



**ЮГОЗАПАДЕН УНИВЕРСИТЕТ
„НЕОФИТ РИЛСКИ“
БЛАГОЕВГРАД**

**ФИЛОСОФСКИ ФАКУЛТЕТ
КАТЕДРА ПСИХОЛОГИЯ**

АВТОРЕФЕРАТ

на дисертация присъждане на ОНС „Доктор“
Област на образованието: 3. Социални, стопански и правни науки
Професионално направление: 3.2 Психология
по Психология на труда и професионална психодиагностика
на тема:

**ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА
КОНФЛИКТНИ СИТУАЦИИ МЕЖДУ УЧАСТНИЦИТЕ В
ПЪТНОТО ДВИЖЕНИЕ**

Докторант: Десислава Безинска-Шейнкова

Научен ръководител: проф. дпсн Людмил Кръстев

Благоевград, 2018г.

Дисертационният труд е обсъден и насочен за защита от катедра „Психология“ при Философски факултет на ЮЗУ „Неофит Рилски“ – Благоевград

Дисертацията съдържа: увод, три глави, заключение, приноси, литература и приложения.

Обем: 201 страници

Използваната литература включва: 15 български заглавия и 92 чуждестранни

Таблицы: 11

Фигури: 9

Приложения: 6

Защитата на дисертационния труд ще се състои на 10.05.2018г. от 13:00, в зала 210А на УК 1 на ЮЗУ „Неофит Рилски“ – Благоевград на открито заседание на научно жури.

УВОД

С все по-бурното развитие на технологиите и все по-забързаното ежедневие, притежанието на личен автомобил и всекидневното му управление става наложително и повече хора сядат зад волана. Вредата от пътно-транспортните конфликти е видна - те влошават значително качеството на движение по пътищата, а често дори довеждат до пътнотранспортни произшествия. В голяма част от конфликтите на пътя се наблюдава престъпна компонента, а не е рядкост и стигането до съдебна инстанция. Конфликтността на пътя, също така, намалява безопасността и ефикасността на транспорта. Всичко изброено показва актуалността и практическа насоченост на психологическите изследвания на пътнотранспортните конфликти.

В съвременната социална психология, темата за конфликтите на пътя въобще не е представена, а дори и в транспортната психология, този проблем не е обект на целенасочени изследвания.

Като следствие от липсата на изследвания и достатъчно информация по отношение на социално-психологическите механизми за взаимодействие между участниците в движението, може да се открие: слабата социално-психологическа подготовка на шофьорите (професионални и любители); не добре развита методика на обучение за управление на автомобил в специфични пътни условия; повишаване нивата на конфликтност на пътя.

ГЛАВА ПЪРВА ТЕОРЕТИЧНА ПОСТАНОВКА НА ПРОБЛЕМА

1.1. Пътното движение като специфичен комуникативен процес

Разглеждат се различни видове и форми на конфликти, които се различават основно по видовете дейност, участниците както и по условията, при които се появяват. „Съвременните изследователи се стремят да разкрият същността на конфликта и конфликтното поведение, на неговите характеристики, същност и форми на проява.” (Манчева, 2005).

Историята на шофирането започва от началото на 20-ти век, когато автомобилостроенето навлиза като масова индустрия. В същото време е положено и началото на теоретичната транспортна психология. . Едно от първите експериментални проучвания на пътя, извършено от Мюнстерберг, съдържа значителна социално-психологическа тежест, тъй като то симулира взаимодействието на трамвай с пешеходци, каруци и водачи на автомобили.

В по-нататъшните изследвания, самата дейност на водача на МПС, придобива индивидуално-предметен характер, фокусът се измества от комуникацията и тя остава извън полезрението. Към днешна дата, социално-психологическият подход бавно се въвежда в транспортната психология и практиката на организиране на трафика. Ситуационният анализ на над 800 пътнотранспортни произшествия, извършен от В.Н.Иванов и колегите му, разкрива основни комуникационни грешки на участниците в движението: ненавременни или липса на всякакви сигнали; неправилни сигнали; неприемане на сигнал или неговото двусмислено разпознаване. Изследователите стигат до заключението, че е необходимо да се доизгради и доразвие сигналното взаимодействие между участниците в движението, тъй като възможностите за комуникация на водачите с помощта на техническите средства са ограничени.

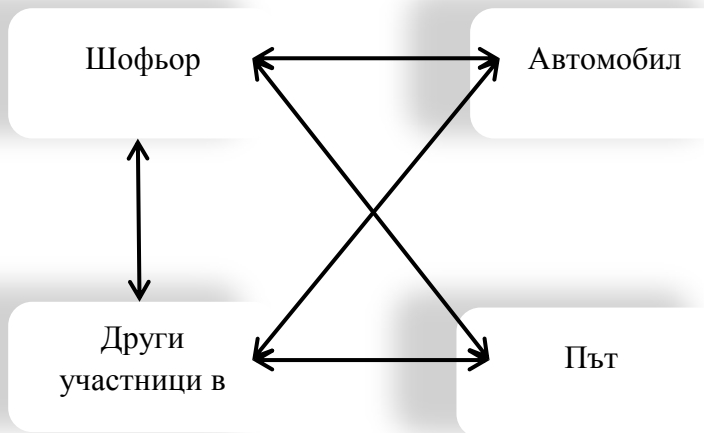
(Иванов и др., 1994) Стъпка напред в развитието на социално-психологическия поглед върху пътното поведение и неговата конфликтност е работата на Д. Клебелсберг. (Клебелсберг, 1989). Той изхожда от факта, че в своето историческо развитие пътното движение се превръща от индивидуално в социално, т.е. във взаимодействието на хората, тяхното социално поведение. Конфликтната ситуация, според Клебелсберг, се създава от неочаквани действия като например внезапно спиране, за да се пропусне неочаквано появяващо се превозно средство, променящи се ленти, преждевременно спиране, внезапно намаляване на ускорението, внезапно прибиране в собствената лента (за да се избегне сблъсък), аварийно спиране и т.н. От тук става ясно, че причина за конфликта е необичайното поведение на един или повече от участниците в движението, който принуждава другите да коригират ситуацията с техни спешни действия. Психологическата причина за конфликта е рязка промяна в емоционалното състояние на поне един от участниците в движението. Конфликтът се поражда от една от четирите основни пътни ситуации: грешка; нарушение на правилата за движение (правно нарушение); конфронтация; инцидент (пътнотранспортно произшествие). В допълнение, Клебелсберг подчертава още "критичните събития" или "атипичното поведение на пътя", което остава в рамките на безопасността или производителността (преждевременно или неподходящо спиране, прекомерно ускорение, резки маневри, различни форми на изразяване на емоции, жестове). (Клебелсберг, 1989)

