

РЕЦЕНЗИЯ

от проф. д-р Йоланда Зографова

за дисертационен труд на Калина Крумова, на тема “Влияние на социалнопсихологични фактори върху рисковото поведение на водачите на МПС в България”,

за присъждане на образователна и научна степен “доктор”, по научна специалност 3.2. Психология/ Социална психология

Представеният дисертационен труд с тема “Влияние на социалнопсихологични фактори върху рисковото поведение на водачите на МПС в България” е посветен на едни от най-актуалните, с висока обществена значимост, и същевременно засягащи най-тежки, дори болезнени последици в социален, икономически и най-вече в чисто човешки план - причините за рисковото поведение на пътя.

Дисертацията на Калина Крумова е с ясна структура и съдържание, развито в увод, две глави, изводи на 167 страници. Използваните източници са 273. В първата част на труда е разгледано състоянието на проблема в науката, включително и най-нови изследвания в тази сфера. Литературният обзор е разделен на две части като първата обхваща базовите изследвания в транспортната психология относно факторите, влияещи върху рисковото поведение на шофиращите. Личностните характеристики са верифицирани в немалко проучвания и тяхната роля е доказана, като на преден план излиза връзката на емоционалната стабилност, тревожността, агресивността, склонност към поемане на риск, външен локус на контрол и рисковото шофиране. Когнитивните особености са друг основен индивидуално действащ фактор в поведението на шофирацията и представените изследвания обхващат характерните задачи, възникващи при шофиране - стратегически, тактически и операционални. Основни когнитивни процеси като памет, внимание, ориентация, език и т.н.

безспорно определят както адекватността в реакциите на пътя, така и самото планиране, избор на маршрут и на подход спрямо останалите участници на пътя.

В социалната психология едни от най-съществените предиктори са ситуативните фактори, факторите на средата и на цялостния контекст на едно или друго поведение. Крумова включва правомерно в анализа признаци като натовареност на трафика, т.нар. импеданс, произтичащ от разстоянията и времето, в които шофиращите очакват да пътуват. Към тях естествено се добавят признаците на физическата обстановка, вкл. температурни вариации и др. Като особено значими са социалните и социалнопсихологичните фактори в дисертантския анализ, в които Калина Крумова включва готовността у шофиращите да спазват закона, родителските влияния за изграждане на определени стилове на шофиране, медийните въздействия, стимулиращи нерядко поемане на рискове и опасности по време на шофиране, модели за научаване на рискови действия.

Анализът се разширява към общите характеристики на средата като включваща различни равнища, всяко от които със специфични нормативни и регулативни механизми, определящи нивата на безопасност или риск приемащо шофиране. Те са организационно, социалногрупово, в зависимост от обхвата - в държава, град сред шофиращи различни видове автомобили/леки или камиони/. Следващото ниво на широкия контекст е националното, което само по себе си е комплекс от много фактори - от политическа стабилност през нормативни уредби до възприети традиции, модели на поведение на пътя и др. И следващото ниво - на икономика и култура е включено в систематичното изброяване на всичко, което въздейства, но по различен начин в различните държави. Фактът, че България води в твърде негативната посока на страна с почти най-много катастрофи с фатален изход, е показател от своя страна доколко ефективни са прилаганите мерки и политики, доколко има изградена култура на движението и каква е тя. Ценностите, подкрепяни традиционно в обществото имат своите насочващи ориентири и на това ниво определят до голяма степен толерантността спрямо нарушенията, риска и агресивността. В тази първа част докторантката постига един систематичен поглед върху специфични, общи и глобални характеристики и контекст за анализ на рисковото поведение на съвременните шофиращи граждани. Това доказва също така, уменията на

Крумова да изгради една картина на състоянието на изследванията в по-широк кръг от темата на дисертацията, но без да бъдат пренебрегнати обекта и целта на дисертационния проект.

Следващата втора теоретична част обхваща конкретните изследвания в дискутираната сфера. В началото на литературния обзор в тази част се представят дефинирани понятията за основни два вида риск - обективен и субективен риск. Разгледани са и няколко теории за риск и рисково поведение като теория за хомеостазата на риска, модел на йерархичния риск и др. Анализът на състоянието на изследванията в областта на самото рисково поведение и свързаните с него нагласи, както и стила на шофиране, Крумова базира и на Теория за обоснованото действие на Фишбайн и Айзен, и на теория за планираното поведение на Айзен. Подобен избор е уместен, доколкото поведението, подкрепящо или не риска, до голяма степен се определя от убеждения и възприети норми през близкото обкръжение и освен това се подготвя чрез намеренията да бъде реализирано.

