

Тетяна Павловська ,
здобувачка магістерського рівня вищої освіти
за спеціальністю 053 Психологія
Волинського національного університету
імені Лесі Українки

Михайло Коць,
кандидат психологічних наук, доцент
кафедри педагогічної та вікової психології Волинського
національного університету імені Лесі Українки

КОНФЛІКТНІ ЕМОЦІЙНІ СТАНИ УЧНІВ АВТОШКІЛ

Анотація. Здійснено теоретичний аналіз публікацій з вивчення емоційних станів особистості. Охарактеризовано основні конфліктні емоційні стани учнів автошкіл та водіїв-початківців, причини їх виникнення та наслідки прояву. Вказано значущість розуміння та управління емоційними станами під час кермування автомобілем.

Ключові слова: автошкола, афект, водій, емоційний стан, емоційний стрес, фрустрація.

Актуальність дослідження. У процесі набуття водійських навичок учень автошколи перебуває в стані емоційного напруження. Стресовий стан психіки характерний і для водія-початківця. Навіть досвідчені водії нерідко переживають негативні емоції, пов'язані з кермуванням автомобіля, адже цей вид діяльності є емоційно насиченим. Емоційний стан, в якому людина перебуває за кермом, значною мірою визначає ступінь працездатності водія та безпеку його руху. Тому усвідомлення учнем автошколи власних емоційних станів, пошук ним найбільш ефективних методів саморегуляції психіки є важливим завданням для розвитку його професійної готовності в якості водія автотранспорту, а також для збереження його власного психологічного й фізичного добробуту й формування безпечного дорожнього середовища в цілому.

Метою статті є аналіз основних досліджень з вивчення конфліктних емоційних станів особистості, зокрема учнів автошкіл та водіїв-початківців.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Вивчення емоцій та емоційних станів має тривалу історію досліджень. Проте й до сьогодні публікації психологічного змісту не дають однозначних класифікацій і визначень поняття «емоційні стани». Складність розуміння цього феномену пов'язана, насамперед, із тісним зв'язком емоційних станів з іншими властивостями, процесами й станами індивіда, а також із різними тлумаченнями понять «емоційні стани» та «емоції» [13, с. 202].

Аналіз літературних джерел дозволив виокремити різні трактування дефініції «емоційний стан» (табл. 1).

Таблиця 1

Визначення поняття «емоційний стан» за різними авторами
[3, с. 46, 47; 4, с. 74; 2, с. 20; 13, с. 203; 16, с. 325].

Визначення поняття	Автори
«Цілісна характеристика емоційної діяльності за певний період часу, яка показує своєрідність перебігу психічних процесів у залежності від предметів і явищ дійсності, що відображаються, попереднього стану й психічних властивостей особистості».	В. Гаврилькевич, О. Фірстова
«Внутрішня емоційна ситуація, зумовлена певними обставинами, умовами».	В. Гаврилькевич, О. Фірстова
«Сукупність емоційних ознак, рис, що характеризують особистість у даний момент відповідно до певних вимог щодо якості, ступеня готовності й т. ін.».	В. Гаврилькевич, О. Фірстова
«Емоційне самопочуття або настрої особистості».	В. Гаврилькевич, О. Фірстова
«Тривале переживання, ефект від сильної емоційної реакції».	С. Вишневський
«Певний континуум, який детермінується окремими соціальними чинниками і полягає у поєднанні емоцій і мотивації поведінки».	Е. Пронський
«Виражає стан суб'єкта та його ставлення до об'єкта».	С. Рубінштейн
«Стан нервово-психічного тону з відповідним ставленням людини до оточення та самої себе. Характеристикою емоційного стану є психічне напруження, яке оцінюють і кількісно, і якісно».	В. Гайдукевич, О. Потійчук.

Емоційний настрої особи формується відповідно до властивостей та інтенсивності наявної потреби, а також шляхом оцінки ймовірності її задоволення [3, с. 44]. Він впливає на інтенсивність функцій організму, схильність до ризику, уважність,

психомоторику й реакції, рівень втоми, що особливо актуально у водійській практиці.