Р. Манчева пише за три фази на конфликтната ситуация. При първата „всяка от страните атакува другата“ (Манчева, 2005); във втора фаза страните имат две възможности – ескалиране на напрежението или търсене на път за помирение; в третата фаза се преустановяват активните действия от страна на участниците, прави се оценка на пораженията и се обмисля бъдещото поведение.

Поведението на водача в условията на масовата

моторизация почти не е социално автономно, т.е. независимо от другите участници в движението. То представлява специфично взаимодействие с шофьори на други автомобили, пешеходци, пътни организатори и органи на реда. Използва се за основно представяне на трафика описанието на ситуацията на водача от версията на полския психолог Т. Томашевски (Томашевски, 1989) (фиг.1).

Тази ситуация включва четири основни елемента: шофьорът, неговият автомобил, пътят и самото движение, включващо всички останали участници. Всеки от тези елементи има свои собствени характеристики, които определят специфичните особености на дадена ситуация и нейната динамика. Например, една кола се характеризира със своите размери, скорост, маневреност, светлинни сигнали; водачът се характеризира с определени умения, знания и личностни черти (познаване на правилата за движение, дисциплина, психо-физически черти и т.н.); пътят се характеризира с ширина, състояние на покритие и тн.; движението се характеризира с интензивност, степен на организация и др.



Особена категория е пътната общност, защото включва не само водачи на превозни средства със специфичен език (различни видове сигнали и знаци) и обща реалност, но и обществени организации и неформални автомобилни общности, транспортни предприятия и държавни органи, включително съответните министерства.

Сухопътният транспорт е най-малко формализиран от всички видове придвижване.

Структурата на пътната общност има динамични и статични аспекти. Динамичният аспект включва редица форми на поведение, свързани с поставянето на хора директно на пътя. Статично е сегментирането на целия набор от потребители на пътища в категории, които се различават помежду си по отношение на транспортни средства и психологически признаци.

Всички комуникационни форми са разделени на две категории: контакт и толерантност (липса на контакт). И двете се реализират във форми на сътрудничество, съперничество (конкуренция) и конфронтация. Контактната комуникация във всичките ѝ разновидности предполага, че хората се интересуват един от друг, искат да се свържат или не могат без нея. Толерантната комуникация е координирано поведение на страните, в хода на което те или пречат на взаимната намеса и сблъсъци и позволяват на всеки да реализира собствената си индивидуална цел, или разрешават други комуникативни задачи, включително съперничество и конфликти.

1.2. Същност на пътния конфликт

„Общуването е естествен процес и основна форма на човешка дейност, а конфликтът е сред най-сложните форми на общуване между индивидите.“ (Милков, 2014) Пътно-транспортната комуникация има тенденцията да става конфликтна, когато тя по някакъв начин предизвиква у поне един от партньорите психологическо неудобство, носи в себе си

заплаха за имуществото му, или може да наруши плановете му.

Пътният конфликт не бива предхождан от дълга връзка между страните, за разлика от конфликт в семейство или приятелска група и организация, това е конфликт между непознати страни, често той се явява между групите. Съгласно Д.Клебелсберг, конфликтът е фактически начален стадий на ПТП, което може да се предотврати: „ Конфликтната ситуация винаги предхожда ПТП, но не е задължително да се стига до ПТП чрез нея“. (Клебелсберг, 1989)

Под пътнотранспортен конфликт, който е в качеството си на обект на психологическо изследване, се разбира достъпен за външно наблюдение и вътрешно осъзнаване процес на комуникация между ползващите пътя преимуществено по време на движение във връзка с противоречията относно реда на преминаване и съдържащ значителен емоционален компонент - агресивен или конкурентен характер.

1.3. Психологическа структура на пътнотранспортния конфликт

Под структурата на конфликта обикновено се разбира система от противостоящи сили и форми, създаващи динамична комуникативна цялост, а също така условия, поддържащи неговата динамика. Участниците в конфликта - шофьорите на различните транспортни средства и пешеходците - се характеризират с голяма или по-малка склонност и готовност към конфликтно поведение, а също така с определена комуникативна компетентност. Всички тези лица преследват своите цели и действат по съответни мотиви. Език на конфликта(конфликтен код), т.е. определен начин, с който конфликтующите страни формират своите съобщения, предназначени за взаимни демонстрации на интереси и позиции, а също така, въздействие един върху друг. Пътно-конфликтният език като правило е груб.

Особена роля играе езика, чрез който шофьорите избягват опасни и нежелани контакти, като обезпечават режим на толерантност. Недостатъчното развитие на тази част от езика е основа за различни инциденти. Проблем (предмет) на конфликта - определено затруднение, създадено от едната или от двете страни, което се нуждае от разрешаване. Проблемът по различен начин се отразява в представите на конфликтующите страни и в съобщенията, които те си обменят и сравняват в процеса на разрешаване на конфликта.

Проблемът в конфликта (неговото ядрото) е от социално-психологическо естество, приемайки "приноса" на двете страни. Редица конфликти продължават извън режима на движение. Това звено в структурата на конфликта представлява съвместна работа за установяване на грешки, степента на вината и отговорност.

