую наиболее удобова-

римые условия для адаптации к жизни в социуме, входящих в нее людей, удовлетворения их потребностей.

На основании вышеперечисленных функций семьи,можно сказать, что семья должна в определенной степени удовлетворять основные потребности человека:биологические, психологические, социальные. В этой связи представляется важным рассмотрение роли семьи в развитии личности с точки зрения гуманистической теории А. Маслоу. Опять обратимся к иерархии потребностей, предложенной А. Маслоу, в основе которой лежат физиологические потребности, потребности в безопасности и защите, удовлетворение которых, хотя бы частичное, обеспечит возникновение потребности принадлежности и любви, после – потребности самооценки, самоуважении и, возможно, в дальнейшем – потребности самоактуализации. Согласно А. Маслоу, последовательное, иерархическое удовлетворение потребностей лежит в основе организации мотивации человека [65].

Рассматривая вышепредставленные функции семьи и иерархию потребностей, можно сказать, что семья как система, как форма объединения, общежития людей должна с большой долей вероятности обеспечивать удовлетворение потребностей человека на всех уровнях иерархии. Так, например, удовлетворение базовых физиологических потребностей обеспечивается такими функциями как «порождение детей», «удовлетворение сексуально-эротических потребностей», «удовлетворение индивидуальной потребности в отцовстве или материнстве», а такие функции как «организация совместного ведения домашнего хозяйства, разделение труда в семье, взаимопомощь» и «организация деятельности по финансовому обеспечению семьи», несмотря на свою социальную направленность, также способствуют удовлетворению первичных потребностей, например, голода. Потребность в безопасности может обеспечиваться «рекреативной функцией», функцией «социального контроля за поведением отдельных членов семьи» и т.д. Реализация таких функций как «удовлетворение потребностей людей в психологическом комфорте

и эмоциональной поддержке, чувстве безопасности, ощущении ценности и значимости своего «Я», эмоциональном тепле и любви», «удовлетворение потребности человека в общении с близкими людьми, в установлении прочных коммуникативных связей с ними» и т.д. соотносится с удовлетворением потребности и в безопасности, и в принадлежности и любви. Функции «создания условий для развития личности всех членов семьи»,«передачи социального статуса» [20] и другие функции могут рассматриваться как способствующие реализации потребностей в самоуважении и самоактуализации.

В одном из исследований потребность в любвирассматривается как основная и приводится следующее положение: «Супружество – явление уникальное, поскольку оно культивирует все три рода любви: любовь к людям, которые заботятся о нас; любовь к тем, кто зависит от нашей поддержки, и, наконец, любовь романтическую. Именно это и приносит женатым людям счастье» [57, с. 246]. К аналогичным выводам еще более глобального масштаба приходят и другие исследователи – «реализация цели безопасности своих близких на основе потребности в заботе является одной из важнейших в развитии человека» [16, с. 543]. Согласно Э.Фромму, потребность в установлении связей относится к базисным человеческим потребностям заботиться о других и принимать участие в их жизни [51].

Семья может выступать в роли основного жизненного мотива, становясь «смыслом жизни для человека» и как результат – тем значимым фактором, который обеспечивает переживание человеком психологической безопасности, «поддерживая, развивая и укореняя базовую психологическую безопасность как любовь, привязанность и поддержку, а также радость и счастье» [64, с. 159].

Неслучайно, что если в семье, например, не удовлетворяется потребность в заботе и безопасности, то может возникнуть ситуация, направленная на разрыв межличностных отношений и уходу из семьи. Однако в дальнейшем, чаще всего, создаются новые семьи, а причины образования новых союзов остаются теми же, что и в

первый раз: «Человек хочет любви, духовной близости и заботы о себе и других» [51, с. 513]. Данное положение можно рассматривать как условие проживания человеком психологической безопасности, а возможность ее достижения многими людьми связывается с понятием «семья». Удовлетворение же потребности в психологической безопасности является главным условием для развития и жизнедеятельности человека в обществе.

В направлении установления связей между семьей и другими сферами жизнедеятельности человека интерес представляют данные многочисленных исследований, на основании которых был сделан вывод о том, что семья является не столько источником болезней, сколько здоровья и счастья [35]. У состоящих в браке людей психическое здоровье в среднем существенно лучше, чем у разведенных, вдовцов, холостяков; также люди, состоящие в браке, в основном более счастливы даже по сравнению с теми, кто живет в «гражданском браке» [9]. Здесь прослеживается взаимосвязь между сферами жизнедеятельности человека – семьей и здоровьем.

Представляя здоровье как сферу жизнедеятельности человека в масштабном понимании содержания этого понятия, имеется в виду вся совокупность социальных институтов (медицинские учреждения, оздоровительные комплексы и т.д.), деятельность которых направлена на поддержание здоровья и предупреждение заболеваний человека,тогда как в суженном смысловом пространстве под этой сферой понимается психическое и физическое здоровье человека.

Критериями психического здоровья являются: осознание и чувство непрерывности, постоянства и идентичности своего физического и психического «Я»; постоянство и идентичность переживаний в однотипных ситуациях; критичность к себе, своей собственной психической продукции (деятельности) и ее результатам; соответствие (адекватность) психических реакций силе и частоте средовых воздействий, социальным обстоятельствам и ситуациям; самоуправление поведением в соответствии с социальными нормами, правилами и законами; планирование собственной жизнедеятельности и

реализация планов; способность менять поведение в соответствии с жизненными ситуациями и обстоятельствами [66].

К критериям психического здоровья также относят: интерес к самому себе, общественный интерес, самоконтроль, принятие самого себя, ответственность за свои эмоциональные нарушения, гармонию между отражением обстоятельств действительности и отношением к ней, адекватность реакций на социальную среду и т.д.[49].

Однако разрешение проблемы психического здоровья не столь однозначно, несмотря на попытки его констатации. Возникает ряд вопросов относительно того, что именно считать признаками психического здоровья, в чем проявляется это здоровье, полноценное развитие личности (личностный рост).

Согласно концепции личностного роста К. Роджерса, если человеку ничто не угрожает, он открыт для переживаний, проявляет тенденцию жить полноценно и насыщенно, обладая «эмпирической свободой». Одной из отличительных черт полноценно функционирующего человека, является способность человека принимать во внимание свои внутренние ощущения, рассматривать их как основу для выбора поведения [65].

А. Маслоу, внесший большой вклад в исследования психологически здоровой личности, считал, что самоактуализация как желание человека самоосуществиться находит свое воплощение в системе многообразных социальных отношений, в которые личность включена: в семье, в профессиональной сфере, в различных формальных и неформальных общностях. А. Маслоу полагал, что к основным потребностям здорового человека относятся потребность в безопасности, потребность в уважении, потребность в самоактуализации [37].

Содержание понятия психического здоровья не исчерпывается медицинскими и психологическими критериями. В нем всегда отражены общественные и групповые нормы и ценности, регламентирующие духовную жизнь человека. Понятие психического здоровья

во многом относительно и подвержено влиянию общей системы отношений и понятий той или иной культуры.

К основным критериям психического здоровья относят соответствие субъективных образов отражаемым объектам действительности и характера реакций внешним раздражителям, значению жизненных событий, адекватный возрасту уровень зрелости эмоционально-волевой и познавательной сфер личности; адаптивность в микросоциальных отношениях; способность самоуправления поведением, разумного планирования жизненных целей и поддержания активности в их достижении и др.[42].

Высший уровень психического здоровья (личностно-смысловой) характеризуется качеством смысловых отношений человека; уровень индивидуально-психологического здоровья определяется способностью человека построить адекватные способы реализации смысловых устремлений; уровень психофизиологического здоровья характеризуется особенностями нейрофизиологической организации актов психической деятельности.

Определение критериев психического здоровья относится к числу сложных проблем философии, социологии, психологии, медицины [13].

Предполагается, что болезни, в первую очередь психические, во многом социальны, т.к. в их основе лежит дисгармоничный образ - жизни, а психическое здоровье как системная характеристика человека, в целом, отражает особенности его взаимосвязей, прежде всего социальных.

Констатируется, что социальная адаптация личности к своей социальной роли – одна из важнейших предпосылок здоровья человека. Наибольшее влияние на состояние психического здоровья оказывает адаптация в семье и производственном коллективе. В зависимости от субъективной оценки социальной адаптации в различных микросоциальных группах выделяется пять уровней психического здоровья: уровень стабильного психического здоровья;

уровень риска; уровень предболезни; донозологический уровень; уровень болезни [14].

