

**Павловська Тетяна**  
здобувач освіти ОС Магістр факультету психології,  
Волинський національний університет імені Лесі Українки  
**Коць Михайло**  
науковий керівник, кандидат психологічних наук, доцент,  
Волинський національний університет імені Лесі Українки

## **СХИЛЬНІСТЬ ДО РИЗИКУ МАЙБУТНІХ ВОДІЇВ РІЗНИХ ВІКОВИХ КАТЕГОРІЙ**

Актуальність проблеми безпеки дорожнього руху зумовлена, з одного боку, збільшенням рівня автомобілізації, залученням все більшої кількості населення в дорожній рух, а з іншого – зростанням частоти аварійності й травматизму в результаті дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Як наслідок, у сфері безпеки дорожнього руху все ширше починають використовуватися показники ризику. Ризик – «потенційна небезпека», «дія на удачу з надією на її щасливий результат» [4, с. 21]. Часто ризиком вважають сукупність можливостей збитку та його тяжкості. Ризик – «об’єктивно-суб’єктивна характеристика ситуації прийняття рішення в умовах невизначеності» [10, с. 91]. Проте й досі нема одностайної думки в трактуванні цього поняття. Фахівці в галузі безпеки дорожнього руху визначають ризик як «імовірнісні можливості потрапити в ДТП». Також під ризиком можна розуміти міру небезпеки в процесі експлуатації технологічного об’єкта [14, с. 7, 9].

Ризик є надзвичайною складним і багатогранним явищем, оскільки паралельно з ним існують близькі до нього поняття, такі як готовність до ризику, схильність до ризику, ризикованість [6, с. 14].

Серед чинників ризику ДТП бувають об’єктивні та суб’єктивні. До перших із них належать технічні чинники та деякі людські (вік, стать, досвід водійської практики). Суб’єктивні чинники залежать від людини та її особистісних якостей (схильність до ризику, необережність, здатність до концентрації уваги та реагування у надзвичайних ситуаціях, знання ПДР) [8, с. 341].

На думку більшості дослідників схильність до ризику є рисою особистості. Бикова С. В. вважає, ця риса індивіда характеризується його прагненням до ризику, схильністю до вибору ризикованих ситуацій, емоційною перевагою тієї чи іншої діяльності (або цінності), пов’язаної з ризиком, глибокою та стійкою потребою в ній [5, с. 29]. Здатність до ризику пов’язують також із локусом контролю [9, с. 67]. Разом з тим, прояв ризикованої поведінки залежить не тільки від індивідуальних якостей суб’єкта, а й від об’єктивно діючих ситуаційних чинників [4, с. 22]. Тому оптимальний рівень схильності до ризику визначається ситуаційними, мотиваційними й особистісними детермінантами, а також власними уявленнями людини про ризик [11, с. 107].

Особам із високим рівнем схильності до ризику властиві труднощі в розпізнаванні сигналів соціуму, схильність до самопрезентації, потреба в

спілкуванні, ініціативність, неврівноваженість, екстернальність, імпульсивність [5, с. 171].

Схильність до ризику, як особистісна якість індивіда, пов'язана з такими рисами характеру, як бажання бути незалежним, прагнення домінувати й досягати успіху [9, с. 67]. Вона може бути професійно важливою рисою у професіях, пов'язаних із небезпекою, або небажаною чи неприйнятною рисою характеру в професіях, де необхідно виявляти обачність та обережність [3, с. 151].

Схильність водіїв до ризику може проявлятися у перевищенні ними швидкості, невикористанні ременів безпеки, захисних шоломів, в керуванні транспортним засобом у стані втоми, в алкогольному або наркотичному сп'янінні, в складних погодних умовах чи за поганої видимості, також у використанні технічно несправного транспортного засобу тощо [14, с. 12-14].

Благополучне завершення ризикованого вчинку зазвичай викликає почуття задоволення від уникнення небезпеки. Це може сприяти формуванню потягу до небезпеки (вже подоланої). Але щоб знову відчувати задоволення від позитивного результату ризикованих вчинків необхідна щоразу сильніша небезпека. Таким чином у людини може підсилюватися звичка ризикувати. Наприклад, учень автошколи, який навчається водінню транспортного засобу, зазнає переживань від помилок і водночас радості від успіхів. З часом у нього виробляються необхідні навички керування автомобілем, що може знижувати інтерес до водійської діяльності. Для відродження почуття задоволення від керування авто (чи іншого транспортного засобу) людина може навмисно ускладнювати цю діяльність. Наприклад, водій отримує задоволення від того, що здатен успішно виконати обгін не тільки на широкій ділянці дороги, як він це робив зазвичай, але й на вузькій [6, с. 10].