Важна част от теоретичния раздел заемат социални фактори за рисково шофиране като в логически ред са представени проблемите на релацията “аз и другите”, влиянието на семейната среда, влиянието на връстниците по време на пътуване. Относно тази група фактори, точното название би било “социалнопсихологични фактори”, а не общо назоваване под “социални”. Вярно е че следват социалнодемографски особености като фактори, но те са друга категория. Авторката съобщава твърде интересни данни от множество изследвания, в т.ч. мащабни международни проекти върху отношението спрямо другите на пътя, спрямо безопасността и собственото поведение. Данните от широко международни проучвания сочат почти парадоксалното разминаване между масово възприемане на нарушенията на “другите” и собственото себевъзприемане и признаване на безопасно, без грешки шофиране и поведение на пътя. Това от своя страна сигурно довежда и до другото сериозно разминаване - между мерките за безопасност и предприеманите рискове.

Направен е и преглед на изследванията върху социалнодемографските фактори възраст и пол и както може да се очаква, най-големите рискове и произшествия се случват при по-млади представители, особено при младите мъже. Жените са

по-предпазливи и със съответно повече притеснения за безопасността, а и за това доколко мерките се спазват от участниците шофиращи.

Поведението на шофиращите е в зависимост от много фактори, както става ясно от дисертационния анализ, и между тях личностните, средовите, от които особено семейството са с много значима роля. Но от “другата” страна стоят социалните норми и законодателството, приетите нормативни уредби, правила и мерки за безопасност. Как се прилагат и доколко се спазват, доколко се превръщат в собствени правила на ниво личност, група, семейство, е сложният процес, който ако е с добре разработени механизми, би довел до жизнено важни резултати за цялото общество. На базата на анализ на сравнително-културни изследвания става ясно, според докторанта, че спазването на ограничението на скоростта и използване на предпазни средства като колани, каски оказва в най-голяма степен въздействие за осигуряване безопасност на движението. Но литературният обзор достига и до изводи, според които законодателството, предприетите мерки и правила на пътя не са ефективни докато не се приемат и интернализират в нагласите на всички социални равнища.

В представения обзор докторант Крумова показва сериозна научна компетентност и осведоменост. Използвани са голям брой литературни източници и е доказана способността да бъде синтезирано познанието от важните и релевантни за дисертацията и нейния предмет, изследвания.

Втората глава е посветена на емпиричното изследване като включва цел, задачи, хипотези, модел на изследването, методика и резултати, както и тяхното обсъждане. Използван е метод, конструиран от докторанта и научния ръководител проф. Христова за целите на изследването - Въпросник за проучване на социалнопсихологичните фактори, които влияят върху поведението на водачите, като предпоставка за пътните произшествия. Методиката включва три скали - за изследване на нагласи към шофиране, за влиянието на семейния климат върху поведението при шофиране и за поведението на изследваното лице на пътя. Всяка скала съдържа по няколко подскали, чрез които са обхванати различни фактори, включени в задачите и хипотезите на изследването. Скалите показват

сравнително добра, с някои изключения, надеждност. В изследването е включен и въпросника на Шварц за ценностните ориентации

Данните, получени от изследването, са представени много изчерпателно и коректно, а статистическите анализи са приложени точно и резултатите от тях са в ясна графична форма, таблиците показват всички извършени процедури по обработка и анализ, а интерпретациите са убедителни, съобразени с характера на извадката и на методиката. Повечето от хипотетичните очаквания се потвърждават в получените резултати. Това се отнася за почти всички компоненти и връзки, предположени в модела на изследването. Оказва се, че според очакването, младите мъже прибягват най-често до превишаване на скоростта, което е доказано предиктор за рисковото поведение на пътя. Не толкова очаквани са резултатите около влиянието на семейната среда и комуникациите сред семейството върху спазването или не на правилата на шофиране и стила на водачите. Същевременно влиянията, идващи от връстниците, са по-определящи поемането на рискове, в сравнение с фактора семейна среда. Не би могло обаче да се определя поведението като следващо социални норми. По-скоро е обратното - взаимно насърчаване да се нарушават нормите за шофиране с непревишена скорост и според правилата. С напредване на възрастта очаквано намаляват проявите на рисково поведение на пътя. Важни са намерените различия в поведението сред различни по големина градове като контекст, където най-провокиращи отстояване на собствено пространство са големите градове.

