

of individual police; personification career planning and profesiohenezu police; ensure transparency of the planning process and profesiohenezu career employees of the National Police of Ukraine; develop clear criteria for evaluation of employees of the National Police of Ukraine; careful study of the potential of each career employees of the National Police of Ukraine; identify ways the professional growth of each police officer.

Today, one of the dominant tasks assigned to universities with specific terms of the education is to form highly skilled potential National Police of Ukraine, capable professionally perform law enforcement functions, tasks and by ensuring the protection of rights and freedoms, combating crime, maintaining public security and order.

Key words: *concept, reform the civil service in the National Police of Ukraine, personnel policies, rotation, restructuring and modernization of law enforcement.*

Стаття надійшла 28 квітня 2016 р.

УДК 342.159.9.072.43

**М. В. Ковалів,
М. А. Денисюк**

ВПЛИВ ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА НА ДЕСТРУКТИВНІ МОТИВАЦІЇ ВОДІЇВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ЩОДО БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Розглянуто формування деструктивної мотивації як наслідку взаємодії зовнішніх, внутрішньо-організаційних і особистісних чинників. Визначено вплив політико-правових, економічних, соціальних і духовних факторів. Проаналізовано взаємовплив систематизованих передумов і причин соціологічного та психологічного характеру на процес формування деструктивної мотивації водіїв транспортних засобів, що негативно відображається на стані безпеки дорожнього руху.

Ключові слова: *деструктивна мотивація, зовнішнє середовище, соціологічні чинники, психологічні чинники.*

Постановка проблеми. Провідним чинником, що обумовлює ефективність забезпечення безпеки дорожнього руху, є мотивація водіїв. Донедавна основну увагу вчені зосереджували на конструктивній мотивації, пошуку шляхів її підвищення. Зате мотивація, що перешкоджає досягненню мети безпечного використання транспортних засобів, тобто деструктивна мотивація, зазвичай залишалася поза полем зору.

Водночас вона спричиняє величезну шкоду, оскільки породжує різні форми деструктивної поведінки: небажання сумлінно виконувати приписи правил дорожнього руху, внутрішнє звільнення від відповідальності тощо. Деструктивна мотивація водіїв призводить до зростання латентних правопорушень у сфері дорожнього руху, конфліктів із поліцією, напружених стосунків між працівниками і роботодавцями та інших негативних наслідків, що зумовлює наявність в Україні найбільшої кількості жертв дорожньо-транспортних пригод серед європейських держав. Також значної шкоди деструктивна мотивація водіїв завдає економіці держави.

Недостатня науково-теоретична розробленість проблемних питань щодо причин і наслідків відтворення цього соціально-управлінського феномена, а також відсутність у науковій літературі системних рекомендацій стосовно обмеження деструктивної мотивації визначають актуальність теми дослідження.

Стан дослідження. У наші дні здійснюються певні кроки на шляху розвитку концепції деструктивної мотивації водіїв у сфері безпеки дорожнього руху, виявлення системи соціальних та індивідуальних причин цього феномена. Це зумовлено необхідністю формування нових підходів до вирішення проблем безпеки руху та підвищення ефективності функціонування органів, які забезпечують безпеку руху. Значний внесок у дослідження психологічного підходу щодо деструктивної мотивації здійснили відомі науковці: З. Фрейд, Е. Фромм, К. Лоренц, Е. Дюркгейм, Р. Мертон, Р. Парк, Е. Берджесс, М. Шоу, Т. Шеллинг, Р. Фуллер, Р. Майерс, Е. Гофман, Г. Беккер, Е. Лемерт, Ф. Танненбаум, Е. Сазерленд, Е. Гідденс, П. Бергер, Н. Луман, В. Співак, В. Щербина та ін.

Метою статті є систематизація основних причин деструктивної мотивації водіїв у сфері безпеки руху.

Виклад основних положень. Проблема мотивації персоналу в сучасній науковій літературі цікавляться багато дослідників різних галузей знань. Однак з урахуванням наявних досягнень українських науковців практика мотивації професійного розвитку працівників в Україні поки що не набула поширення, а проблема мотивації розвитку й професійного навчання персоналу залишається недостатньо дослідженою [1, с. 343].