1.4. Психологическа типология на пътно-транспортните конфликти

По форма на проява конфликтите често се делят на „латентни“ и „манифестни“ т.е. проявени. В латентните конфликти несъвпадането на заетите от страните позиции и техните цели не довеждат до враждебно поведение. Манифестните конфликти се изразява в конфликтното поведение, водещо до щети за двете страни. Конфликтите се диференцират по степента на проява на сила, при това конфликтите които се съпровождат с голямо използване на сила се наричат „екстремални“.

А. Рапопорт различава три типа стълкновения – „борба“, „игра“ и „дебати“ (Рапопорт, 1960). Рапопорт, който се придържа към тази типология, говори за "симетрични" конфликти (случая на позитивно равенство на партньорските сили); В случая на неравенство говори за "асиметрични" конфликти. По този начин решаващо става фактическото съотношение на силите.

Такива психологически основания за конструиране на типология на пътните конфликти могат да служат като психологически генератори или генериращи фактори: агресивност, конкурентоспособност и социална некомпетентност на участниците в движението.

Таблица 1. Композиционна типологията на пътните конфликти.

Предразположеност към конфликт – опонент 1	Предразположеност към конфликт – опонент 2		
	Агресия	Конкурентност	Комуникативна некомпетентност (КНК)
Агресия	А-А	А-К	А-КНК
Конкурентност	А-К	К-К	К-КНК
Комуникативна некомпетентност	А-КНК	К-КНК	КНК-КНК

Три от тези шест конфликти, които са разположени по диагонала на таблицата, се явяват „огледални“: в тях противостоящите страни имат сходни личностни конфликтни свойства: агресия-агресия; конкурентност-конкурентност; комуникативна некомпетентност – комуникативна некомпетентност.

Останалите три са съчетание на несъвпадащите конфликти: агресия-конкурентност; агресия- комуникативна некомпетентност и конкурентност-комуникативна некомпетентност. Общото число на възможните конфликти е по-голямо от шест, защото образуващите ги личностни фонове имат различна количествена изразеност.

1.5. Предпоставки за конфликт в пътното движение

Факторите, водещи до конфликт, са представени в норвежкия наръчник за безопасност на движението (Сильянова-ред., 2001). Основният генериращ конфликти фактор те наричат "неправилно предприемане на пътно-технически мерки"

Вторият фактор, водещ до конфликт е грешното предсказване на действията на другите участници в движението.

Третият фактор, представляващ основна предпоставка за конфликт, е липсата на дисциплина при участниците в пътното движение.

Четвъртият фактор е, че някои хора обичат да се излагат на риск.

Петият фактор, който често води до конфликти на пътя, е любовта към бързото шофиране и всичко, което потиска мотивацията на шофьора да управлява безопасно.

1.6. Агресията на пътя

Агресия обикновено се нарича умишлено пряко или непряко физическо (телесно), имуществено или морално и психическо увреждане, както и съответните заплахи. Според Бандура (Bandura, 1973), тя представлява поведение нарушаващо социалните норми.

Дългосрочно проучване, проведено от Ф.В. Хюрлиман и Б. фон Хебенштрайт (von Hebenstreit, etc. 1990)(Швейцария), което обхваща периода от 1972 г. до 1990 г., показва, че делът на агресивните шофьори остава относително постоянен и е около 6%. Очевидно този показател е специфичен за определена култура.

Изследователи от Института EOS-Gallup Europe, след като анализирали ситуацията по пътищата в различни региони на света, стигнали до извода, че най-агресивните шофьори са в

Русия, Франция, Австрия, САЩ и Белгия. В тези страни около две трети от анкетираните шофьори казват, че през изминалата година са били жертва на агресивно шофиране. Изследванията, проведени в Европа, показват, че мнозинството от агресивните шофьори са момчета на възраст от 18 до 26 години, мъже с ниско образование, криминален произход или склонност към алкохолизъм.

За най-агресивни са признати шофьорите на BMW. Смята се, че е свързано с имиджа на тази марка, която винаги рекламира автомобилите си като „създадени за шофьора“.

Шофьорите дават всякакви тривиални обяснения за гнева си. При много водачи най-малката неточност на съседа на пътя причинява агресия. Един на всеки пет си спомня ситуация, в която определен шофьор дори слиза от колата си. Най-голямата склонност към раздразнение от поведението на другите се проявява в шофьори, които нарушават правилата. Често това е вътрешна агресия, причинена от постоянно чувство на недоволство и страх. В законите на няколко американски щати има определение за агресивен шофьор, а в листовките - списък с въпроси, които могат да помогнат за определяне на агресивността. „Агресивни шофьори - тези, които превишават скоростта два пъти или изпълняват три рискови маневри едновременно: трескаво престрояване от една лента в другата, приближаване до колата отпред или изпреварване от дясната страна.“

1.7. Конкуренция и предразположение към конфликти.

Конкуренцията (съперничество), в своя произход тя не е нищо друго освен желание да постигнем по-добри резултати, да бъдем първи във всеки случай и да не нанасяме щети на други хора. Конкуренцията или съперничеството са характерни за всички човешки отношения. К. Хорни пише, че роденото в икономическата сфера съперничество, се простира до всички други дейности и се превръща в проблем на съвременната

култура.(Хорни, 2002). Д. Клебелсберг изтъква конкуриращото или съперничащото поведение като една от многото форми на шофиране и го свързва с емоционалните мотиви за шофиране (Клебелсберг, 1989). Ниското ниво на комуникативна компетентност е ключов фактор за конфликт. Комуникативната компетентност е важна предпоставка за социалната, морална зрялост на човек, което предполага определено ниво на неговото умствено развитие.

1.8. Повишаване на комуникативната компетентност на шофьорите

Комуникативната компетентност на шофьора представлява сама по себе си съвкупност от специфични знания, навици, позволяващи безконфликтно и продуктивно движение, да си взаимодействат с други участници на пътното движение, изключвайки стълкновението и груби емоционални обмени.

Компетентният в пътните отношения шофьор би трябвало да владее следните знания и умения:

1. Типология на пътното поведение на шофьора и пешеходците и умението да идентифицира представители на отделни типове по външни белези в реална ситуация; умение да се разпознават на пътя коли, които изискват повишено внимание към тях

2. Внимателно, уважително отношение към останалите шофьори, минимизиращо неудобствата на други участници на движението.