Існують різні класифікації емоційних станів. Відповідно до впливу на організм та активність особистості розрізняють стани, які викликають емоційне збудження, емоційне пригнічення, емоційну рівновагу та гармонію. Беручи за критерій класифікації емоційних станів модальність відповідної емоції, можна вважати, що емоційних станів є стільки, скільки є емоцій. Однак, поняття «емоція» й «емоційний стан» не тотожні. На думку В. Гаврилькевич та О. Фірстової емоція – це «психічне явище, яке існує в межах емоційної сфери особистості, а емоційний стан особистості – це психосоматичне явище, яке охоплює всю особистість як цілісну систему» [цит. за: 3, с. 45]. Найчастіше розрізняють такі види емоційних станів як емоційний тон відчуттів, настроїв, емоційний відгук, пристрасть, конфліктні емоційні стани. Ці емоційні стани виникають внаслідок впливу на особистість різноманітних подразників, які перешкоджають звичайній реалізації фізичних і психічних функцій. Серед них можна виділити стрес, афект, фрустрацію [9, с. 11, 13]. Дослідники В. Гаврилькевич та О. Фірсова окремими різновидами емоційних станів називають настроїв, афект, пристрасть, фрустрацію, емоційний стрес [цит. за: 3, с. 45]. У публікації С. Вишневського основні емоційні стани особистості поділяються на емоції, почуття й афекти [2, с. 21].

Фундаментальні засади вивчення емоційних станів напрацьовані як зарубіжними, так і вітчизняними вченими, серед яких В. Вундт, М. Грот, У. Джеймс, І. Ізард, Є. Ільїн, Г. Ланге, О. Леонтьєв, С. Рубінштейн, З. Фрейд та багато інших [12, с. 247]. Сучасні дослідження різних аспектів емоційно-вольової сфери особистості висвітлили у своїх працях такі українські науковці як С. Вишневський, В. Гаврилькевич, У. Михайлишин, Т. Мотрук, Л. Наугольник, О. Фірстова [2; 3; 12–14]. Вивченню емоційної сфери в контексті навчальної діяльності присвятили свої наукові доробки М. Кузнєцов, О. Саннікова, О. Чебикін, професійної діяльності – О. Бандурка, С. Бочарова, О. Землянська, А. Клочко, Е.

Пронський, О. Тімченко [2, с. 19; 12, с. 247; 16]. Аналіз емоційного стану водіїв з урахуванням впливу факторів дорожнього руху здійснили Г. Бабаєв, Д. Бурко, Ю. Ветушка, В. Гайдукевич, А. Галкін, Н. Гюлев, В. Доля, А. Жукова, В. Зозулевський, С. Клименко, О. Лобашов, О. Потійчук, О. Прасоленко, І. Толмачов, М. Хворост та ін. [1; 5–8; 10; 11; 15–19].

Дослідженнями встановлено, що емоційні стани особистості мають великий вплив на її навчальну діяльність, оскільки можуть як активувати, так і пригнічувати когнітивний процес (сприйняття, уяву, пам'ять, мислення) [13, с. 204], що актуально й у освоєнні практичних водійських навичок та вивченні правил дорожнього руху. Теоретичні заняття в більшості учнів автошкіл не викликають суттєвого емоційного навантаження. А от практичні заняття, особливо перші виїзди в місто, на автодром є серйозним випробуванням для психіки: необхідно зчитувати інформацію зовнішнього середовища (дорожні знаки, сигнали, дії інших учасників дорожнього руху, показники панелі приладів авто), аналізувати органами чуттів вібрації й звуки власного автомобіля, усвідомлювати й відповідно обирати ступінь власних м'язових напружень, при цьому керуючи кількома механізмами автомобіля майже водночас.

Виникненню негативних емоцій у водіїв незалежно від їхнього досвіду (чи то новачки, чи професіонали) сприяють аварійні ситуації, особисті помилки або помилки інших водіїв, нав'язаний зовнішнім середовищем темп руху за умов обмеженого часу, велика щільність або інтенсивність руху, недостатня інформація про дорожню обстановку, поганий стан доріг, обмежена видимість, велика відповідальність за пасажирів, транспортні засоби й вантажі, значна частота прийняття важливих рішень, дефіцит інформації для прийняття рішень, перевантаження або недостатнє навантаження інформацією під час руху, фізичне та психічне виснаження тощо. Підвищення психоемоційного напруження у водіїв спричиняється також фізіологічним дискомфортом, біологічним страхом, недостатньою впевненістю в своїх знаннях і навичках управління

автомобілем в різних ситуаціях, переоцінкою значущості помилкових дій та конфліктними умовами, коли виконання одного завдання суперечить іншому [7, с. 77, 83; 10, с. 24; 20, с. 28].

У особливо значущих, відповідальних і загрозливих ситуаціях у людини виникає емоційний стан, який називають стресом. Цей емоційний стан часто супроводжує водійську практику та екзаменаційну ситуацію в навчальному процесі автошкіл. Стрес – «стан значної й тривалої психологічної напруги, який виникає у людини, коли її нервова система зазнає емоційного навантаження». Це відповідь організму на реальну чи уявну загрозу. Цей стан призводить до розладу її функціональних систем, порушуючи звичний перебіг поведінки. Часті й тривалі стреси чинять негативний вплив не тільки на психологічний, але й фізичний стан людини, провокуючи чи загострюючи захворювання серцево-судинної чи травної систем [2, с. 22; 14, с. 17].