Практически, в тексте указывается на тесную взаимосвязь между здоровьем и сферой семьи, а также между здоровьем и профессиональной деятельностью, причем особое внимание обращается на такую сторону адаптации, которую следует отнести к коммуникативной.

Во всех сферах жизнедеятельности человека общение – обязательный компонент взаимодействия людей друг с другом.

Огромное значение общения в становлении человека как личности, его адаптации к социуму признается практически всеми научными направлениями персонологии. Предлагается рассматривать общение «как самостоятельную и специфическую сферу индивидуального бытия человека, диалектически связанную с другими сферами его жизнедеятельности, как процесс межличностного взаимодействия индивидов, условие возникновения и развития социально-психологических явлений» [18, с. 13].

Особое место в сфере общения занимает такой психологический феномен как дружба.

Феномен дружбы можно описать как особый тип общения между людьми на уровне межличностных отношений, основанных на избирательной привязанности, взаимопонимании, общности интересов, предполагающий личностное самораскрытие в процессе общения, глубину позитивных переживаний, обеспечивающий состояние эмоционального комфорта общающихся иэмпатийный уровень принятия друг друга в течение длительного времени. Считается, что для дружбы необходимо созреть нравственно и интеллектуально [25; 26]. Описанные переживания, характерные для дружеского общения, в определенной степени могут приблизить человека к переживанию им психологической безопасности, быть конгруэнтными им.

Такого типа отношения можно рассматривать как комфортные, обеспечивающие удовлетворение потребности человека в безопа-

сности, в признании, в любви, согласно иерархии потребностей А. Маслоу, а согласно факторной стратегии исследования организации личности Дж. Гилфорда, удовлетворению потребностей, относящихся к различным уровням «мотивационных факторов» в поведении личности, таким как потребности, относящиеся к условиям-среды: потребность в комфорте, приятном окружении; потребности, связанные с положением индивида: потребность в свободе; общие интересы: потребность в риске или в безопасности и т.д. [10].

Интересен подход Э. Фромма к выделению главных человеческих потребностей по степени их значимости: так, на первом месте оказывается общение, потребность в межиндивидуальных узах. «Необходимость в единении с другими живыми существами, приобщенности к ним является настоятельной потребностью, от удовлетворения которой зависит психическое здоровье человека. Эта потребность кроется за всеми явлениями, составляющими целую гамму человеческих страстей и близких отношений, которые называют любовью в самом широком смысле слова» [63, с. 154]. Практически, в данном высказывании подчеркивается главенствующая роль не просто коммуникации как таковой, а уровень интимно-личностного общения, к которому можно отнести и дружеское общение, а также указывается на взаимосвязь между дружеским общением и психическим здоровьем личности.

Как с практической, так и с теоретической точки зрения представляет интерес алгоритм дружеского общения, так называемые нормативные главные правила дружбы по М. Аргайл и М. Хендерсон [25, с. 240]:

- делиться новостями о своих успехах;
- выказывать эмоциональную поддержку;
- добровольно помогать в случае нужды;
- стараться создать приятную атмосферу в обществе друг друга;
- чувствовать уверенность в другом и испытывать к нему доверие;

- защищать друга в его отсутствие.

Эти функциональные «предписания» действий человека, вовлеченного в процесс дружеского взаимодействия, не могут рассматриваться в качестве обязанностей, так как исполняются на уровне естественного, непринужденного поведения, доставляя человеку позитивные переживания.

В связи со сказанным, становится ясно, что обеспечение эмоционального комфорта является одной из важнейших функций дружеского общения, а значение этой функции для человека с точки зрения психологической безопасности подтверждается представлениями о безопасности как, например, «переживании человеком психологического благополучия» [47, с. 9].

Обеспечение чувства безопасности и надежности за счет уверенности в поддержке со стороны друга можно рассматривать в качестве еще одной функции дружеского общения.

Как уже указывалось, общение относится к особой сфере «индивидуального бытия человека», непосредственно связанной с другими сферами его жизнедеятельности, играющей огромную роль в процессе адаптации человека к социуму, к взаимодействию с другими людьми, к осуществлению коллективной деятельности, реализации собственного потенциала в учебе, в общественной, в профессиональной деятельности.

Рассмотрим работу как одну из важнейших сфер жизнедеятельности человека в связи сисследуемой проблемой – «человек-транспорт» в ракурсе психологической безопасности личности. Подойдем к раскрытию проблемы, затронув основные, наиболее существенные положения, имеющие непосредственную связь с профессиональной деятельностьюв свете психологической безопасности личности:

- во-первых, с позиции отождествления профессии с судьбой человека, с его образом жизни;

- во-вторых, рассматривая работу как условие для самовыражения, самореализации, развития человека в деятельности;

- в-третьих, представляя работу как процесс, который вызывает у человека определенное к нему отношение;

- в-четвертых, придавая особое значение среде, в которой осуществляется профессиональная деятельность человека, с точки зрения ее психологической безопасности [48].

Выбор этих положений основан на ранее проведенном нами теоретико-эмпирическом исследовании проблемы психологической безопасности личности [48].

Согласно А.Е. Климову, «профессия – это судьба, жизненный путь человека, ... это и образ жизни, и образ мыслей, и стереотипы восприятия мира, и социальный тип человека» [30, с. 372]. Тот факт, что профессия оказывает огромное влияние на человека, не вызывает сомнений у большинства исследователей, однако остается спорным вопрос в отношении позитивности этого воздействия.Так, с одной стороны, профессиональная деятельность рассматривается как обязательное условие для гармоничного, полноценного развития личности [22], с другой стороны, высказываются сомнения по поводу самовыражения человека в деятельности, рассматриваются такие виды деятельности, которые не способствуют процессу самовыражения, затрагиваются проблемы профессиональной деформации, профессионального выгорания личности [48].

В связи с вышеизложенным, остро встает вопрос о преодолении негативного воздействия профессиональной деятельности на человека, что особенно значимо в контексте исследования проблемы психологической безопасности личности. В свете сказанного приобретает особое значение понимание и выявление тех особенностей профессиональной деятельности, которые позволяют рассматривать ее с позиции развивающего или препятствующего развитию («деформирующего») воздействия на человека. К таким особенностям можно отнести общественную полезность-бесполезность труда; характер труда в плане творческого-рутинного, осмысленного-бессмысленного и т.д. [12; 1]. Ясно, что профессиональная деятельность, для которой характерны «негативные» особенности, не будет

способствовать переживанию человеком психологической безопасности. Однако такое схематичное и несколько упрощенное представление специфики профессиональной деятельности в плане ее воздействия на человека оставляет без внимания один из главных факторов, влияющих на переживание человеком психологической безопасности, – отношение конкретного человека к конкретному труду, в котором он задействован. И неслучайно, что отношение человека к труду, к коллективу, к данной профессии, его представление о своем возможном месте в ней, связывается с его «жизненной позицией в целом» [1].При такой постановке вопроса становится ясным, что сформированность «отношения» у человека к деятельности связана с его мотивационно-ценностной сферой, с внутренней мотивацией, которая обеспечивает духовное удовлетворение человека работой, что является обязательным условием переживания личностью психологической безопасности. Если обратиться к проблеме психологической безопасности личности в связи с ее профессиональной деятельностью с позиций «антропологического инструментализма», то становится очевидным, что любая деятельность, обеспечивающая материальное благосостояние и не представляющая угрозы физической целостности человека, может рассматриваться как условие для проживания человеком психологической безопасности. Однако таким образом позиционируемая безопасность не является «собственно» психологической безопасностью, т.к. в этом случае не учитываются субъективные переживания человека, лежащие в основе понимания категории психологической безопасности личности. *Под психологической безопасностью личности подразумевается переживание психически здоровым человеком на уровне личностного смысла степени конгруэнтности идеальных, желаемых представлений о себе, о своем месте в жизни и реально существующего положения дел в рамках его «жизненного пространства», конкретной жизненной ситуации в позитивном ключе* [5].

Заметим, что субъективные переживания человека в связи с его профессиональной деятельностью, не исчерпываются удовлетворен-

ностью человека самой профессиональной деятельностью, ее «содержанием», спецификой этой деятельности и т.д., а во многом обусловлены также складывающимися межличностными отношениями в коллективе, установившимся климатом в нем. И в этом ключе особое место уделяется среде, в которой осуществляется профессиональная деятельность человека, рассматривается огромная значимость такого понятия, как психологическая безопасность профессиональной среды [48], обращается внимание на возможности профессии «по удовлетворению потребностей работника как непосредственно в деятельности, так и через деятельность» [67, с.258].