3. Отстъпчивост и освобождаване от стереотипа на упоритото настояване за това, че имаш право на предимство при пътуване

4. Решителност, свързана с разбирането за това, че не може да се пренебрегва правото на ползване на пътя преимуществено.

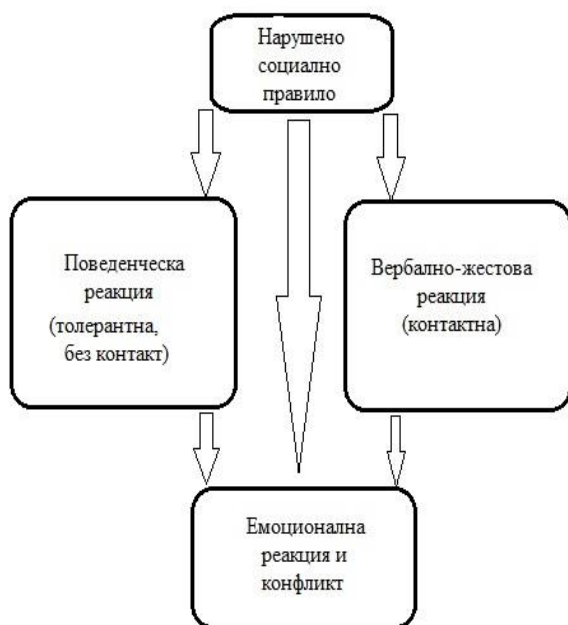
5. Готовност да дадеш път на пешеходците, защото те не са толкова защитени.

6. Навик да се подава звуков сигнал само за да се избегне удар, а също така установяване на зрителен контакт с шофьор, който се кани да направи опасна маневра;

7. Навик да бъдат пуснати фаровете или да се мига с тях в условията на лошо време (облачно, дъжд, сняг, мъгла), намалена видимост при всякакви метеорологични условия; на тесни селски пътища – за да те забележат другите шофьори и да избегнеш сблъсък;

8. Внимание свързано с избягване на „слепи“ зони на други транспортни средства особено тирове;

9. Разбиране на това, че другите шофьори не са длъжни да освобождават пътя и да споделят свободното пространство, поправяйки грешките допуснати от който и да е.



Фиг. 7. Конфликтни последиствия при нарушаване на пътни норми

ГЛАВА ВТОРА

ИЗСЛЕДОВАТЕЛСКА ЧАСТ

2.1 Организационен дизайн

Изследвани лица: участниците в пътното движение като субекти със специфична разновидност на общуване и дейност. Проучването включва участници в движението по пътищата: шофьори (професионалисти и любители) и пешеходци от градовете София, Благоевград и Дупница. Средна възраст на изследваните лица - около 30 години. В цялото изследване общият брой на участвалите изследвани лица е 437, от които 129 жени и 308 мъже. Поради неравномерната разпределеност, изследваните лица не са разделени по характеристика – пол.

Предмет на изследването са структурно-типологичните особености на пътнo-транспортните конфликти и социално-психологическите условия за тяхното предотвратяване.

2.1.1. Цел

Целта на изследването е да се разкрият социално-психологическите свойства на пътните конфликти, както и условията за тяхното възникване и предотвратяване.

2.1.2. Задачи

2.1.2.1. Да се определят теоретичните и методологични насоки на анализа на пътнo-транспортните конфликти и да се разработи социално-психологически модел на пътното движение.

2.1.2.2. Да се установят психологичните механизми на пътните конфликти, както и тяхната структура и типология.

2.1.2.3. Да се разкрият социално-психологическите условия за предотвратяване на пътнo-транспортните конфликти

и да се очертаят пътищата за понижаване на конфликтността при пътното движение.

2.1.3. Хипотези на изследването

2.1.3.1. Пътният конфликт е динамичен комуникативен акт, представляващ конфронтационно взаимосвързано поведение на участниците в движението и съдържащ в себе си опасност от физически сблъсък и съответна дезорганизация на тяхното психическо състояние.

2.1.3.2. Съществува зависимост между основния стремеж към надмощие, пътната агресия, комуникативната некомпетентност на водачите на МПС и особеностите на тяхната култура от една страна и съдържателните, структурни и типологични особености на конфликтите от друга страна.

2.1.3.3. Социално-психологическите условия за безконфликтност на пътното движение са толерантните взаимоотношения, увереността в собствената личност и комуникативната компетентност на участниците в движението.

2.1.4. Методически инструментариум

За постигане на поставените цели и задачи е събран набор от научни методи и методики, обединени от общ проект на изследването. Изборът им се обуславя от особеностите на предмета и изследваните лица в изследването и от заявените методически позиции. Най-значимите резултати са получени като се използват следните методи и методики:

Контент-анализ: Анализ на съдържанието на документи, включително и "Закон за движение по пътищата", целеви програми и решения на централните и местни органи на управление на движението по пътищата, както и рекламни материали.

Тестване с многофакторния въпросник на Р. Кетел

вариант С, тест за описание на поведението на Томас, тест за агресивността на Бас-Пери.