Схильність до ризику разом із навмисним порушенням ПДР, порушенням емоційно-вольової та когнітивної сфер формує категорію «небезпечне водіння». У Правилах дорожнього руху чітко перераховано дії, які характеризують такі манери керування транспортним засобом [15].

Виявлено, що у водіїв з високою частотою порушень ПДР показники схильності до ризику як риси характеру вищі, ніж у водіїв з низькою частотою порушень ПДР. Більшість дослідників цей факт пов'язують з бажанням схильних до ризику водіїв відчувати гострі відчуття, задоволення й радість у ситуаціях ризику. І навпаки, водії, які зрідка порушують ПДР, характеризуються меншою схильністю до ризику, дисциплінованістю, відсутністю позитивних емоцій від ризику [1].

Для оцінки схильності до ризику використовують опитувальник «Дослідження схильності до ризику» (за О. Шмельовим) [3, с. 152; 7]. Ним ми скористалися для дослідження схильності до ризику учнів автошкіл м. Луцька.

Схильність до ризику діагностувалася у 117 осіб, з яких 20 осіб – чоловіки, 97 – жінки. Процентне співвідношення відображено на рис. 1. Середній вік опитаних – 27,2 роки. Найбільша частка респондентів має вік у

діапазоні 16–20 рр., частка осіб кожної наступної вікової категорії зменшується (рис. 2). Домінантна частка опитаних (88 %) має середній рівень схильності до ризику, 12 % – низький. Осіб із високою схильністю до ризику з числа опитаних не виявлено (рис. 3). Низький рівень схильності до ризику найбільш притаманний особам вікової категорії 41–50 рр. (рис. 4). Середній рівень схильності до ризику найбільш властивий особам категорій 16–20 рр. та 50 і більше рр. Щодо останньої категорії, то вона налічувала лише 7 осіб. Припускаємо, що більша кількість респондентів цієї групи могла б показати дещо інші результати діагностування.

Переважна більшість чоловіків (19 із 20 або 95 %) мають середній рівень схильності до ризику. Серед жінок середній рівень схильності до ризику мають 87 %, низький – 13 %. Розподіл жінок за рівнями схильності до ризику відповідно до вікових категорій (рис. 5) відображає такий же розподіл усіх респондентів (див. рис. 4).