Практически речь может идти об организационных аспектах, об условиях, необходимых для осуществления эффективной профессиональной деятельности человеком, связанных, прежде всего, с удовлетворением его потребностей различных уровней. Профессиональная деятельность для большинства людей является тем пространством, в котором удовлетворяются все человеческие потребности, в одних случаях непосредственно, именно в связи с деятельностью, в других, – опосредованно, благодаря результату этой деятельности.

Чаще всего именно в профессиональной деятельности человек способен достичь удовлетворения высших социальных потребностей, потребности в самореализации, самоактуализации.

Рассмотрев наиболее значимые сферы жизнедеятельности человека в контексте психологической безопасности личности, с точки зрения возможного удовлетворения ее потребностей различного иерархического уровня, выявив связь между сферами жизнедеятельности, попытаемся воссоздать целостную картину жизнедеятельности человека как единой системы и определиться с ролью транспорта в ней.

Человек как «элемент» глобальной системы, живущий различными «мирами», осуществляющий свою жизнедеятельность в различных сферах, всегда зависим от социума, и прежде всего от его двух основных характеристик:

- во-первых, от характеристики социально-психологического типа – коммуникативной, представленной различными показателями коммуникации: от межличностного общения до спутниковой связи, а также транспортной системы;

- во-вторых, от социально-экономической характеристики социума, связанной с различными уровнями развития ее предметно-материальной, инструментальной изначальной заданности, обеспечивающей эффективность функционирования самого общества, по крайней мере, в потенциале, что также отражается на характере коммуникации в плане ее технологического совершенства.

Если говорить о прогрессивных тенденциях развития общества, то прослеживается их связь, с одной стороны, с научно-техническим прогрессом, что обеспечивает повышение качества жизни с точки зрения материального благополучия как отдельного человека, так и человеческого сообщества в целом, с другой – с гуманистическими традициями, способствующими созданию таких условий для жизнедеятельности людей, которые обеспечивают развитие каждого человека в направлении самораскрытия и самоактуализации, что во многом определяется качественной стороной процесса коммуникации как в плане межличностного общения, так и с точки зрения технологической оснащенности. Реализация заявленных перспектив развития общества в значительной степени обусловлена его состоянием с точки зрения обеспечения психологической безопасности личности в различных сферах ее жизнедеятельности. А достаточно смелое заявление относительно того, что полноценное функционирование человека во всех сферах его жизнедеятельности во многом зависит от возможности использования качественных и безопасных транспортных услуг [61], подводит к исследованию проблемы роли транспорта в едином пространстве различных сфер жизнедеятельности человека.

Взаимосвязь описанных сфер жизнедеятельности человека обусловлена теми общественными стандартами, стереотипами, нормативами, которые предписывают человеку быть вовлеченным в их

пространство, жить этими «мирами» и потреблять результаты научно-технического прогресса.

Как уже было показано, «вплетенность» транспорта в жизнь современного человека настолько велика, что практически ни одна сторона его жизнедеятельности не обходится без транспорта, причем в функциональном отношении транспорт удовлетворяет не только потребность человека, общества в перевозках, но и вовлечен в удовлетворение потребностей человека различного иерархического уровня.

В рамках такой сферы жизнедеятельности человека, как семья, перевозочная функция транспорта реализуется при удовлетворении потребности членов семьи в совместном проведении досуга; в обеспечении продуктами питания и в некоторых других случаях.

Функционально, например, личный транспорт может удовлетворять потребность в безопасности, чувстве комфорта (имеется в виду само транспортное средство, которое может восприниматься как «крыша над головой», как сплачивающее семью пространство) и т.д.

При изучении функциональной загруженности транспорта в связи с работой человека в первую очередь рассматривается перевозочная функция, за счет реализации которой у человека появляется больше свободного времени.

Транспортная сфера и сама может рассматриваться в качестве работы и совпадать по функциональной загруженности с общими функциями различных видов деятельности.

Очень ценной с точки зрения психологической безопасности личности является информация относительно качества транспортного обслуживания, т.к. от правильной организации пассажирских перевозок во многом зависит эффективность профессиональной деятельности человека, который лишь во время перевозки становится пассажиром. Более того, при некачественных перевозках у пассажиров может наблюдаться так называемый «синдром» транспортной усталости, значительно ухудшающий самочувствие человека, приводящий к снижению его работоспособности [54]. Здесь мы вплот-

ную сталкиваемся с проблемой здоровья человека и ролью транспорта в этой сфере. Транспорт позволяет человеку сберегать временные и энергетические ресурсы, принимать участие в деловых встречах, непосредственно поддерживать личные контакты, не взирая на расстояния, что способствует поддержанию психического здоровья. Психическое здоровье, являясь системной характеристикой человека в целом, представляет собой состояние «душевного благополучия» человека и рассматривается как «характеристика его взаимосвязей, прежде всего социальных» [39, с. 212].

Сфера общения была и остается наиболее значимой для человека и в плане психического здоровья, и в плане личностного роста; общение сопровождает человека на протяжении всей его жизни, в различных ситуациях: и в семье, и в рабочем коллективе, и на уровне дружбы, и, бесспорно, в плане переживания человеком психологической безопасности. Наибольшее влияние на удовлетворенность человека жизнью оказывает именно качественная сторона общения, а согласно некоторым исследованиям уровень психологической безопасности личности в той или иной социальной среде напрямую зависит от ситуации общения, от субъективного переживания человеком его успешности-неуспешности [69].

В этом контексте представляют интерес исследования, посвященные проблеме коммуникации в транспортной сфере при рассмотрении транспортных услуг с точки зрения психологической безопасности личности. Интерес представляют «транспортные отношения», рассматриваемые как особый тип общественных отношений, возникающий в результате взаимодействия участников транспортной деятельности при пассажирских перевозках. В транспортные отношения в области пассажирских перевозок включены пассажиры, перевозчики (транспортные операторы) и органы государственной и муниципальной власти, регулирующие деятельность перевозчиков в соответствие с установленным действующим законодательством. Пассажиры – главные субъекты транспортных отношений, это физические лица, которым предоставляются транспортные

услуги по перемещению, причем сами они не осуществляют никаких функций по управлению транспортными средствами или других функций, связанных с поездкой. В качестве перевозчика или транспортного оператора выступают юридические лица или индивидуальные предприниматели. Предметом деятельности в представленных транспортных отношениях выступает перемещение пассажиров в предусмотренные пункты назначения [54]. От того, как будет складываться коммуникативный процесс между вовлеченными в «транспортные отношения» участниками, зависит оценка качества транспортных услуг.

Так, например, было выявлено значение коммуникации между работниками транспортной сферы и пользователями транспортного средства в оценке качества транспортных услуг: пользователи транспортных услуг были склонны положительно оценивать любое поведение работника транспортного средства (на примере кондуктора), если оно не носило выраженный агрессивный, откровенно грубый характер. Однако, если со стороны работника транспортного средства наблюдалось поведение, нарушающее общепринятые нормы, то пассажиры были склонны негативно оценивать не только его поведение, но и давать несколько заниженные оценки, например, чистоте салона [17].