Одним із понять психології управління є зовнішнє середовище, яке охоплює сукупність зовнішніх факторів, що впливають на процеси життєдіяльності суспільства. У широкому сенсі зовнішнє середовище включає в себе комплекс економічних, політико-правових, соціальних і духовних умов розвитку суспільства, що визначають загальні вектори

організаційної динаміки, функціонування та розвитку суспільної системи забезпечення безпеки дорожнього руху. Необхідність дослідження передумов деструктивної мотивації водіїв у зовнішньому середовищі щодо безпеки руху обумовлена принципом інституційного ізоморфізму [2, с. 151].

На рівні суспільства як соціальної системи передумови відтворення деструктивної мотивації людини можна виокремити в чотирьох найважливіших сферах життя: політико-правовій, економічній, соціальній і духовній.

Характеристики вказаних сфер визначено особливостями законодавства, гарантіями прав і свобод людини і громадянина, закріпленими в Конституції, які впливають на тип організаційної структури, форми внутрішньо-організаційної взаємодії, організації безпеки руху, форми корпоративної культури водіїв транспортних засобів. Це передбачає організацію безпеки руху, яка існує в конкретному суспільстві на певному відрізку історичного розвитку. У межах сфер, що розглядаються, виробляються суспільні цінності, норми, моделі поведінки, які впливають на особистість водія. З огляду на це визначення передумов деструктивної мотивації на рівні зовнішнього середовища є конче потрібним для виявлення найбільш глибоких соціальних детермінант деструктивної мотивації в системі суспільних відносин щодо безпеки руху.

Політико-правова сфера, виражена через правові норми, покликана реалізовувати потреби суспільства й інтереси всіх соціальних груп. Функції політики включають: підтримку та зміцнення цілісності суспільства; розробку цілей суспільства та складових його колективних суб'єктів; розподіл цінностей і благ; регулювання групових конфліктів, запобігання їм, захист і забезпечення прав особи й ін. Реалізація загальних функцій політики підпорядковує діяльність її підсистем: інституціональної (організації), нормативної (норми права та моралі), функціональної (форми, способи, методи реалізації владних повноважень), комунікативної (форми взаємодії між політичною та економічною підсистемами), ідеологічної (погляди).

В Україні політико-правова підсистема суспільства наразі далека від досконалої, що передбачає високий рівень гармонізації інтересів різних соціальних груп. Низка її особливостей є передумовами деструктивної мотивації, оскільки негативно впливає на організацію безпеки руху, гальмує її розвиток, підвищує рівень конфліктності взаємин між поліцейськими та водіями.

Найважливішими передумовами деструктивної мотивації в розрізі політико-правової підсистеми суспільства є:

– ухвалення політичних рішень, які не відповідають інтересам великих соціальних груп працюючого населення. Чимало рішень, котрі приймає влада, є неефективними. Ба навіть ущемляють інтереси громадян. Цьому сприяє те, що їх ухвалення має переважно тіньовий, не публічний характер. Це доповнюється відсутністю ефективного законодавчо закріпленого механізму персональної відповідальності політиків і чиновників за якість життя населення. Високий рівень соціальної нерівності в державі створює конфліктний потенціал, який є, в свою чергу, важливою передумовою деструктивної мотивації взагалі. Недостатнє врахування інтересів бізнесу, складність його ведення спонукає багатьох керівників до порушення закону, нецивілізованих форм господарювання, низького рівня обліку запитів водіїв, ігнорування їхніх прав. Функціонування комерційних організацій в Україні ускладнюється цілою низкою факторів, основними з яких є бюрократизація та корупція. За підсумками 2015 року, в рейтингу корупції, який складає Transparency International [3], Україна опинилася на 130-ому місці, в одному ряду з Нігерією, Іраном і Камеруном. Символічна значимість цього показника спричинена тим, що його визначено з опитувань представників бізнесу і це засвідчує їхнє сприйняття існуючого рівня корупції в державі. Місце України в рейтингу корупції залишається практично незмінним упродовж кількох років. І хоча робляться певні спроби щодо боротьби з корупцією, загалом вони поки що не приносять очікуваного результату. Багато корупційних злочинів не розслідуються, або виносяться вирокі, які не відповідають їх масштабам. Декларування конфлікту інтересів не знаходить адекватного інституційного закріплення тощо. Через ці та інші труднощі у веденні бізнесу керівники організацій часто зайняті боротьбою за виживання в агресивному середовищі, а не встановленням балансу інтересів з співробітниками. Крім того, підприємницький прошарок суспільства формувався здебільшого з представників комсомольсько-партійної номенклатури, тому вирізняється егоїзмом і спрагою швидкого збагачення. За такого стану справ інтереси та потреби працюючих часто ігноруються або недостатньо враховуються роботодавцями, що призводить до поширення деструктивної мотивації;