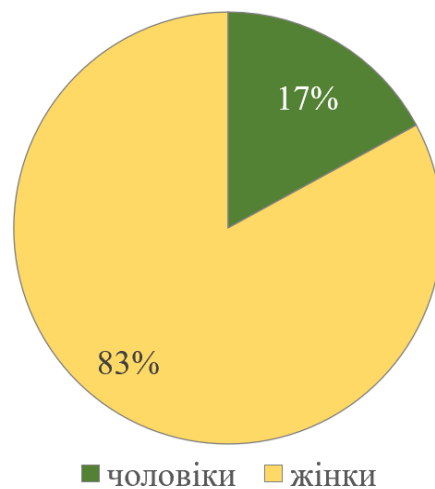


Рис. 1. Структура респондентів за статтю

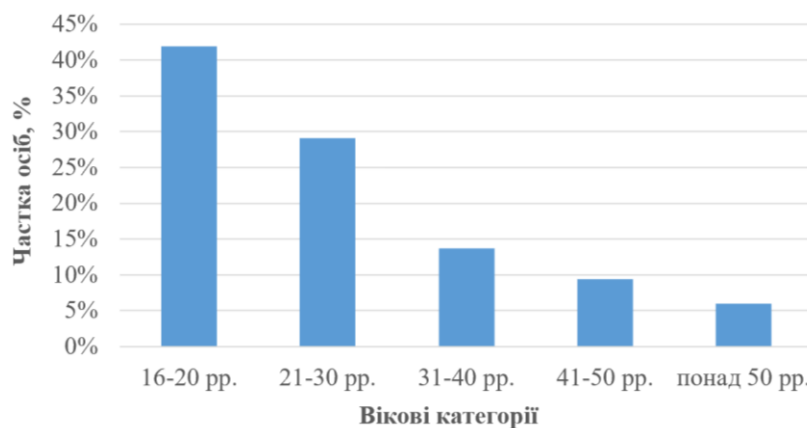


Рис. 2. Структура респондентів за віковими категоріями

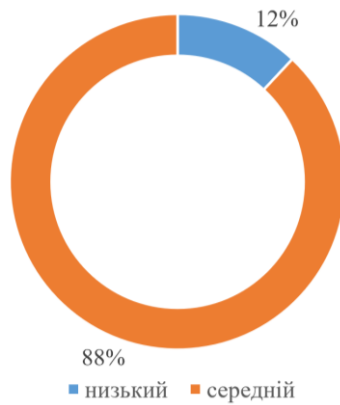


Рис. 3. Структура респондентів за рівнем схильності до ризику

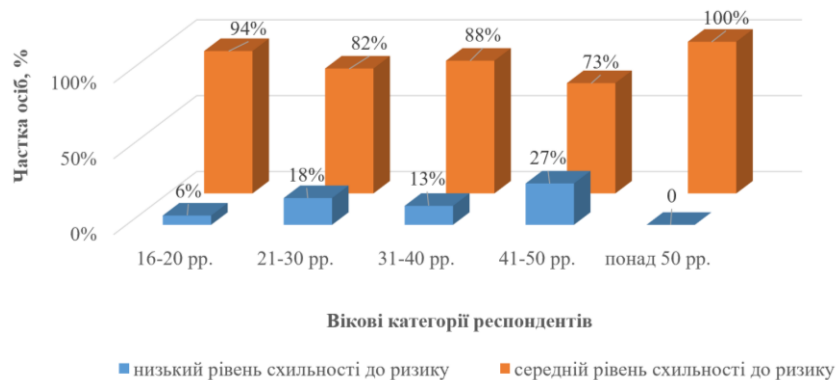


Рис. 4. Розподіл усіх респондентів за рівнями схильності до ризику відповідно до вікових категорій

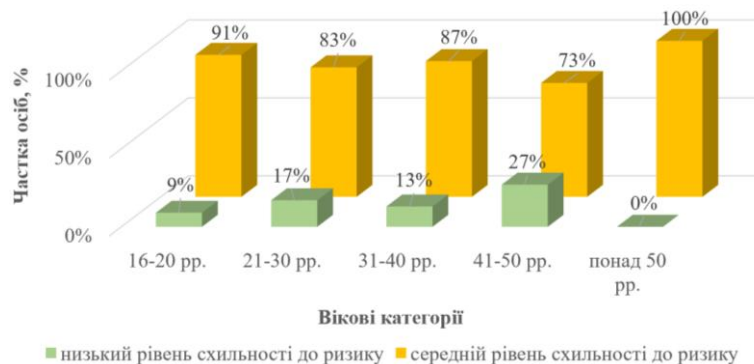


Рис. 5. Розподіл жінок за рівнями схильності до ризику відповідно до вікових категорій

Коефіцієнт кореляції між віком респондентів та рівнем їхньої схильності до ризику становить  $-0,1 \pm 0,1$ , що свідчить про слабкий обернений зв'язок між показниками [12, с. 222].

Таким чином, на основі здійсненого дослідження можна стверджувати, що для більшості учнів автошкіл характерний середній рівень схильності до ризику. Вищі показники схильності до ризику більше властиві чоловікам,

ніж жінкам. Найбільша частка жінок із низьким рівнем схильності до ризику характерна для осіб вікової категорії 41–50 рр. Розрахований коефіцієнт кореляції між віком і рівнем схильності до ризику свідчить, що чим старший вік учнів автошкіл, тим меншою є їхня схильність до ризику. Це підтверджує загальну тенденцію схильності до ризикової поведінки людей молодшого віку, у тому числі на дорозі.

Отримані результати проведених досліджень підтверджують необхідність розширення вибірки респондентів, психодіагностики особистісних якостей учнів автошкіл, їх психологічної підготовки в процесі навчання. Адже людина, яка прагне ризикувати, повинна бути готовою ефективно використовувати всі наявні в неї ресурси, бути готовою до ризику, здатною планувати свої дії [2]. Щоб правильно планувати свої дії й прогнозувати дорожню обстановку водій повинен правильно сприймати простір і час. Уміння точно оцінювати часові інтервали під час здійснення різних маневрів на великих швидкостях автомобіля (чи іншого транспортного засобу) у багатьох випадках має вирішальне значення для безпеки руху [13, с. 15]. Під час керування автомобілем у водія можуть виникати дуже небезпечні ілюзорні сприймання. На точність сприймання часу та виникнення ілюзій значною мірою впливають індивідуальні особливості людини, її емоційний стан, ослаблення уваги або його висока концентрація протягом тривалого часу, стомлення, незручна робоча поза водія тощо [13, с. 14–16]. Це зайвий раз підкреслює не тільки необхідність систематичного тренування водійських навичок, а й вміння розвивати в майбутніх водіїв локус контролю, розпізнавати свої емоційні стани, розуміти причини й наслідки їх прояву. Тому психологічний супровід навчання учнів автошкіл – це не просто іміджева фішка цих навчальних закладів, а й важливий крок для зменшення ризиків на дорогах та запобігання проявам небезпечного водіння.