Проблеме взаимодействия работников транспортной сферы, непосредственно контактирующих с пассажирами, уделяется особое внимание, т.к. предполагается, что решение транспортной проблемы в плане качества и безопасности транспортных услуг связано не только с нехваткой общественного транспорта для удовлетворения нужд населения, но и с эффективностью работы сотрудников, обслуживающих транспорт и работающих на транспорте. В этой связи было проведено изучение особенностей поведения работников общественного транспорта в ситуации кратковременного контакта с пассажирами, на примере кондукторов маршрутных такси, позволившее исследователям выявить продуктивные и непродуктивные стили их поведения с точки зрения удовлетворенности-неудовлетво-

ренности пассажиров качеством транспортных услуг. Так, у работников транспортного средства, контактирующих с пассажирами, были выявлены такие модели поведения, как агрессивно-авторитарная; авторитарная; попустительская; добродушно-попустительская; диалогическая. При агрессивно-авторитарной и авторитарной моделях поведения работников транспортного средства в процессе их коммуникации с пассажирами выявляются такие виды вербальных и невербальных воздействий, как угроза, повышение тона, обвинение, приказание, порицание, наставление, выговор, инструктирование в недоброжелательной манере. В случае проявления попустительской манеры поведения у работников транспортного средства во взаимодействии с пассажирами чаще всего наблюдалось стремление с их стороны свести к минимуму процесс коммуникации с «проблемными» пассажирами, а проявления вербальных и невербальных воздействий сводились к сарказму, иронии, команде. Добродушно-попустительская и диалогическая модели поведения работников транспорта, контактирующих с пассажирами, оценивались позитивно, в отличие от агрессивных форм поведения, однозначно интерпретируемых пассажирами как негативное, агрессивное поведение, и попустительской модели поведения, оцениваемой ими как удовлетворительное. Вербальные и невербальные коммуникации между работниками транспорта, проявляющими добродушно-попустительскую и диалогическую модели поведения, и пассажирами сводились, в основном, к просьбе и юмору. Представляют также интерес выявленные в исследовании ответные формы реагирования пассажиров в зависимости от типа модели поведения со стороны работников. Был сделан вывод о необходимости формирования профессиональной компетентности у работников транспортной системы, непосредственно вступающих во взаимодействие с пассажирами, особое внимание при этом уделяя коммуникативному компоненту [32]. Необходимо особое внимание обращать на формирование коммуникативной компетентности у работников транспортной сферы с целью

повышения качественного уровня транспортных услуг подтверждается и другими исследованиями.

Так, оценка качества работы кондуктора со стороны пассажиров в условиях его реального отсутствия указывает на весьма интересный факт, требующий особой интерпретации: было показано, что «гипотетического» кондуктора пассажиры оценивают намного строже, присваивая ему более низкие оценки, чем реального кондуктора. При попытке объяснения этих данных исследователи склонялись ко мнению, что на такое поведение пассажиров оказывает влияние как их прошлый негативный опыт пользования общественным транспортом, так и сегодняшняя ситуация, сложившаяся в транспортной сфере [17; 32].

Эти исследования указывают на роль складывающихся стереотипов у людей на основании их прошлого опыта в отношении чего-либо или кого-либо, что снижает адекватность их суждений в отношении той или иной реальной проблемы в абстрактной жизненной ситуации, а в реальной ситуации стереотипы отходят на второй план под воздействием конкретной ситуации, в условиях коммуникативного процесса и непосредственного воздействия, которое один человек оказывает на другого.

Обобщая данные о значении транспорта для различных сфер жизнедеятельности человека, можно выделить наиболее общие функции транспорта и рассмотреть их в качестве универсальных. К общепринятой универсальной функции транспорта относят функцию перевозки, на основании которой выявляются и другие универсальные функции: скоростных перемещений в пространстве; высвобождения свободного времени; сохранения «энергетических ресурсов» человека и другие, характеризующиеся ракурсом позитивной направленности. Были выявлены линии сопряженности сферы транспорта с различными сферами жизнедеятельности человека, наиболее значимыми для него с точки зрения психологической безопасности.

5. Факторы риска в сфере транспорта в контексте психологической безопасности личности

В рамках проблемы психологической безопасности личности в связи с транспортной системой остро встает вопрос о потенциальных угрозах безопасности человека со стороны этой системы.

К основным понятиям при изучении психологической безопасности относятся «опасность, риск, угроза», а соотнесенность этих понятий заключается в степени выраженности опасности: угроза определяется как высшая степень опасности, а опасность рассматривается как потенциальная угроза, тогда как риск понимается как мера опасности [19], т.е. риск – это совокупность таких предпосылок, предикторов, которые, в случае критического уровня накопления, могут в определенной ситуации привести к ее рассмотрению как опасной или угрожающей кому-то или чему-то. Определение факторов риска относится к важной задаче оценки безопасности транспортной системы.

Некоторые исследователи сферы транспорта указывают на возможные угрозы, опасности физического, экономического, психологического характера, возникающие в связи с использованием транспортных средств.

Возможно рассмотрение опасности и безопасности как биполярных диспозиций в едином пространстве транспортной системы. С одной стороны, система представлена средствами сообщения, путями сообщения, техническими устройствами и сооружениями, являющимися главными элементами, из которых складывается понятие транспорт, сфера транспорта, транспортная система, с другой, эта система связана с личностью «пассажира» как пользователя транспортными услугами (в случае общественного транспорта), с работниками сферы транспорта, с представителями различных социальных институтов, вовлеченных в процесс управления работой транспортной системы.

Отметим, что появление пассажира как пользователя транспортными услугами, человека, преодолевающего пространство в плане его территориально-временных характеристик, но при это мне участвующего в процессе собственной транспортировки, по крайней мере в плане совершения каких-либо действий или проявления физической активности, отстраненного от процесса движения и управления им, что влияет на психомоторику человека, на его восприятие окружающей действительности, – это весьма интересный феномен современной действительности [45].

Также в сфере автомобильного транспорта в свете проблемы опасности-безопасности, особое значение приобретает личность пешехода, неправильные действия которого рассматриваются как приводящие к дорожно-транспортным происшествиям [41].

Более того, ни одна «искусственная система», т.е. созданная человеком, к которой можно отнести и транспорт [45], не может не зависеть от глобальной экологической системы, от чрезвычайных ситуаций вследствие природных катаклизм, стихийных бедствий, а также вследствие аварий и катастроф на объектах, созданных человеком (АЭС, химические заводы и т.д.). Интересен тот факт, что в представлении человека – пользователя транспортными услугами, – вероятность происшествий вследствие стихийных бедствий достаточно низкая: только 28% респондентов рассматривают их в качестве причины происшествий в сфере транспорта [41].

Масштабность проблемы не позволяет изучить все аспекты интересующей нас тематики в рамках проводимого исследования, поэтому остановимся лишь на некоторых из них,исходя в большей степени из соображений прагматического характера. Учитывая основные составляющие элементы транспортной системы «технического» характера, попытаемся определиться в отношении факторов риска в этой системе:

- во-первых, они могут быть связаны с состоянием средств сообщения (транспортных средств): от незначительных дефектов в салоне (недостаточная чистота салона; наличие неприятных запахов;

испорченные пассажирские сиденья; нарушение звукоизоляции; поврежденные половые покрытия; треснувшие стекла; неблагоприятный температурный режим; неудовлетворительная освещенность салона; нарушенияжима работы дверей; возникновение проблем открытия/закрытия люков и т.д.) до серьезных технических неисправностей, связанных с самим процессом движения транспортного средства;

- во-вторых, с состоянием путей сообщения, от качества которых зависит возможность безопасного передвижения транспортного средства;
- в-третьих, с состоянием технических устройств и сооружений (наличие ремонтных мастерских,пунктов заправок и т.п. с учетом инфраструктуры).

Все перечисленные факторы риска, являясь потенциально опасными, в определенных ситуациях могут оказаться причинами неблагоприятного исхода работы транспорта, с той или иной степенью вероятности явиться причиной катастроф.

К факторам риска также возможно причислить определенные социально-психологические феномены, связанные с деятельностью, поведением человека, сопричастного в той или иной степени к сфере транспорта. Так, если на метафорическом уровне представить транспортную систему как порождающую такое массовое явление, как «личность пассажира», то риск можно увязать (с точки зрения психологической безопасности «личности пассажира», а также с позиций работников транспортного средства с учетом субъективности восприятия человека):

- с качеством транспортных услуг (понимание этого термина в широком значении может вобрать в себя все выше и далее перечисляемые факторы риска, однако конкретно в этом пункте мы используем это понятие в узком значении): в случае отсутствия таковых или их несоответствия ожиданиям потребителей (речь может идти об отсутствии определенных маршрутных линий, в которых существует потребность у определенной части населения; о перепол-

ненности салона транспортного средства; о несоответствии оборудования салона эргонометрическим показателям; неудобствах, возникающие в связи с оплатой проезда и т.д.);

- с возможными нарушениями в процессе коммуникации (влияет на восприятие пассажирами качества транспортных услуг; на состояние салона транспортного средства): между работниками транспортного средства и пассажирами (грубое обращение со стороны работников транспортной системы с пассажирами; ненормативное поведение пассажиров в отношении работников транспортного средства на уровне вербальной коммуникации; возможны оскорбительные жесты в ситуации невербальной коммуникации, обычно сопутствующей вербальному ненормативному взаимодействию); между пассажирами, находящимися в салоне транспортного средства (асоциальные действия со стороны пассажиров, проявляющиеся в вандализме, агрессии; нахождение пассажиров в транспорте в нетрезвом состоянии и т.д.); между работниками различных транспортных средств (возможны грубые выпады водителей наземного транспорта в отношении других водителей как на уровне вербальной, так и невербальной коммуникации); а также несвоевременное использование как пассажирами, так и работниками транспортного средства сотовых телефонов, электронных устройств; ведение разговоровна повышенных тонах, в грубой форме, что нарушает комфорт пассажиров, а также может отвлекать внимание водителя и т.д.;

- с возможными перегрузками как у работников транспорта, так и у пассажиров: пользование транспортным средством, превышающее нормативные показатели, рекомендуемые системой здравоохранения в связи с поддержанием здоровья у пассажиров; сверхнормативная работа водителя, машиниста, пилота и т.д.;

- с проблемой доверия: со стороны пассажиров – пользователей транспортных услуг – человеку, непосредственно управляющему транспортным средством; со стороны человека, управляющего транспортным средством, машине.