Особливо небезпечний для водіїв під час керування автомобілем стан афекту. Афекти – «інтенсивні, бурхливі за перебігом, короткочасні емоційні спалахи люті, гніву, жаху, горя, відчаю, радості». Іншими висловами, це емоційний вибух, що виникає внаслідок недостатньої інформації та обмеженого часу для належної оцінки складної ситуації. Інколи в такому стані людина втрачає контроль над собою і навіть може скоїти протиправні дії. Попередити розвиток афекту можна шляхом переключення уваги [9, с. 16; 10, с. 24].

Фрустрація – «це емоційний стан, який виникає внаслідок реальних або уявних перешкод, що заважають досягненню поставленої мети. Виникає тоді, коли рівень незадоволення ситуацією перевищує той, що людина може витримати». Якщо людина не може самотійно подолати перешкоду, що виникла, вона або свідомо шукає компенсаторні стратегії поведінки, або вчиняє неусвідомлені неадекватні дії. Це може призвести до порушень в свідомості та діяльності, що проявляється виникненням апатії, агресії, тривоги, депресії, стереотипного поведінкового реагування, регресії або переоцінки цілей і бажань, а також емоційного

вигорання [9, с. 18]. В учнів автошкіл стан фрустрації може бути викликаний повторними неуспішними результатами іспитів, тривалим проблемним освоєнням навиків практичного водіння авто.

Висновки та перспективи подальших досліджень. У процесі освоєння водійських навичок учні автошкіл з більшою чи меншою інтенсивністю переживають конфліктні емоційні стани, особливо емоційний стрес. Розрізняють евстрес (мобілізує ресурси організму й підвищує його готовність до психологічних і фізичних перевантажень) та дистрес (знижує психофізіологічні можливості організму) [4, с. 81]. Їх прояв залежить, насамперед, від особистих психологічних якостей людини й ступеня новизни діяльності. Для ефективного кермування автомобілем водій повинен постійно контролювати свої емоційні відгуки, активно використовуючи свою вольову силу для стримування надмірного нервового збудження. Це стає можливим завдяки розвитку таких вольових якостей, як дисциплінованість, самовладання, наполегливість і рішучість [7, с. 80]. Головними критеріями стресостійкості людини є спроможність пристосовуватися у мінливому світі, бути «гнучким» і здатним контролювати ситуацію. Цьому може сприяти освіченість, оволодіння необхідними навичками й уміннями, висока фахова підготовка, комунікабельність, навички позитивного мислення, почуття гумору тощо [9, с. 16]. Важливу роль у формуванні стресостійкості учнів автошкіл і водіїв-початківців відіграють методи комунікації та навчання автоінструкторів, допомога психологів, прагнення до особистісного саморозвитку. Емпіричні дослідження емоційних станів і рівня стресостійкості особистості можуть бути основою для розробки програм психологічної підтримки учнів автошкіл. Науково обґрунтований психологічний супровід освітнього процесу в автошколі – запорука успішного освоєння водійських навичок її випускників, а, отже, формування позитивного іміджу цього навчального закладу.

Список використаних джерел:

1. Ветушка Ю. Р. (2019). Емоційна характеристика трудової діяльності водія. *Сталий розвиток міст: матеріали XII Всеукраїнської студентської науково-технічної конференції (23-25 квітня 2019 р.)*. Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова. 146–147.
2. Вишневецький С. В. (2018). Механізми виникнення емоцій, їх види, прояви та стани. *Актуальні напрями психопрофілактичних заходів у закладах вищої освіти: матеріали I Всеукр. круглого столу (м. Дніпро, 18 травня 2018 р.)*. Дніпро: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ. С. 19–24.
3. Гаврилькевич В., Фірстова О. (2023). Емоційні стани особистості: теоретичне дослідження феномену. *Психологічні травелоги: науковий журнал*. № 2. С. 41–50.
4. Гайдукевич В. А., Потійчук О. Б. (2012). Основи транспортної психології: навчальний посібник. Рівне: НУВГП. 207 с.
5. Гюлев Н. У., Доля В. К. (2016). Вплив дорожніх заторів на функціональний стан водіїв різних вікових категорій. *Сучасні технології в машинобудуванні та транспорті. Науковий журнал*. Луцьк: Луцький НТУ. № 3(7). С. 36–41.
6. Гюлев Н. У., Зозулевський В. С., Клименко С. О. (2016). Вплив віку водія на динаміку змінювання його стану у дорожньому заторі. *Науково-технічний збірник «Комунальне господарство міст»*. 2016. Ви. 132. С. 104–109.
7. Гюлев Н. У. (2012). Особливості ергономіки та психофізіології в діяльності водія: навчальний посібник. Харків: ХНАМГ, 185 с.
8. Гюлев Н. У., Доля В. К., Жукова А. В., Бабаєв Г. (2014). До питання про залежність безпеки дорожнього руху від емоційної напруженості водія. *Наукові нотатки. Міжвузівський збірник*. Вип. 46. Луцьк: ЛНТУ. С. 121–125.
9. Демиденко Н. (2023). Емоційно-вольова сфера особистості у системі правовідносин: текст лекції навчальної дисципліни