– *недосконалість законодавства про працю*. Кодекс, із яким Україна ввійшла в XXI століття, набув чинності ще 10 грудня 1971 року. Йому притаманна ціла низка різнохарактерних проблем, що повинні вирішуватись засобами трудового права і загалом є передумовами деструктивної мотивації. Найперше, через складність виконання на практиці положень, які містяться в Кодексі, невизначеність і неоднозначність у застосуванні норм роботодавці – у разі виникнення спірних

ситуацій – трактують їх не на користь водія. По-друге, суттєвим недоліком чинного Кодексу є неточні формулювання положень про локальні трудові акти, прийняті роботодавцем, які можуть провокувати недотримання інтересів водіїв і помилково визначати владні межі роботодавця з метою зловживань, що й зумовлює деструктивну мотивацію. По-третє, санкції за порушення роботодавцями норм трудового права є недостатньо жорсткими. За визначенням Л. Остапенка, штрафи за вчинення правопорушень у сфері трудових відносин, визначені в Кодексі України про адміністративні правопорушення, не є достатніми для того, аби зупиняти роботодавців від утисків прав водіїв [4, с. 82].

Друга група передумов деструктивної мотивації на рівні зовнішнього середовища належить до економічної сфери суспільства. Тип економічної системи, що визначає існуючі принципи економічних відносин, лежить в основі формування структури організації безпеки дорожнього руху, інтересів власників транспортних підприємств, адміністрацій та водіїв. Сучасна економічна система України виникла під час реформ 90-х рр. XX ст. і відрізняється від командно-адміністративної системи, що існувала в Україні до 1992 р., і від того зразка, який проголошували реформатори.

Передумовами відтворення деструктивної мотивації є:

– *загальний стан спаду в економіці*. Функціонування системи безпеки руху, стан мотиваційних чинників перебувають у прямій залежності від стадії економічного циклу. Економічний спад і криза, ставлячи під загрозу існування транспортних організацій, змушують керівників знижувати витрати. З огляду на це відбувається зменшення витрат на персонал, погіршення умов праці, пряме скорочення заробітної плати. Всі ці дії стають причинами поширення деструктивної мотивації. Стан сучасної економіки країни визначається експертами як складний. Економічна криза 2014–2015 років посилилась у 2016-ому через скорочення виробництва, зумовленого війною на сході України. Економіка характеризується відтоком капіталу й інвестицій, зростанням інфляції та уповільненням темпів виробництва [5, с. 4–6]. Ці чинники ускладнюють існування автотранспортного господарства (доріг, ремонтної інфраструктури, автомобільної промисловості), унеможливають створення керівниками сприятливого середовища для взаємодії з водіями, повноцінного обліку їх інтересів і потреб, що, своєю чергою, теж породжує деструктивну мотивацію;

– *некоректно проведена в 90-ті роки приватизація*. Роздержавлення власності формально має на меті стимулювання виробництва для його розвитку та зростання продуктивності праці. Однак процес передачі державного майна в приватну власність має суперечливий

характер і піддається критиці з низки причин. По-перше, нові власники колись отримали майно переважно завдяки особистим зв'язкам і неформальним відносинам з політиками та чиновниками. Наслідком цього стало занадто сильне та несправедливе економічне розшарування населення та формування класу олігархів. По-друге, передача власності здебільшого далеким від виробництва, некомпетентним у питаннях управління особам із сумнівними етичними якостями не сприяла формуванню у нових господарів високого рівня відповідальності та зацікавленості в ефективному її використанні. По-третє, приватизація супроводжувалася масштабною корупцією. З огляду на це переважна частина населення країни негативно ставиться до підсумків приватизації: близько 80% населення вважають її нелегітимною та виступають за повний або частковий перегляд її підсумків. Приватизація, проведена в складній економічній і політичній ситуації, без належної підготовки, стала одним із факторів зростання нерівності й напруженості в суспільстві і, як наслідок, передумовою поширення деструктивної мотивації;