Многофакторен личностен въпросник на Р. Кетел 16PF (версия С) – е самооценъчен личностен, разработван в рамките на няколко десетилетия чрез емпирични изследвания от Реймънд Б. Кетел, Морис Тацуока и Хърбърт Ебер. Оценка за добра (висока) надеждност е дадена за 16PF. Въз основа на тестиране на 10 261 изследвани лица, надеждността на вътрешната съгласуваност е средно 0.76 за първичните скали и диапазон от 0.68 до 0.87 за всички 16 скали. Надеждността тест-ретест за период от 2 седмици показва резултати от 0.69-0.87 за всички скали, а двумесечният интервал показва резултати в диапазона от 0.56-0.79. Кетел установява, че структурата на личността е йерархична. Този тест позволява многостепенно описание на уникалния индивидуален профил на всеки отделен човек. Адаптиран е към българските условия, широко се използва в практиката. Р. Кетел разработва различни модификации на многофакторния личностен въпросник. Двете основни еквивалентни форми (версии А и В) са публикувани за пръв път през 1970г., но Кетел и сътрудниците му разработват и други съкратени форми на въпросника, най-известната от които е 16PF версия С. Според теорията на Кетел, човек може да бъде описан с 16 черти (фактора), всеки от които има отрицателна и положителна страна, а именно: MD: скала лъжа, А: загриженост, затвореност / доброжелателност, сърдечност, В: интелект (нисък/ висок), С: емоционална устойчивост/ неустойчивост, Е: конформизъм / доминиране, F:загриженост / безгрижие, G: недобросъвестност / висока добросъвестност, Н: плахост / смелост, I: жестокост / чувствителност, L. доверчивост/ подозрителност, М: практичност/ мечтателност, N. наивност / проникателност, О: самоувереност / склонност към чувство за вина, Q1: консерватизъм/ радикализъм, Q2: социабилен / самодостатъчност, Q3: импулсивност / контрол върху желанията, Q4: без фрустрации / фрустриран. (Батаршев, 2008).

Тест на К.Томас за изледване стила на поведение и степента на конфликтност – Скалата е създадена от Kenneth W. Thomas и Ralph H. Kilmann и е публикувана за първи път в през 1974, с коефициент за надеждност на вътрешната съгласуваност на цялата методика $a = .73$. За настоящото изследване е използвана нейна българска версия със следните скали: (С) съперничество; (Ст) сътрудничество; (К) компромис ; (И) избягване; (П) приспособяване. По всяка от тях се получава оценка, от посочените в ключа айтеми (по 12 за скала) (Иванов,1999). Методиката е предназначена да измерва поведението на човек в конфликтни ситуации. В такива ситуации поведението на индивида създателите на теста описват в две измерения: (1) асертивност или степента, в която човек се опитва да се справи успешно със своите притеснения и задоволявайки своите потребности и (2) кооперативност, степента, в която човек се опитва да задоволи нуждите на другия и да му помогне да се справи с неговите опасения. Тези две основни измерения на поведението определят пет различни начина на реагиране в конфликтни ситуации: Конкурентното (съперническо) поведение се характеризира с увереност (асертивност), но липса на съдействие (кооперативност); Приспособяващото се поведение се характеризира с неувереност, но с желание за съдействие; Избягващото поведение включва неувереност и нежелание за съдействие; Поведението в стил „сътрудничество“ се характеризира с увереност и желание за съдействие; Компромисното поведение е умерено както в асертивността, така и в кооперативността. Никой от нас не може да бъде характеризирани като използващи един единствен стил за справяне с конфликта. Но има хора, използващи някои видове по-добре от други. Следователно те са склонни да разчитат на тези стилове повече от другите - било то поради темперамент или практика.

А. Бас и М. Пери публикуват скала за оценка на агресията през 1992 използваща самоописание – The Aggression Questionnaire. (Buss&Perry,1992). Тя се основава на Buss и Durkee Hostility Inventory (1957), който е бил валидиран и

адаптиран в различни контексти и популации (Buss & Perry, 1992), но има някои съществени недостатъци. Тя е четири факторен инструмент с 29 айтема, който измерва телесната агресия, вербалната агресия, гнева и враждебността. В литературата са предложени голям брой конкуриращи се версии на оригиналния BP-AQ, предимно на английски. Самата методика анализира нивото на отделните елементи на агресията: Инструментален (моторен) елемент – тук става дума за действия, които причиняват физическо или психическо страдание; Афективен елемент – гняв, склонност на изследваното лице да изпада в гневни състояния; Когнитивен елемент – враждебност, която се характеризира с негативизъм, чувство на преживяна несправедливост и озлобеност. Коефициентите за надеждност на вътрешната съгласуваност на този психометричен инструмент са както следва: Телесна агресия, $\alpha = .85$; Вербална агресия, $\alpha = .72$; Гняв $\alpha = .83$; Враждебност $\alpha = .77$, а надеждността на цялата методика е $\alpha = .89$. При повторно тестване (ретест) след девет седмици, валидността за субскалите и общо на цялата методика варира като резултат от $\alpha = .72$ до $\alpha = .80$ (Buss & Perry, 1992). За да получат доказателства за критериината валидност, авторите изчисляват корелациите между резултатите от различните подскали, от общия бал и за различни личностни черти. Наблюдават се силни корелации в областта на емоционалността, импулсивността, асертивността и конкурентоспособността. За да бъде оценена цялостната валидност на методиката, авторите искат Peer Review (рецензия от колеги) за характеристиките, измерени в подскалите и изследваните корелации от резултатите получени след тестването с методиката. Резултатите са статистически значими и потвърждават техните.

При обработката на емпирични данни се прилагат методите за статистическа обработка, приложени в пакета от данни SPSS v.19 – напр. корелационен анализ.

Достоверност и надеждност на получените данни са осигурени от: подкрепа на утвърдени теоретико-методически

принципи на социално - психологическото изследване на конфликти; използване на комплекс от научно обосновани методи за събиране на емпирична информация, математико - статистически методи за обработка и анализ; цялостно сравнение на получените резултати с данните от предишни проучвания; комбинация от процедури за качествен и количествен анализ; експериментална проверка на резултатите в теренния експеримент; статистическа значимост на данните; представителна извадка от изследвани лица.

ГЛАВА ТРЕТА

АНАЛИЗ И ОБСЪЖДАНЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ

3.1. Анализ на данните от проведеното изследване

Зависимата променлива представлява елементите на конфликтно поведение, изразени под формата на агресивни и конкурентни решения на експериментални задачи. При реални пътни условия такъв показател ще бъде броят на случаите на провокиране на конфликтни ситуации или пасивно участие в тях, свързани с изминатото разстояние или продължителността на пътуването.