Не е ясно обаче защо няма приведени данни и анализ за връзката и различията в поведението на основа на различната степен на образование. Не е показано и влиянието на социалната желателност, за която има скала във въпросника. Може да се предположи, че степента на завършено образование би оказала значима роля върху познаване и спазване на правила, а и върху видовете рисково поведение. Подобни данни са цитирани в теоретичния раздел на труда. От друга страна, въпросите не могат да не предизвикват известна социална желателност, личностова защита или най-малкото по-слабо отчитане на скоростта, до която прибягват при шофиране, употребата на алкохол и т.н.

Изводите от изследването доказват значимостта и потребността от подобни изследвания, каквито явно липсват досега в транспортната психология у нас. Става ясно, че са необходими програми за превенция на рисковото шофиране, на агресивния стил на поведение на пътя, както и тренинги, обучения, насочени към най-младите начинаещи шофиращи за овладяване импулсите да търсят силни усещания по магистралите или градовете. Резултатите и изводите насочват да се мисли и по посока на целенасочени въздействия и образователни програми, общодостъпни и привличащи вниманието на широки социални слоеве и различни възрастови групи. При положение, че за България е характерна най-негативна статистика за произшествията и последиците, а в същото време очевидно в семейната среда не се оказва фактор, възпитаващ или стимулиращ достатъчно спазването на правилата, съобразяването на скоростта, толерантността спрямо всички участници на пътя.

Към дисертационния труд бих отбелязала следните бележки:

- Налице е известно объркване във формулировките - за цел на труда или за цел на изследването става дума, не е съвсем ясно. Вероятно се има предвид общо дисертационния проект и неговата цел, но последният има своя тема, централен проблем и включва анализ на състоянието на литературата по въпроса, който е далеч по-широк от изследването. От своя страна, емпиричното изследване има конкретизирана цел и съответните задачи.

- Самата формулировка на целта на изследването обаче се представя съвсем семпло и твърде частно спрямо същинската си цел. Излиза че влиянието на социодемографските фактори са основната цел. Въпросът дори не е до неправилната формулировка на това коя цел на какво е, а е съдържателен - социодемографските особености ли са в центъра на дисертацията, след като темата на труда е за влиянието на социалнопсихологичните фактори?

- Отново въпрос на формулиране - става дума за "работната теза на дисертацията", но очевидно, че това е общата хипотеза на самото емпирично изследване

- На места има езикови неточности.

Научните приноси, приложени в текста са следните:

1. Разработена е нова методика, която е адаптирана за работа в българските условия.

- Приносът е реален, тъй като с новата методика е проведено обширно изследване и получените резултати и нейните характеристики доказват ефективността ѝ.

2. Настоящите данни имат важни практически ползи за интервенциите в пътната безопасност. Тези резултати идентифицират значението на изследването на основните механизми за всяко рисково поведение при шофиране за различни възрастови групи водачи и са надеждна научна база при съставянето на политики и превенция в сферата на пътната безопасност.

- Бих формулирала този принос по следния начин: в изследването се предлага модел и се прави опит за комплексно обхващане на социалнопсихологични фактори за рисково поведение. Това има както научна, така и социалнопрактическа полза.

3. В изследванията на проблема до този момент параметър „ влияние на големината на населеното място“ не е съществувал. Данните показват, че има значими разлики при отстояването на личното пространство на пътя и рисковото шофиране, които варират в зависимост от типа населено място и в най-висока степен се отчитат в големите градове. Тези резултати идентифицират големината на населеното място като фактор за оформяне на оп-

на определени нагласи и рисковото поведение на пътя.

- Приемам този принос, който накратко означава, че насочва познавателно научното изследване към включване на нов фактор.

4. Принос на настоящия дисертационен труд е в това, че след дълго прекъсване възстановява научните изследвания в областта на транспортната психология в България и поставя на дневен ред психологичните причини за рисковото поведение на пътя

- Напълно приемливо е формулиран приносът относно развитие на тази област.

Потвърждавам, че приемам справката за научните приноси на дисертацията

Крумова има 5 научни публикации по темата на дисертацията, като 4 са в сборници от конференции, а една е в научно списание - колективна на английски език.

Нямам съмнения относно самостоятелността при провеждане на изследванията, което се подкрепя от факта, че Крумова е докладвала и презентирала всички етапи от своето изследване - както при подготовката му, така и при реализирането.

В заключение, на основата на качествата на представения дисертационен труд, свързани със значимостта на разработената тема, на литературния анализ, който е с високо научно познавателно равнище, на базата на доказано оригиналната методика, приложена в изследването и прецизната работа по

представяне и анализ на данните, препоръчвам присъждане на образователната и научна степен “доктор” на Калина Крумова.

19.02.2020 г.

Подпис:

Проф. д-р Йоланда Зографова