Проблема изучения феномена доверия крайне актуальна для нашего исследования, т.к. сам феномен может являться показателем переживания человеком психологической безопасности.

В методологическом плане сложностей при исследовании доверия пассажира водителю (человеку, управляющему транспортным средством) не возникает, однако в случае изучения проблемы доверия, например, водителя – автомобилю, возникает ситуация полемического характера, в которой подвергается сомнению сама правомочность постановки такого вопроса в отношении неодушевленного предмета [7]. В этой связи отметим, что имеются исследования, посвященные изучению проблемы доверия человека машине, в которых доказывается не только возможность, но и необходимость такого подхода. Представлены весьма интересные результаты исследования проблемы, в которых указывается на то, что «факторами, определяющими доверие человека технике, являются, во-первых, его представления о стабильности и исправности функционирования техники (оценка надежности техники) и, во-вторых, представления о собственных умениях ее эксплуатации (оценка освоенности техники)» [7, с. 156].

На наш взгляд, прекрасной иллюстрацией к сказанному, подтверждающей правомочность изучения проблемы доверия человека к машине, может стать произведение Э.М. Ремарка «Три товарища», в котором описано отношение одного из героев произведения к машине, к «транспортному средству», как к живому существу, обладающему душой, чувствами: «А. Отто, чье ухо узнавало этот автомобиль за километры, теперь будет прислушиваться к его завыванию на какой-нибудь дальней улице, словно к жалобному вою брошенной собаки» [52, с. 450].

В целом, «доверие» позиционируется в качестве подлинно человеческих взаимоотношений между людьми, в основе которых лежат важные морально-нравственные принципы социального бытия человека в различных сферах его жизнедеятельности. Весомая содержательная нагрузка этого термина позволяет рассматривать его и как

ожидание, и как установку, и как состояние, и как отношение, и как чувство, и как процесс социального обмена, и как личностное и групповое свойство и т.д. [7].

Однако имеются рекомендации по изучению «доверия» как психологического отношения на когнитивном, эмоциональном и поведенческом уровнях [33].

Этот подход был реализован при изучении отношения пассажиров к обеспечению безопасности на транспорте. Проведенный нами анализ показал, что понимание пассажирами опасности (когнитивный уровень) зависит от их представлений о возможности спасения в случае чрезвычайных ситуаций, и позволил сделать вывод относительно того, что «опасным для пассажиров является любое событие, которое не только несет угрозу их жизни и здоровью, но и представляет минимальные шансы на спасение» [41, с. 344]. В качестве причин возникновения опасности пассажиры считают ненормативные или ошибочные действия участников дорожного движения, а также плохое состояние дорог и инфраструктуры [41].

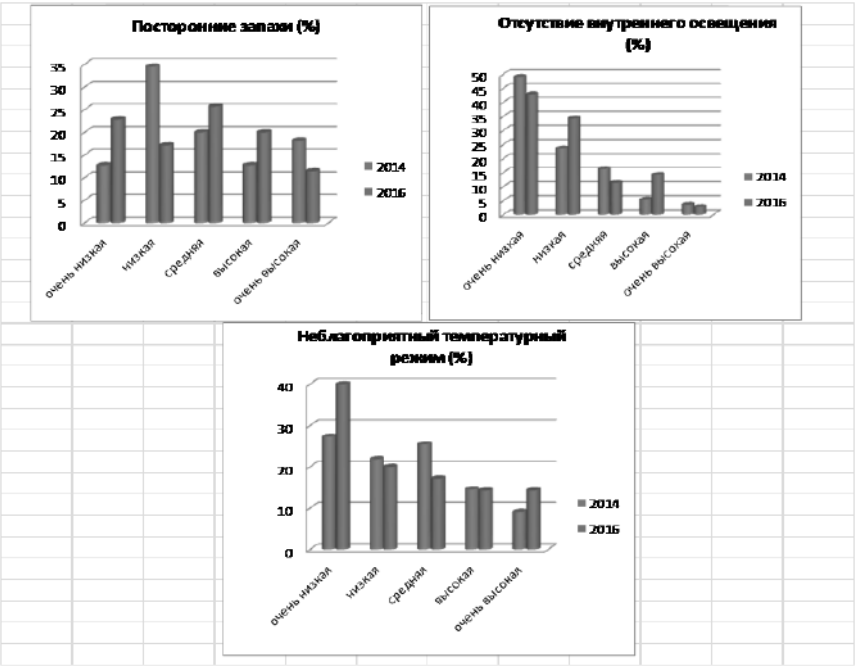

Рис. 7.
Оценка сенсорных ощущений.

Как уже было отмечено, причинами отказа от пользования услугами транспорта являются как внешние (посторонние запахи, отсутствие внутреннего освещения, неблагоприятный температурный режим), так и технические показатели (неисправность дверей, нехватка мест и т.д.). Результаты исследования, проведенного в Армении, показывают, что вышеперечисленные причины не имеют существенного значения для респондентов. На уровне ощущений респонденты высоко оценили низкие иочень низкие варианты ответов (Рис. 7):

- при «постороннем запахе» очень низкая оценка составила 12,72% за 2014 г.; 22,85% за 2016 г., а низкая – 34,55% за 2014 г.; 17,74% за 2016 г.;

- при «отсутствии внутреннего освещения» – низкая оценка составила 23,64% за 2014 г. и 34,29% за 2016 г.;

- «неблагоприятный температурный режим» – очень низкая составила 27,27% за 2014 г. и 40% за 2016 г.

За последние годы в РА улучшилось состояние городского транспорта. Количество маршрутных такси сократилось, но появились комфортные городские автобусы. Однако за 2014 и 2016 гг. оценка такого технического показателя, как «неисправность двери» транспорта почти не изменилась. Повреждение остекленения изменилось в пределах средней оценки респондентов, и за 2014 и 2016 гг. средний вариант ответа вырос в два раза.

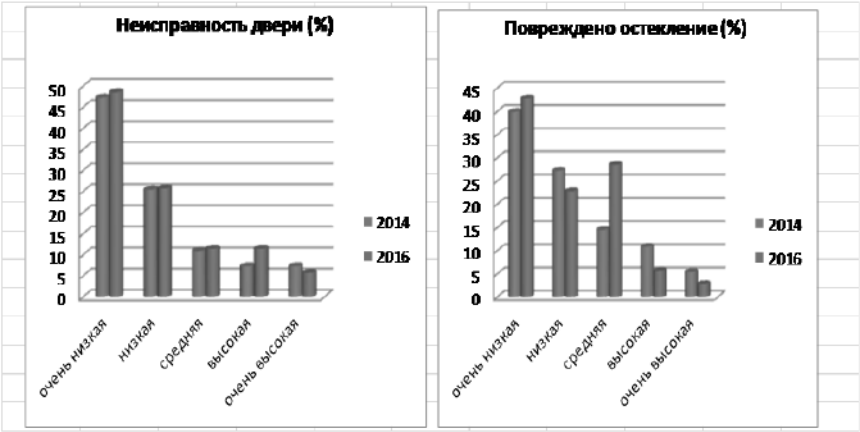

Рис. 8.
Оценка технической безопасности.