Приложен е анализ на съдържанието (контент-анализ) на свободни асоциации по темата за пътя, за да бъде намерен отговор на този въпрос. Изследването обхваща 86 души - мъже и жени, от които 32 шофьори. Получени са общо 150 асоциации (Таблица 3).
3).
Както може да се види, образът на пътя в съзнанието на хората има силен емоционален компонент: „пътните“ чувства, както и факторите, които причиняват емоционални реакции и състояния, представляват 35% от всички асоциации.

Таблица 3. Представи за категории елементи свързани с пътя

Представи за категории елементи свързани с пътя	Категории респонденти			
	Мъже (48души)	Жени (38души)	Общо (86души)	Само шофьори
Технология на пътя	15	7	22	6
Пътят като пътуване/ пътешествие	2	13	15	5
Събития на пътя	6	11	17	6
Уроци на пътя	1	5	6	1
Цел на последното пътуване	3	4	7	4
Чувства на пътя (преживявания по време на път)	17	35	52	4
Пътят като начин на живот	9	21	30	6
Други	2	5	7	2
Общ брой представи	49	101	150	32

Голям процент асоциации (20%) са обединени в категорията "Пътят като начин на живот". Възприемането на пътя се характеризира и с елементи на персонификация.

Процентно разпределение на представите по категории



Фиг. 8 – Процентно разпределение на категориите представи за пътя

За изследователски материал при определяне на особеностите на психологическата структура на пътния конфликт служи събраната база данни за случаите на обостряне на взаимодействието между шофьорите, включваща 140 разказа за реални конфликти на пътя от 140 души, участвали в тези конфликти. Анализ е направен, както от участниците в тези инциденти, така и от наблюдателите (пасажири, случайни очевидци и сътрудници на КАТ и ДАИ).

Табл. 4. Карта за психологическо описание на конфликта

Признак	Показатели	Брой наблюдавани ИЛ
1. Компонента пораждаща ситуацията	а) агресия	28
	б) конкуренция	16
	г) поради некомпетентност	9
	в) смесена	87
2. Вид комуникация	а) контактна	57
	б) толерантна	83
3. Симетричност	а) симетрична	23
	б) асиметрична	117
4. Естеството на ограничения ресурс	а) пътен	52
	б) личностен	88
5. Средства за взаимодействие	а) вербални	14
	б) невербални	72
	в) маневрени	54
6. Емоционален компонент	а) положителни емоции	10
	б) негативни емоции	130
7. Фактор пораждащ събитие	а) грешка	18
	б) агресия	63
	в) провикване; жест;	59
8. Роли на страните	Агресор – агресор	28
	Агресор – жертва	19
	Конкуренти	49
	„Братя по нещастие“	9
9. Източник на информация	а) инициатор на конфликта	14
	б) пасивна страна	53
	в) наблюдател	73
10. Поведенческа структура: действия на страните	а) грешка	48
	в) агресия	53
	д) сътрудничество	15
	г) бягство	35
	в) крещене (викане)	59

Описанието на тези ситуации се осъществи с помощта на специално разработена карта за наблюдение и оценка. Разгледани са 140 ситуации. Някои от тях не се явяват конфликтни, защото тяхното развитие в дадено направление е предотвратено от действията на едната или съответно и двете страни. (табл.4.).

Картата е предназначена да опише и анализира пътните ситуации. Включени са въпроси позволяващи да се извлече информация за предпоставките на конфликта, динамика на пътната комуникация на водачите, когнитивни, емоционални и психомоторни процеси при взаимодействието, а също така и специфичните конфликтни действия и грешки на страните.

Типологическият анализ на 140-те конфликтни ситуации показва, че тяхното разпределение по категории е следното (табл. 5)

Таблица 5. Типове конфликти по извадки

Тип конфликт	Количество разгледани конфликти
Агресивно- огледален (А-О)	28
Агресивно-конкурентен(А-К)	33
Конкурентно-огледален (К-О)	16
А-КНК	19
К-КНК	24
КНК-КНК	9
Нетипични	12
Общо	140

Легенда: К - комуникативна компетентност;

КНК- комуникативна некомпетентност.

От таблицата става ясно, че агресивността и съперничество се явяват основни или съществени в 120 разгледани конфликта, което съставя 86% от конфликтите. В 52 конфликтни епизода (37%) е отбелязана проява на комуникативна некомпетентност

Така се явяват две категории комуникативна некомпетентност: първата - е свързана с агресия или съперничество, а втората - е лишена от тази връзка. Комуникативната некомпетентност, която не се влияе нито от агресията, нито от съперничеството, може да се нарече "инертна".

Може да се каже, че на база получените резултати и разгледаните ситуации първата хипотеза се потвърди:

Пътният конфликт е динамичен комуникативен акт, представляващ конфронтационно взаимосвързано поведение на участниците в движението и съдържащ в себе си опасност от физически сблъсък и съответна дезорганизация на тяхното психическо състояние.

3.2 Обсъждане на получените резултати от изследването

Лабораторното моделиране на пътен конфликт се осъществява, първо, чрез експерименталното манипулиране на такава независима променлива, като мотивация на пътуването, и второ чрез продължително въздействие на друга независима променлива –личностна характеристика. Това е предпоставка за две изследвания.

В първото изследване участват две групи шофьори – експериментална и контролна. Контролната група от 106 души решава стандартна задача за шофьори на товарни автомобили. Експерименталната група от 105 души решава изменена задача за шофьори на товарни автомобили. Измененията са, че на водача е поверено да закара жизнено важна пратка (донорско

сърце). Тази инструкция би трябвало да формира адекватна мотивация, непосредствено свързана с основните функции на автомобила. Следователно, мотивите за самоутвърждаване, личен престиж, конкуренция, самоизява и други, които служат като основен източник на конфликт на пътя, би следвало да отсъстват в тази група.

Получените резултати (таблица 6) показват, че мотивационният фактор по някакъв начин влияе върху настройката за конфликтност на водача: разбирането на значението за крайната цел на пътуването насърчава сътрудничеството, отслабва конкурентостта му.

Таблица 6. Резултати от решаване на експериментални задачи.