– *високий рівень податкового навантаження на бізнес.* Держава використовує податкову систему як один із найважливіших інструментів управління економікою. Від того, наскільки податкова система відповідає стадії економічного циклу та можливостям платників податків, залежить ефективне функціонування народного господарства та підприємств транспортного комплексу. Норми сучасної податкової системи наражаються на гостру критику, особливо з боку представників дрібного та середнього бізнесу. Протягом останніх років податкове навантаження на бізнес в Україні постійно збільшується. В середньому по країні на 2014 рік воно становило 54%, і за цим показником Україна посіла 56-е місце в рейтингу якості податкової системи, складеного Світовим банком. Водночас стає все більш очевидним, що резерви економічно виправданого підвищення загального рівня податкового навантаження вичерпані. Надмірно високі податкові ставки негативно впливають на можливість компенсації праці та мотиваційну політику, отож сприяють виникненню деструктивної мотивації;

– *високий рівень розриву в доходах підприємців і значної частини населення.* Проблема нерівності доходів населення стоїть дуже гостро. Величина коефіцієнта Джині, що відображає ступінь розшарування населення країни за доходами, впродовж останніх років коливається в діапазоні від 0,40 до 0,51 [6]. Найвищий рівень показника мінімальної оплати праці (далі – МРОП) у Люксембурзі – 1766,3 долара, який у 12 разів перевищує наш національний показник. На другому і третьому місцях опинилися Нідерланди (1622,1 дол.) і Бельгія (1565,9 дол.).

Варто зазначити, що в представленому рейтингу відсутня ціла низка країн, у яких не встановлено єдиних для всіх галузей економіки мінімумів, наприклад, Німеччина, Данія, Італія, Китай. Реальне місце України за МРОП, найімовірніше, нижче 40-го у ранжируванні. Більш того, мінімального розміру оплати праці в Україні фактично взагалі немає. Встановлений МРОП регулює найменшу виплату, яку роботодавець може платити водіям. Однак, на відміну від більшості розвинених країн, МРОП в Україні є величиною дещо абстрактною, оскільки законодавчо не встановлено, за який робочий час людині належить певна плата (чи працює вона 20 годин у тиждень, чи 40). Все це свідчить про те, що законодавчо встановлений МРОП в Україні неадекватно низький порівняно з потенційними можливостями національної економіки. Внаслідок цього він не виконує своєї функції щодо соціального захисту громадян. Керівництво суб'єктів господарювання може встановлювати заробітну плату, яка не відповідає уявленням водіїв про справедливість і не дозволяє ефективно відтворювати робочу силу, що стає передумовою поширення деструктивної мотивації;

– *високий рівень безробіття*. Чи не найважливішим показником, який характеризує успішність функціонування економіки країни, є рівень безробіття. Високий – становить об'єктивну передумову поширення деструктивної мотивації. По-перше, у зв'язку з великою кількістю претендентів роботодавець може встановлювати розмір заробітної плати, що не відповідає складності й обсягам роботи, бо ж завжди можна знайти робітника, готового виконувати її за невиправдано низьку оплату. По-друге, велика пропозиція на ринку праці дозволяє роботодавцю байдуже ставитися до інтересів водіїв, оскільки після звільнення є нагода підібрати нового кандидата. Ця ситуація менше стосується висококваліфікованих водіїв, які займають провідне місце в технологічному процесі перевезення, але водночас сильно відбивається на положенні рядових робітників. По-третє, високий рівень безробіття підштовхує водіїв до того, щоб утриматися, навіть якщо робота не підходить з різних причин, оскільки є ризик залишитися без неї. Це теж сприяє розвитку деструктивної мотивації;

– *недостатній соціальний захист працюючих*. Діяльність профспілок як органу, який відстоює інтереси водіїв, впливає на характер взаємодій між роботодавцем і водіями. За даними опитування Центру вивчення громадської думки, більшість населення (68%) низько оцінює роль профспілок у захисті прав працюючих. 42% опитаних відзначили помітне ослаблення впливу профспілок за останні 3–5 років. Неефективна їх діяльність, що є наслідком низької активності й організованості водіїв, обмеженості ресурсів цієї організації, а також

її повноважень щодо захисту прав водіїв, не дозволяє встановити баланс відносин між власниками та робітниками. Це призводить до зростання конфлікту інтересів та поширення деструктивної мотивації.