Если раньше в транспорте места для сидения были неисправными, поскольку они были изношенными и подлежали ликвидации, то, соответственно с улучшением транспортных средств резко снизились показатели по очень высокому варианту ответов. Так, «неисправность сидений» за 2014 г. составила 11% , а за 2016 – 0% (Рис. 9). Хотя количество мест в автобусах не увеличилось, тем не менее,

опрошенные респонденты комфортно проезжают стоя, в отличие от маршрутных такси. Вместе с этим увеличилось количество сервисов такси с комфортабельными машинами, которые доступны для многих городских пассажиров.

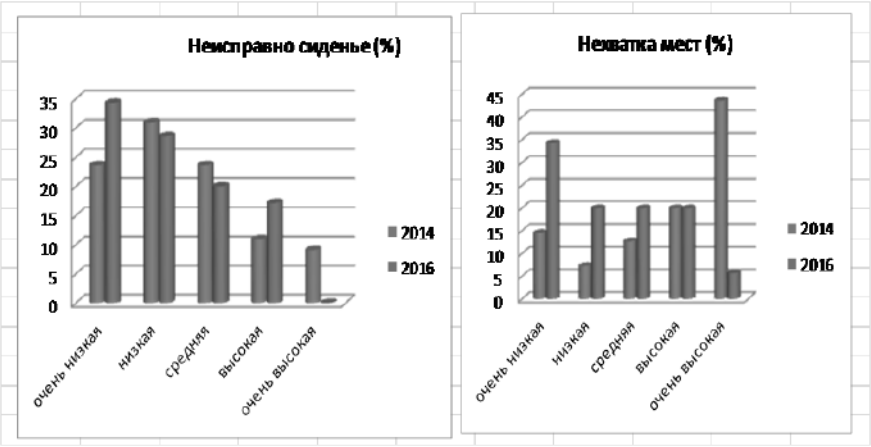

Рис. 9.
Оценка комфорта на транспорте.

В настоящее время большое место отводится также наличиюкатегорий водительских прав. Как видно из Рис.10, большинство респондентовудовлетворяет поведение водителя и других пассажиров. Количество нарушений со стороны водителей значительно сократилось за 2016 г., что объясняется установками камер, фиксирующих нарушение скоростного режима и другие нарушения на дорогах.

Очень низкий вариант ответов за 2014 г., касающихся поведения водителей и других пассажиров, составил приблизительно 15-20%, а за2016 г. – показатели выросли вдвое.

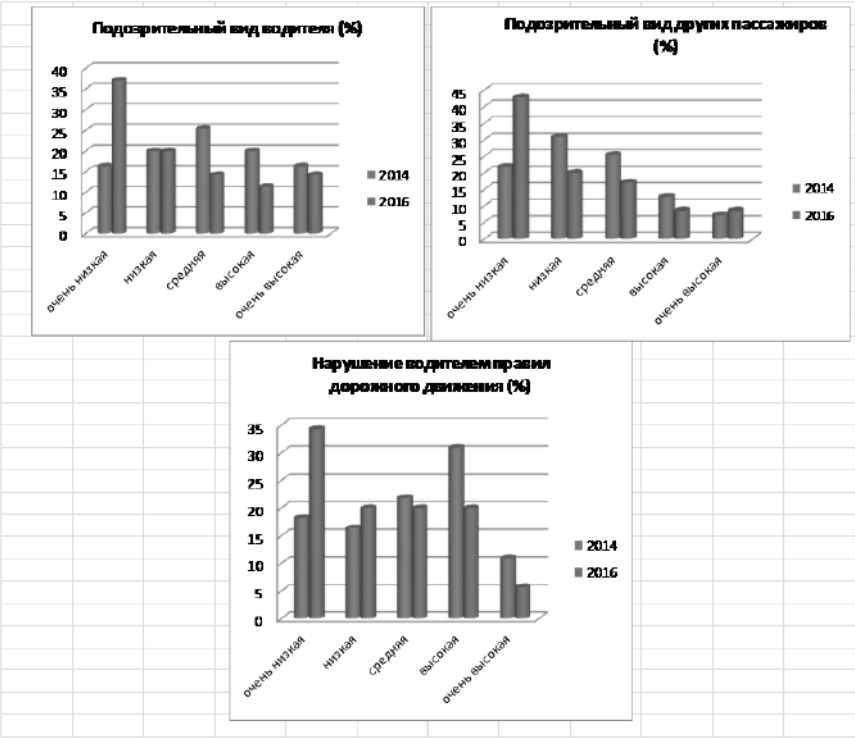

Рис. 10.
Оценка внешнего вида и поведения водителя.

Таким образом, анализ ответов опрошенных объясняет причины отказа от услуг пользования транспортом и вероятность различных опасных ситуаций на транспорте. Заметно, что с одной стороны, это связано с техническим состоянием транспорта, а с другой, с человеческим фактором, который создает доверительную и защищенную атмосферу, тем самым обеспечивая психологическую безопасность пользователей транспорта.

Немаловажную роль играют такие внешние факторы, как неудовлетворительное состояние на дорогах, обрушившиеся конструкции, которые увеличивают вероятность аварийных ситуаций на дорогах.

Дополнительные затруднения представляют также ремонты на дорогах, асфальтирование, которые носят сезонный характер.

Опасность передвижения на транспорте повышается в зимний период, когда запаздывают предотвращающие действия при гололедах и обильных снегопадах (замена покрышек, очищение дорог и пр.).

За последние годы урегулировалась безопасность пешехода: пешеходные переходы (мостовые, надземные и подземные) облегчили действия водителей.

Отметим также, что социально-психологический комфорт, эмоциональная удовлетворенность пассажиров в последние годы обеспечены за счет наличия в городских автобусах Wi-Fi связи. Это в свою очередь вносит позитивные изменения в эмоциональный компонент пассажиров.

Изучение эмоционального компонента отношения пассажиров к обеспечению безопасности на транспорте было связано с выявлением их переживаний, уровня их доверия транспорту, что в наибольшей степени характеризует переживание человеком психологической безопасности. Было показано, что пользователь транспортным средством может испытывать целую гамму чувств и эмоций в отношении транспорта: «от паники и страха до радости и удовольствия» [41, с. 347], что связано с когнитивным компонентом, а также с уровнем слабоосознаваемых эмоциональных переживаний.

Поведенческий компонент связывался исследователями с готовностью пассажиров к действиям по обеспечению безопасности при пользовании транспортом, а вернее об их готовности сообщить транспортным службам о возникшей чрезвычайной ситуации.

Связь когнитивного, поведенческого и эмоционального компонентов в выказывании отношения пассажиров к обеспечению безопасности на транспорте прослеживается, например, в ситуации плохой информированности пассажиров (когнитивный компонент) относительно практических действий (поведенческий компонент), которые они должны предпринимать в чрезвычайных ситуациях:

«психологическая готовность респондентов к целесообразным действиям в чрезвычайных ситуациях будет невысокой, что может проявиться как в пассивном, так и активно-беспорядочном поведении» [41, с. 347]. На основании эмпирических исследований был сделан крайне важный вывод в отношении того, что у пользователей транспортными средствами «создается противоречивое отношение к обеспечению безопасности на транспорте: понимая необходимость повышения мер безопасности (когнитивный компонент отношения) и выражая позитивную поддержку этих мер (эмоциональный компонент), респонденты не проявляют готовности к личному действенному участию (поведенческий компонент) в этом процессе» [41, с.354]. Этот вывод, на наш взгляд, косвенным образом указывает на социальную пассивность, если не сказать, незрелость пассажиров, что связано с их личностными особенностями, с воздействием социальной среды, с определенными стереотипами паттернов поведения, наиболее характерных для этой среды.

В этой связи решение проблемы обеспечения психологической безопасности личности пассажира связывается с формированием культуры безопасности в транспортной системе (на транспорте); с позиционированием безопасности как доминирующей, фундаментальной, безусловной ценности для общества [41].

В контексте безопасности «на транспорте» весьма интересна идея связи транспорта с духовной культурой общества, что может выражаться в рассмотрении его в качестве многозначных культурных смыслов и символов, в качестве объекта, используемого в различных видах искусства, в качестве непосредственного «участника» культурного процесса [45].

Исследование транспортной системы как важнейшего элемента человеческого общества проводилось в различных ракурсах: изучалась структура, историческая эволюция, функции, география, уровень развития и ряд других важных характеристик, и подходы, используемые при этом, в основном сводились к технологическому, экономическому, историческому и географическому, что, с одной

стороны, логично, т.к. перечисленные ракурсы рассмотрения проблемы весьма существенны для жизнедеятельности общества, однако не охватывают многих сторон транспортной системы, значимых для человека, например, анализ культурологического значения транспорта в контексте гуманитарного знания [45].