#### **Список використаних джерел:**

1. Aristides I. Ferreira, Luis F. Martínez & M. Adelina Guisande. Risky behavior, personality traits and road accidents among university students. *European Journal of Education and Psychology*. 2009, Vol. 2, № 2. PP. 79–98.
2. Weiss C. L. Performance Psychology in Action: A Casebook for Working With Athletes, Performing Artists, Business Leaders, and Professionals in High-Risk Occupations. *Sport psychologist*. 2011. Vol. 25 (1). P. 117–118.
3. Артемов В. Ю., Сингаївська І. В. Особливості процесів прийняття рішень в умовах невизначеності. *Вчені записки Університету «КРОК»*. № 1 (65), 2022. С. 149–163.
4. Безродний А. В. Схильність до ризику як особистісна особливість обдарованої дитини (гендерний аспект). *Проблеми сучасної психології: збірник наукових праць КПНУ імені Івана Огієнка, Інституту психології ім. Г. С. Костюка НАПН України*. 2011. Вип. 11. С. 20–29.
5. Бикова С. В. Індивідуально-типологічні особливості схильності до ризику: дис. ... канд. психол. наук: 19.00.01 / Південноукр. держ. пед. ун-т ім. К. Д. Ушинського. Одеса, 2008. 204 с.
6. Вдовіченко О. В. Прояв ризику на психоемоційному рівневі. *Наука і освіта*. 2009. № 9. С. 9–14.

7. Дослідження схильності до ризику. *Персонал: журнал інтелектуальної еліти*. URL: <http://personal.in.ua/article.php?ida=416> (дата звернення: 30.10.2024 р.).
8. Івасишина Н. В., Малащенко Ю. А. Фактори, що впливають на імовірність настання ДТП та враховуються при тарифікації. *Наукові записки [Національного університету «Острозька академія»]*. Сер.: Економіка. 2012. Вип. 19. С. 340–342.
9. Казанжи М., Вдовіченко О. Схильність до ризику студентів у співвіднесенні з їх психологічною ресурсністю. *Вісник Львівського університету*. Серія психологічні науки. 2021. Випуск 8. С. 66–74.
10. Мужанова Н. Схильність до ризику як особистісна особливість військовослужбовців (релігійний аспект). *Науковий часопис Українського державного університету імені Михайла Драгоманова*. Серія 12. Психологічні науки. Вип. 23 (68). 2024. С. 90–100.
11. Оніщенко Н. В., Платонов В. М. Особливості схильності до ризику у майбутніх фахівців ДСНС України. *Вісник Національного університету оборони України*. 2021. 4 (62). С. 106–113.
12. Педченко Г. П. Статистика: Навчальний посібник. Мелітополь: Колор Принт, 2018. 266 с.
13. Психологічна підготовка водіїв внутрішніх військ МВС України до керування транспортним засобом в екстремальних умовах діяльності: навч. посіб. / Я. В. Мацегора, І. І. Приходько, С. Т. Полторак, та ін. Харків: Акад. ВВ МВС України, 2013. 127 с.
14. Ткаченко І. О. Ризики у транспортних процесах: навч. посібник. Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2017. 114 с.
15. У ПДР введено новий термін «небезпечне водіння». *Авто-Центр*. <https://www.autocentre.ua/news/v-pdd-vveden-novyj-termin-opasnoe-vozhdenie-video-295376.html>

**Ревко Маріанна**  
магістр (здобувач освіти) ННІНО,  
Волинський національний університет імені Лесі Українки  
**Іванашко Оксана**  
науковий керівник, кандидат психологічних наук, доцент,  
Волинський національний університет імені Лесі Українки

## **ПРОФАЙЛІНГ ЯК СКЛАДОВА ПРОФЕСІЙНИХ УМІНЬ ПСИХОЛОГА**

Сучасна психологія активно розвиває нові методи для аналізу поведінки людини, серед яких профайлінг займає особливе місце. Профайлінг дозволяє визначити характеристики особистості та передбачити її дії на основі спостережень за поведінкою, невербальними сигналами та психологічними показниками. Це робить профайлінг важливим елементом професійних компетенцій психолога. У статті розглянуто методи профайлінгу, його роль у психологічній діагностиці та практичному застосуванні.

Профайлінг – це метод, що полягає у систематизації психологічних характеристик людини на основі її поведінки, мови, жестів та міміки [9]. Основною метою профайлінгу є виявлення прихованих мотивів, установок та можливих загроз. У професійній діяльності психолога профайлінг