Передумови деструктивної мотивації присутні й у соціальній сфері суспільства. Ключовим інструментом регулювання поведінки водія і його мотивації в розрізі соціальної сфери є соціальні групи та існуючі в них соціальні норми – стихійно сформовані або свідомо встановлені правила поведінки [7, с. 330]. Соціальні норми є частиною соціального досвіду. Вони сприймаються людьми, об'єктивно існують і підтримують соціальний порядок. Соціальні норми дозволяють особі орієнтуватися в суспільстві, регулюють конкретні вчинки та дії. Певні характеристики соціальних норм лежать в основі передумов деструктивної мотивації в підсистемі соціальної взаємодії:

– *неузгодженість соціально значущих цілей і засобів їх досягнення.* У громадян посилено культивується, зокрема засобами масової інформації, як найважливіша життєва мета – досягнення високого рівня матеріального добробуту. Реалізувати її за допомогою законних засобів більшості водіїв украї складно або просто неможливо. Це спонукає людину до деструктивної поведінки – різного роду зловживань службовим становищем. Якщо ситуація та особистісні характеристики виявляються придатними для деструктивної поведінки, то це реалізується порушенням норм права. Стан невизначеності соціального становища громадян, чинні соціальні нерівності й ослаблення соціального контролю зумовили перехід суспільства від цілісного стану до фрагментарного. Соціальна дезінтеграція, яка є наслідком економічних і політичних реформ 90-х років ХХ ст., у поєднанні зі систематичною пропагандою всюдозволеності веде до деградації моральних і трудових цінностей, стає причиною соціальних конфліктів і лежить в основі деструктивної мотивації, спричиняючи масові відхилення від норм поведінки, кодифікованих у правовому та моральному кодексах країни. Масові відхилення відрізняються від соціальних проблем тривалістю існування, складністю боротьби з ними, мають психологічне коріння і пов'язані з національно-етнічними рисами населення [8, с. 150–152]. Вчені виокремлюють такі групи – психологічні: агресивність, авторитаризм, аморальність тощо; політичні: аполітичність, конфліктність, криміналізація тощо; економічні: бідність, зубожіння, тіньова економіка тощо. Поширення масових відхилень у дотриманні соціально прийнятних норм поведінки сприяє падінню моральних і етичних засад і призводить до відтворення деструктивної мотивації.

У взаємозв'язку з політико-правовою, економічною та соціальною сферами суспільного життя перебуває духовна сфера суспільства.

Вона охоплює відносини, що виникають у процесі створення духовних цінностей, їх збереження, поширення та використання, задовольняє потреби людини в самореалізації, самоствердженні, самовдосконаленні [9, с. 210–211]. Духовна сфера суспільного життя безпосередньо впливає на формування цінностей і потреб особистості та зумовлює виникнення деструктивної мотивації:

– *масове поширення цінностей «споживчої культури»*. Цей тип культури характеризується приматом матеріальних цінностей і прагненням до володіння певним набором символів матеріального успіху. Прагнення постійного задоволення зростаючих, головним чином матеріальних, потреб є важливим чинником, що впливає на поведінку. В підсумку ситуація призводить до поширення деструктивної мотивації: водій або виявляється демотивованим і не приділяє певної уваги роботі, оскільки усвідомлює, що йому не досягти бажаного рівня споживання, або починає активно використовувати у своїй діяльності засоби, що дозволяють домогтися власних цілей. Результатом є поширення деструктивних моделей соціальної адаптації в ситуації загальної несправедливості. Як зазначає В. Бойко, «однією з форм соціально-психологічної адаптації людей до дійсності стала їх мімікрія, тобто корекція поглядів, ціннісних орієнтацій, норм поведінки відповідно до стандартів нових взаємин» [10, с. 54]. Пристосування водіїв до існуючої ситуації несправедливості супроводжується неузгодженістю між принципами моралі, що сповідаються, з одного боку, і реальним рівнем моральних вимог до себе і оточуючих – з іншого. Внаслідок цього різні деструктивні явища, такі як безпринципність, шахрайство, спритність тощо, сприймаються як виправданий варіант поведінки в різних сферах суспільного життя. Все це безпосередньо впливає на особистість водія та є передумовою деструктивної мотивації;