- «Юридична психологія» ХНУВС, Сумська філія. Суми. 22 с.
<https://nm2.univd.edu.ua>
10. Крутенко Ю. М. (2010). Сучасні підходи до психологічної підготовки водіїв. *Наука і Освіта*. Вип. 8. С. 23–28.
 11. Лобашов О. О., О. В. Прасоленко, Бурко Д. Л. (2019). Закономірності зміни часу реакції водія у темну пору доби. *Наукові нотатки*. Вип. 65. С. 142–147.
 12. Михайлишин У. Б. (2014). Емоційний стан як системоутворюючий чинник поведінки неповнолітнього делінквента. *Теоретичні і прикладні проблеми психології*, № 1(33). С. 247–254.
 13. Мотрук Т. О. (2011). Емоційні стани особистості як психологічний феномен. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна*. Серія: Психологія. С. 202–205.
 14. Наугольник Л. Б. (2015). Психологія стресу: підручник. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ. 324 с.
 15. Прасоленко О. В. (2018). Емоційне напруження в психологічній діяльності водія. *Цивільна безпека як чинник розвитку виробничої та невиробничої сфер суспільства: матеріали Всеукраїнської науковопрактичної конференції (м. Луцьк, 20–21 квітня 2018 р.)*. Луцьк: РВВ Луцького НТУ. С. 37–38.
 16. Пронський Е., Клочко А. (2016). Емоційний стан та емоції: місце серед ознак елементів складу злочину, роль та юридичне значення в кримінальному праві. *Правові засади функціонування публічної влади щодо забезпечення інтелектуального розвитку та безпеки суспільства: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Суми, 19–20 травня 2016 р.)*. Суми: СумДУ. С. 325–328.
 17. Толмачов І. Підходи до визначення емоційного напруження водіїв. *Проблеми з транспортними потоками і напрями їх розв'язання: тези доповідей (м. Львів, 28–30 березня 2019 р.)*. Львів: Національний університет «Львівська політехніка». С. 116–117.

18. Хворост М. В., Прасоленко О. В. (2017). Вплив факторів дорожнього руху на емоційний стан водія. *Комунальне господарство міст*. Вип. 137. С. 49–54.
19. Prasolenko, O., Lobashov, O., & Galkin, A. (2015). The Human Factor in Road Traffic City. *International Journal of Automation, Control and Intelligent Systems*, 1(3), 77–84.
20. Taylor Joanne, Deane Frank P. & Podd John (2008). The Relationship Between Driving Anxiety and Driving Skill: A Review of Human Factors and Anxiety-Performance Theories to Clarify Future Research Needs. *New Zealand Journal of Psychology*, Vol. 37, No 1, p. 28–37. <https://ro.uow.edu.au/hbspapers/1698>

Вікторія Папп,

*викладачка Закарпатського лісотехнічного
коледжу, м. Хуст.*

Ольга Верзун,

*магістрантка навчально-наукового інституту неперервної
освіти
Волинського національного університету імені Лесі Українки*

КОРЕЛЯЦІЯ САМООЦІНКИ І ТРИВОЖНОСТІ В СУЧАСНИХ ПІДЛІТКІВ

Поміж актуальної психологічної проблематики в наш загрожений війною час виокремлюється коло питань щодо особливостей вивчення співмірності тривожності й самооцінки. Особливо доцільно це досліджувати на підлітковому етапі онтогенезу, адже він чи не найскладніший в житті особистості.

Диференціацію тривожності здійснено багатьма вченими, однак найвдалішим, беззаперечно, є підхід, запропонований Ч. Спілбергером. Учений трактує тривожність : 1) тривога як стан; 2) тривога як властивість, звідси ж і поділ на ситуативну (СТ) і особистісну тривожність (ОТ). Такі погляди вважаються класичними для сучасної психологічної науки і практики.