Естеството на решенията на експерименталните проблеми	Експериментална група (105 души)	Контролна група (106 души)
Конфликтно-конкурентно решение	12	84
Компромис (сътрудничество)	54	13
Избягване (бягство)	33	5
Многостранно решение (знак за неразбиране и липса на дисциплина)	4	3
Липса на решение	2	1
Общо	105	106

Част от изследваните лица са толкова заразени от духа на конкуренцията, че дори силната целева мотивация не влияе на тяхното съперничество.

Следователно пътната конфликтност се мотивира от две

характеристики: първо, от отношението към автомобила като към средство на себеизразяване, самоизтъкване, компенсация на чувство за непълноценност; второ - социална некомпетентност, апатия и невъзможност за бързо преговаряне. И двете характеристики са взаимосвързани: самоутвърждаването предполага нежелание да се преговаря.

Във втората част на изследването участват същите 211 шофьори, избрани на случаен принцип в процес на професионалната си подготовка в градовете Благоевград, Дупница и София. Планът на това изследване представлява предварително и крайно тестване на експериментална и контролна група (табл.7,8,9, 10 и 11). 105 души образуват експерименталната група, и 106 - контролната.

Като главна независима променлива в съответствие с избраната хипотеза, се разгледа група от качества образувачи конфликтна предразположеност у личността, тоест личностна или ситуационна готовност на шофьора да влезе в конфликт дори по незначителен повод поддържайки го, като пренебрегва опасните последици. Колкото е по-голяма тази предразположеност, толкова по-малко е нужно за един конфликт. Изразената конфликтност – това е нетърпимост по отношение на потенциалните пътни опоненти. Като към тази група се отнасят най-напред шофьорите на камиони, жените шофьори, много възрастните шофьори, престъпниците и т.н.

В експерименталната група е приложено комуникационно обучение, насочено към повишаване на специалната комуникативна компетентност на водачите, за да се повлияе на независимата променлива.

В продължение на една седмица (докато трае обучителният курс за съответната категория) в обем от 4 учебни часа се изнасят лекции по следните теми: „Психология на пътното общество“, „Особености на пътните комуникации“, „Структура и тип на пътно-транспортните конфликти“;

„Стратегии на поведение в предконфликтни и конфликтни ситуации“.

След тестването с многофакторния въпросник на Кетел и тестовете на Томас и Бас-Пери, е извършен корелационен анализ между скалите на трите методики и резултатите със статистически значими стойности са изведени в следващата Таблица 9.

Таблица 9 – Резултати след корелационен анализ между отделните скали по трите методики и на двете групи – експериментална и контролна

КЕТЕЛ \ АГ-БП+ТКІ	Съперничество	Компромис	Избягване	Приспособяване	Телесна агресия	Враждебност
В - Равнище на значимост		,010				,018
Корелационен коефициент		,513				-,479
С - Равнище на значимост		,015		,023		
Корелационен коефициент		,490		-,462		
Е - Равнище на значимост	,037			-,491		
Корелационен коефициент	,428			,015		
Н - Равнище на значимост				-,408		
Корелационен коефициент				,048		
М - Равнище на значимост					,023	
Корелационен коефициент					,461	
Q4 - Равнище на значимост			,026			
Корелационен коефициент			-,453			

Получените резултати след приложеното обучение в експерименталната група свидетелстват, че значителни помени се наблюдават по тези фактори на Кетел, които допринасят за конфликтността на личността:

A: загриженост, затвореност / доброжелателност, сърдечност
E: конформизъм / доминиране
F:загриженост / безгрижие
L.доверчивост/ подозрителност
O: самоувереност / склонност към чувство за вина
Q2: социабилен / самодостатъчност
Q3: импулсивност / контрол върху желанията

Особено са забележими различията в групите, които предприемат кооперативни и конкурентни решения. В контролната група статистически значими изменения не се наблюдават.

Показатели по фактори:

B: интелект (нисък/ висок)
C: емоционална устойчивост/ неустойчивост
H: плахост / смелост
I: жестокост / чувствителност
M: практичност/мечтателност
N. наивност / проникателност
Q1: консерватизъм/ радикализъм
Q4: без фрустрации / фрустриран

При тези фактори, в резултат на експерименталния тренинг, не се наблюдава промяна. Предполага се, че една част от тях са априори заложили и имат преимуществено генетичен биологичен произход, а другата част от тях се изменят с течение на времето и натрупване на социален опит.

Както ясно се вижда от процентното разпределение на кооперативните решения при контролната и експерименталната група, в първата промяната в резултатите е незначителна (2%), докато при втората, промяната е от порядъка на 21% в полза на броя кооперативни решения, което е сигурен показател, че макар и със само 4 проведени обучителни часа, може да бъде наблюдавана положителна промяна в стила на реагиране в конфликтна ситуация.

Като извод от получените резултати можем да твърдим, че втората хипотеза също се доказва, а именно:

Съществува зависимост между основния стремеж към надмошье, пътната агресия, комуникативната некомпетентност на водачите на МПС и особеностите на тяхната култура от една страна и съдържателните, структурни и типологични особености на конфликтите от друга страна.

Контент-анализът на учебните програми и други методични материали, на основанието на които се изгражда работата на многочислените автошколи, сочи, че съществуващата практика на подготовка и повишаване на квалификацията на шофьорите не е достатъчна за формиране на пътната култура. Още не е формирана цялостната система на социалната подготовка на водачите на транспортни средства, ефективно удовлетворяваща потребностите на обществото. Формално държавата предявява високи изисквания към подготовката на шофьори, но фактически тяхната подготовка и повишаване на квалификацията по същество са излезли извън нейния контрол.

Ако се разгледат отново получените данни в Таблица 11, след ре-тест с методиката на Бас-Пери, се установява значително понижаване, както на общото ниво на агресивност, така и на нивата по отделните скали. Наблюдава се намаляване на нивото на средните значения по скала „Вербална агресия“ от методиката на Бас-Пери. При скалата „Общ бал“ (общо ниво на агресивност) се наблюдава значима правопрпорционална зависимост между проведеното обучение и намаляване общото ниво на агресивност в групата, т.е. ако се приеме, че е повишена комуникативната компетентност на експерименталната група, в следствие на което е намаляло нивото на агресивност, това би довело до по-толерантни взаимоотношения между водачите на пътя.