Этот ракурс рассмотрения проблемы весьма специфичен и, на наш взгляд создает, как бы предпосылку исследования проблемы транспорта и с психологической точки зрения, учитывая как конкретно материальную сторону транспортной системы, оказывающей воздействие на человека, так и духовные компоненты, которые несет в себе понятие транспорт.

При рассмотрении психологической безопасности на уровне личности подчеркивается «аспект переживания личностью своей защищенности либо незащищенности, наличие ресурса сопротивляемости внешним и внутренним деструктивным воздействиям....» [39, с. 6]. Связав это положение с системой транспорта, можно заключить, что защищенность-незащищенность человека в этой системе связана с различными факторами риска, которые несут в себе потенциальную опасность для личности, например, пассажира, и которые можно отнести к деструктивным воздействиям в транспортной сфере.

Наибольшая вероятность возникновения опасности в сфере транспорта связывается пользователями транспортного средства с человеческим фактором, в меньшей степени – с техногенными и природными детерминантами [41]. И в этой связи особое значение в контексте психологической безопасности приобретает научный подход к исследованию духовных основ профессионализма, изучение внутреннего мира профессионала [46], что может существенным образом повлиять на представления о надежности человеческого фактора.

Для нашего исследования, направленного на изучение возможных факторов риска, представляют интерес данные о существовании конфликта интересов пассажиров, перевозчиков и органов местного

самоуправления в организации и осуществлении работы городского общественного пассажирского транспорта [68], что с точки зрения обеспечения психологической безопасности личности как пассажира, так и водителя представляет проблему, для решения которой необходима разработка критериев качества транспортного обслуживания.

Для этого предлагается учитывать ряд нюансов: во-первых, особое внимание должно уделяться защищенности пассажиров от дорожно-транспортных происшествий, от загрязнения окружающей среды; необходимо особое отношение к пассажирам, имеющим проблемы со здоровьем; значение приобретает стабильность работы транспорта на маршрутах регулярных перевозок; обеспечение возможности достижения пассажиром любой периферийной точки, удаленной от центральной части города; обеспечение приоритета пассажирского транспорта перед личным; внедрение общественного транспорта повышенной комфортности в транспортную сферу и т.д. [68].

Перечисленные мероприятия по улучшению качества транспортных услуг, в случае их недобросовестной реализации или игнорирования, также могут рассматриваться в качестве факторов риска, т.к. имеется потенциальная возможность того, что они станут причиной несчастных случаев и катастроф.

В целом, представленные факторы риска, несущие в себе в определенных ситуациях опасность и угрозу для человека – пользователя транспортными средствами, и для человека, работающего в сфере транспорта, могут рассматриваться в качестве факторов, препятствующих переживанию человеком психологической безопасности «на транспорте». Дальнейшие эмпирические исследования в этом направлении позволят реально оценить потенциальное деструктивное воздействие факторов риска для человека в транспортной сфере в связи с его переживанием психологической безопасности.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, исследование проблемы «Транспорт и психологическая безопасность личности» охватывает все пространство жизни и деятельности человека. А основным направлением этого исследования является выявление факторов риска в сфере транспорта в контексте психологической безопасности личности и возможным улучшением работы этой системы. Рассмотрение транспортной системы в ракурсе психологической безопасности личности позволяет качественно расширить и изменить понимание роли транспорта в жизни человека: от «безопасного» транспорта для жизни человека до транспорта, «удовлетворяющего» разноуровневые потребности личности: от «первичных драйвов» до обеспечения социально-психологического комфорта. Для дальнейшего, более детального изучения проблемы предполагается исследовать состояние готовности пассажиров транспортных средств к различным экстремальным ситуациям «на транспорте»; изучить специфику их реагирования на эти ситуации. Также предусматривается изучение степени информированности пассажира относительно действий, запрещенных в поездках, а также действий, которые необходимо предпринять для предотвращения опасных ситуаций и т.д. В этой связи предполагается выявить наиболее эффективные способы информирования для предупреждения опасных ситуаций. Представляет большой интерес, в связи с рассматриваемой нами проблематикой, исследование вопроса о защищенности пассажиров и выраженности их доверия транспорту, что напрямую связано также и с изучением деятельности водителя транспортного средства с точки зрения психологической безопасности личности. Разностороннее и многоплановое рассмотрение проблемы позволит получить ее системное видение и внести коррективы в работу транспортной системы Армении с точки зрения психологической безопасности личности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Абульханова-Славская К.А., Личность в процессе деятельности и общения. Психология личности. Т.2. Хрестоматия. – Самара, 200, 2008. – 544 с., с. 299-329.
2. Агузумцян Р.В., Мурадян Е.Б., Проблема психологической безопасности личности в период поздней взрослости и старости // Психологический журнал, 2008, Т. 29, № 3, с. 22-29.
3. Агузумцян Р.В., Мурадян Е.Б., Психологическая безопасность личности как интегративный феномен: теоретический аспект // Актуальные проблемы психологии труда, инженерной психологии и эргономики, Выпуск 6 / Под ред. А.А. Обознова, А.Л. Журавлева. – М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2014. – 528с., с. 172-188.
4. Агузумцян Р.В., Мурадян Е.Б., Психологические аспекты безопасности личности // Всероссийское периодическое издание научно–методический журнал «Вестник практической психологии образования», № 1 (18) 2009, с. 43-47.
5. Агузумцян Р.В., Мурадян Е.Б., Психологические аспекты безопасности личности // Всероссийское периодическое издание научно-методический журнал «Вестник практической психологии образования» – 2009, № 2 (19), с. 43-47.
6. Агузумцян Р.В., Папоян В.Р., Мурадян Е.Б., Галстян А.С., Психологическая безопасность пользователей транспорта // Актуальные проблемы психологии труда, инженерной психологии и эргономики, Выпуск 7 / Под ред. А.А. Обознова, А.Л. Журавлева. – М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2015. – 520 с., с. 478-487.
7. Акимова А.Ю., Представления водителей о доверии и недоверии автомобилю // Актуальные проблемы психологии труда, инженерной психологии и эргономики, Выпуск 6 / Под ред. А.А. Обознова, А.Л. Журавлева – М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2014. – 528с., с. 140-160.
8. Андреева Т.В., Семейная психология: Учеб. пособие. – СПб.: Речь, 2005. – 244 с.
9. Аргайл М., Психология счастья. – СПб.: Питер, 2003. – 271 с.
10. Асмолов А.Г., Психология личности: культурно-историческое понимание развития человека. М.: Смысл-ИЦ «Академия», 2007. – 528 с.

11. Баева И.А., Емелин Н.М., К вопросу о критериях психологической безопасности личности // Психологическая культура и психологическая безопасность в образовании (СПб., 2003): Материалы Всероссийской конференции, с. 107-108
12. Безносов С.П. Профессиональная деформация личности. СПб., 2004. – 272 с.
13. Братусь Б.С., Аномалии личности, М.: Наука, 1988. – 301 с.
14. Бурлачук Л.Ф., Коржова Е.Ю. Психология жизненных ситуаций. – М.: Российское педагогическое агентство, 1998. – 263 с.
15. Виды пассажирского транспорта, их классификация studopedia.org/3-176633.html.
16. Викторов А.Ш., Введение в социологию безопасности. Курс лекций. - М.: «Канон» РООИ «Реабилитация», 2008. – 568 с.
17. Воскресенская Н.Г., Восприятие и оценка пассажирами качества услуг, предоставляемых маршрутными такси г. Н. Новгорода // Вестник Нижегородского Университета им. Н.И. Лобачевского. Серия Социальные науки, Выпуск 1. – 2006, с. 26-35.
18. Горянина В.А., Психология общения: Учеб. пособие для студентов высш. учеб. заведений. – 2-е изд., стереотип. – М.: Издательский центр «Академия», 2004. – 416 с.
19. Гражданкин А.И., Опасность и безопасность // Безопасность труда в промышленности, 2002, № 9, с. 41-43.
20. Дружинин В.Н., Психология семьи. – Екатеринбург: Деловая книга, 2000. – 208 с.
21. Елизаров А.Н., К проблеме поиска основного интегрирующего фактора семьи // Вестник МГУ, Сер. 1. Психология. – 1996, № 1. – с. 42-49.
22. Журавлев А.Л., Купрейченко А.Б., Некоторые тенденции развития отечественной социальной психологии труда // Социальная психология труда: Теория и практика. – Т. 2 / Отв.ред. Журавлев А.Л., Дикая Л.Г. – М.: Изд. Ин-та психологии РАН. – 2010, 442 с.
23. Здравомыслова О.М., Психологические и социально-культурные функции семьи. – с. 82-92 // Райгородский Д.Я. Психология семьи. – Самара: Изд. Дом «БАХРАХ-М», 2007. – 752с.
24. Зинкевич- Евстигнеева Т.Д., Тихонова Е.А., Проективная диагностика в сказкотерапии. СПб.: Речь, 2003. – 208 с.

25. Ильин Е.П., Психология общения и межличностных отношений. – СПб.: Питер, 2011. – 576 с.
26. Ильин Е.П., Некоторые вопросы психологии общения // Вопросы психологии. 1986. № 5. – с.113-124.
27. Кабаченко Т.С., Методы психологического воздействия. М.: Пед. общ-во России, 2002. – 544 с.
28. Качество жизни. Краткий словарь. – М.: Смысл, 2009.
29. Клебельсберг Д.А., Транспортная психология // Под ред. В.Б. Мазуркевича. М.: Транспорт, 1989. – 367 с.
30. Климов Е.А., Психология профессионала // Ин-т практ. психологии, М.: Наука, 1996. – 400 с.
31. Колесникова Т.И., Психологический мир личности и его безопасность. – М.: Изд-во ВЛАДОС-ПРЕСС, 2001. – 176 с.
32. Колосова В.В., Воскресенская Н.Г., Исследование моделей поведения работников общественного транспорта методом наблюдения // Вестник Нижегородского Университета им. Н.И. Лобачевского, Серия Социальные науки, Выпуск 1, 2004, с. 38-48.
33. Купрейченко А.Б., Психология доверия и недоверия. М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2008. 564с.
34. Ломов Б.Ф., Психическая регуляция деятельности: Избранные труды. М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2006. – 624 с.
35. Майерс Д., Социальная психология. – СПб.: Изд-во «Питер», 2000. – 688 с.
36. Мандрикова Е.Ю., Современные подходы к изучению временной перспективы личности // Психологический журнал, 2008, Т. 29, № 4, с. 54-65.
37. Маслоу А., По направлению к психологии бытия. – М.: Изд-во ЭКСМО-Пресс, 2002. – 272 с.
38. Нерсесян Л.С., Железнодорожная психология. – М.: ООО Фирма «РЕИНФОР», 2005. – 534 с.
39. Обеспечение психологической безопасности в образовательном учреждении: практическое руководство / под ред. И. А. Баевой. – СПб.: Речь, 2006. – 288 с.
40. Обознов А.А., Бессонова Ю.В. и др., Культура безопасности на железнодорожном транспорте // Человеческий фактор: проблемы психологии и эргономики. Выпуск 4 (71), 2014, с. 45-52;

41. Обознов А.А., Бессонова Ю.В., Петрович Д.Л., Поведение пассажиров на транспорте: от объяснительных моделей к культуре безопасности // Актуальные проблемы психологии труда, инженерной психологии и эргономики, Выпуск 7 / под ред. А.А. Обознова, А.Л. Журавлева. – М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2015. – 520с.
42. Оллпорт Г., Личность в психологии. – «Ювенал»; СПб., 1998, – 345 с.
43. Осинцева А.А.,Осинцев Н.А., Лабунский Л.В., Принципы транспортной психологии при управлении безопасностью дорожного движения http://www.sworld.com.ua/konfer28/350.pdf
44. Осипова О.Я., Транспортное обслуживание туристов // Методические указания. – Москва, 2004. – 84 с.
45. Подуст С.Ф., Транспорт в поле культуры/диссертация, Ростов-на-Дону, 2001. – 126 с. //http://www.dissercat.com/content/transport-v-pole-kultury#ixzz47yXYA4by.
46. Пономаренко В.А., Психология духовности профессионала. – М.: ИПАН РАН, 2004. – 162 с.
47. Проблемы психологической безопасности / Отв. Ред. А.Л. Журавлев, Н.В. Тарабина. М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2012. – 440 с.
48. Проблемы психологической безопасности личности: теоретические и экспериментальные исследования / Р.Агузумцян, С.Амирян, В.Папоян, Е.Мурадян, А.Галстян, Д.Саргсян – Ер.: Изд-во ЕГУ, 2013. – 136 с.
49. Психология здоровья: Учебник для вузов / Под ред. Г.С. Никифорова. – СПб.: Питер, 2006. – 607 с.
50. Психология личности. Учебное пособие / под ред. проф. П.Н. Ермакова, проф. В.А. Лабунской. – М.: Эксмо, 2007. – 653 с.
51. Психология человека от рождения до смерти. – СПб.: ПРАЙМ-ЕВРОЗНАК, 2002. – 656 с.
52. Ремарк, Эрих Мария. Три товарища: роман. – пер. с нем. И. Шрайбера. – Москва; АСТ, 2015. – 478 с.
53. Роль городского пассажирского транспорта /http://www.mapget.ru/strategy/value/
54. Роль и значение пассажирского транспорта в жизни общества http://www.transportall.ru/info/perevozki/282/2101.html /)
55. Рубинштейн С.Л., Основы общей психологии. СПб.: Питер, 2002. – 720 с.

56. Савельев Б.В., Автотранспортные средства. Стандарты эргономики: учебное пособие – Омск: СибАДИ, 2012. – 248 с.
57. Селигман Мартин Э.П., Новая позитивная психология: Научный взгляд на счастье и смысл жизни. – М.: Изд-во «София», 2006. – 368 с.
58. Советский энциклопедический словарь /Гл. Ред. А.М. Прохоров. – 4-е изд., М.: Сов. Энциклопедия, 1989. – 1632 с., с. 1362.
59. Сорокина Н.В., Городской общественный транспорт как социокультурный феномен / автореферат. Саратов: Изд-во СГТУ, 2010 – 20 с.
60. Тема 6. Взаимодействие различных видов транспорта /studopedia. Su/13_36915_tema—vzaimodeystvie-vidov
61. Транспорт, его значение в жизни общества и экономике страны http://studopedia.ru/2_20827_transport-ego-znachenie-v-zhizni-obshchestva-i-ekonomike-strani.html
62. Фрейджер Р., Фейдимен Дж., Большая книга психологии. Личность. Теории, упражнении, эксперименты – СПб.: прайм-ЕВРОЗНАК, 2008, с. 336-363.
63. Фромм Э., Здоровое общество // Фромм Э. Мужчина и женщина. – М.: ООО Фирма «Издательство АСТ», 1998. – 129-453 с.
64. Харламенкова Н.Е., Представление о психологической безопасности: возрастной и личностный компоненты / Современная личность: Психологические исследования / Отв. ред. М.И. Воловикова, Н.Е. Харламенкова. – М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2012. – 392 с.
65. Хьелл Л., Зиглер Д., Теории личности – СПб.: Питер, 2001. – 608 с.
66. Шадриков В.Д., Мир внутренней жизни человека. – М.: Университетская книга, Логос, 2006. – 392 с.
67. Шадриков В.Д., Психология деятельности человека. – М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2013. – 464 с.
68. Шугаева И.В., Значение пассажирского транспорта в жизни современного общества // Ученые заметки ТОГУ.- Т.6. N3. 2015/ http://pnu.edu.ru/media/e journal/articles - 2015/TGU_6_138.pdf 170.
69. Edmonson A. Psychological safety and learning behavior in work teams // Administrative Science Quarterly. 1999. 44 (2). P. 350-383.

ЕРЕВАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

ПСИХОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В СИСТЕМЕ ЧЕЛОВЕК – ТРАНСПОРТ

ՀՈԳԵԲԱՆԱԿԱՆ ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆԸ ՄԱՐԴ-ՏՐԱՆՍՊՈՐՏ ՀԱՄԱԿԱՐԳՈՒՄ

Компьютерная верстка К. Чалабян
Редактор А. Хизанцян
Оформление обложки А. Патваканяна

Подписано к печати 11.05.2017:
Формат 60x84 1/16. Тип. печ. 5.25.
Тираж 150.

Издательство ЕГУ
Ереван, 0025, Ал. Манукяна 1
www.publishing.ysu.am