Тълкуването на резултатите от Таблица 9 показва, че ако намалее желанието за доминиране, следва да намалее и желанието за съперничество, а телесната агресия показва правопрпорционална умерена корелационна връзка с фактор „М“, т.е. колкото по-егоцентричен е човек (високи нива по М), толкова по-голяма е вероятността да прояви телесна агресия при евентуален конфликт на пътя, а приспособяването корелира с фактор Н: плахост / смелост, където корелационният коефициент е -0.408 , а нивото на значимост е $p = 0.048$.

На база тези резултати следва да се каже, че толерантните взаимоотношения (средни нива по фактор „М“ и намаляване на общите нива на агресия), умерената увереност в собствената личност (фактор „Н“ със средни значения) и комуникативната компетентност (провеждане на обучение насочено специално в тази насока) на участниците в пътното движение, са предпоставките за социално-психологическите условия за безконфликтност на пътното движение, с което на практика се доказва и третата издигната хипотеза.

Заклучение

➤ Пътното движение представлява система от специфична комуникация и динамична форма на съществуване на общество, съставено от различни водачи на МПС. Пътното движение представлява вътрешно противоречив (антагонистичен) процес, съдържащ в себе си много предпоставки за конфликтни ситуации между водачите на транспортните средства.

➤ Пътният конфликт има своя собствена социално-психологическа структура.

➤ Социално-психологическата типология на пътните конфликти изразява тяхното многообразие, което се определя от специфичното съчетание на различните конфликтни фактори, породени от взаимодействието на участващите страни.

➤ Основните социално-психологически условия за предотвратяване или смекчаване остротата на пътните конфликти са: повишаване на комуникативната компетентност на водачите на МПС и на пешеходците и на тази основа, увеличаване на тяхната култура; психологически аргументирано усъвършенстване на нормативната система на пътното движение и по-конкретно – укрепване на дисциплината и увеличаване на ролята на социалната реклама за въздействие върху културата на пътното движение.

➤ Основните положения на социално-психологичния модел на пътното движение се свеждат до следното: Пътното движение като специфична разновидност на дейността и общуването на хората, представлява само по себе си система на динамични комуникации, форми на съществуване на общество от потребители на пътя, които се характеризират със своята култура и психология. Има две групи пътни конфликти: агресивни и конкурентни.

➤ Съвкупност на социално-психологическите

предпоставки на пътните конфликти включват: а) сравнително стабилни фактори, генерирани от личностните характеристики на участниците в движението, както и от масовата психология и култура на пътната общност, б) ситуационните фактори, които са източник на психични състояния на хората по време на движение, в) начини за предизвикване на конфликт, т.е. действия, които предизвикват конфликт или превръщат незначително недоразумение в етап на конфликт.

➤ Социално-психологическа структура на пътния конфликт представлява комплекс познавателни, емоционални и мотивационно –поведенчески свойства и процеси. Тя има две страни: статична и динамична.

➤ Социално-психологически тип на пътния конфликт отразява своеобразното съчетание на конфликтните факти, свързани с участващите страни.

➤ Необходимо е да се включи социално и психологическо обучение на водачите в системата на тяхното обучение и квалификация.

➤ Проблемът за конфликтност на пътното движение може да бъде решен като се повиши дисциплината на всички потребители на пътищата. Основните звена на психичния механизъм на дисциплината на участниците в пътното движение се явяват: а) съществуващо ниво на подреденост на пътното движение подкрепено от реакциите на общественото мнение и традиции. б) разбирането на водачите за регулаторния принцип за регулирането на масовия трафик по пътищата; в) психологически обоснована и приета от шофьорите като справедлива система за контрол и наказания на пътната недисциплинираност.

Приноси и практически препоръки

Научните приноси и теоретичната значимост на изследването се състои в следното:

На база на теоретичните обобщения е разработен социално-психологически модел на пътното движение като система на динамична комуникация сред участниците в пътното движение, чиято базова форма представлява толерантното общуване, т.е. най-благоприятният режим за съвместно използване на пътната мрежа. Изведени са комуникативните особености на поведението на участниците в движението и процесите характеризиращи пътната структура; систематизирани са различните фактори, провокиращи конфликтите в пътното движение, чиито основни източници са личностните особености на водачите на МПС и пешеходците, а също така и пътната инфраструктура. Разработена е специализирана методика за изследване и диагностика на пътните конфликти.

Изяснена е социално-психологическата структура на пътнo-транспортните конфликти, съдържаща в себе си статични и динамични форми и отчитаща същността на комуникацията между водачите и съотношението на техните личностни свойства и състояния.

Установена е структурна типология на пътните конфликти. Разкрити са типологичните свойства на конфликтите и факторите, обуславящи техните разновидности. Установено е, че пътните конфликти имат както агресивна, така и точно конкретна форма.

Разкрити са социално-психологическите условия и пътищата за намаляване на пътните конфликти, базираци се върху увеличаване на комуникативната компетентност на водачите на МПС, повишаване на тяхната дисциплина, както и на ефективността на социалната реклама за култура при пътното движение.

ПУБЛИКАЦИИ:

1. Безинска-Шеинкова, Д., Николов, Б., (2016) Приложение на концепцията за „икономия на движенията“ при водачи на МПС, Годишник по психология, УИ „Неофит Рилски“, Благоевград.
2. Безинска-Шеинкова, Д., (2016) Inter-departmental cooperation – the road towards innovations, XXV международна научна конференция за млади учени, Сборник научни трудове, София.
3. Безинска-Шеинкова, Д., (2016) Активно участие на четирите динамични характеристики на вниманието в дейността на водач на МПС, Психология – Теория и практика, X конференция Психология – Теория и практика, Варна.