– *масове поширення серед населення філософії «коротких життєвих проєктів»*, що являють собою складені на нетривалий час життєві плани. Такий підхід до життя, орієнтований на миттєве сприйняття реальності, має на увазі певний набір потреб і цінностей, якими керуються люди в своїй поведінці. Перебуваючи під впливом факторів деструктивної мотивації, водій, який дотримується філософії коротких життєвих проєктів, вважатиме за краще реалізувати деструктивну поведінку «тут і зараз», щоб задовольнити свої потреби, а не чекати зміни ситуації в сприятливий бік. Під час усунення деструктивної мотивації необхідно враховувати специфіку її різних видів. За ступенем усвідомленості, ясності, стійкості в часі і змістовної насиченості мети, яка ставиться працівником, демотивація є одним із наслідків слабкості

конструктивної організаційної мотивації. Специфіка цього виду деструктивної мотивації визначається тим, що вплив різних чинників на мотиваційну сферу водія призводить до гальмування або цілковитого блокування дії конструктивних мотивів.

Висновки. Аналіз виникнення передумов деструктивної мотивації водія на рівні зовнішнього середовища зумовлено певною низкою чинників. Безпосередньо ж передумовами є об'єктивні негативні характеристики найважливіших сфер суспільного життя: політико-правової, економічної, соціальної та духовної. Економічні перетворення посилили соціальне розшарування, різко розділивши суспільство на: групу, яка має значну кількість матеріальних ресурсів, і групу, вкрай обмежену в них. Останні відчувають тривогу, невпевненість у завтрашньому дні, невдоволення ситуацією, що склалася в силу активного поширення різних форм відчуження від влади та власності. Значна частина населення не в змозі задовольняти базові потреби за існуючого економічного та публічного порядку, паралельно з цим відбувається поширення цінностей культури споживання, що пропагує націленість на успіх і високі споживчі стандарти, для досягнення яких прийнятні будь-які засоби. Негативні характеристики різних сфер суспільного життя породжують гострі форми конфлікту інтересів. Унаслідок цього зростає деструктивна мотивація, а головним для водіїв стає реалізація індивідуальних цілей, які не корелюють з організаційними. Виокремлені передумови відтворення деструктивної мотивації на рівні зовнішнього середовища мають специфічний прояв у сфері безпеки дорожнього руху.

Перспективи подальшої роботи. Дослідження негативного впливу деструктивної мотивації водіїв у сфері безпеки дорожнього руху зумовлюють необхідність підвищення ефективності оперативно-службової діяльності патрульної поліції. Деструктивна мотивація розкриває взаємовплив систематизованих передумов і причин соціологічного та психологічного характеру, що дозволяє глибше зрозуміти соціальний механізм відтворення деструктивної поведінки і може бути використано для подальшого розвитку та доповнення загальнодержавних заходів, спрямованих на профілактику порушень правил дорожнього руху. Для цього потрібен скрупульозний аналіз психологічних складових деструктивної мотивації.

1. Гриценко Д. С. Науковий огляд дисертаційних досліджень України в 2012–2014 рр. з позиції розгляду основних проблем мотивації персоналу / Д. С. Гриценко // Глобальні та національні проблеми економіки; Миколаївський нац. ун-т ім. В. О. Сухомлинського. – 2015. – Вип. 4. – С. 343–348.

2. DiMaggio P. The Iron Cage Revisited: Institutional Isomorphism and Collective Rationality in Organizational Fields / P. DiMaggio, W.W. Powell // *American Sociological Review*. – 1983. – № 48 (2). – P. 147–160.

3. Transparency International Україна. Індекс корупції CPI 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ti-ukraine.org/CPI-2015/press_ukraine_CPI-2015

4. Остапенко Л. О. Стан адміністративної відповідальності за порушення законодавства в галузі охорони праці в Україні / Л. О. Остапенко // *Вісник НУ «Львівська політехніка»*. Серія «Юридичні науки». – 2015. – № 824. – С. 77–84.

5. Економіка регіонів у 2015 році: нові реалії і можливості в умовах започаткованих реформ – К.: НІСД, 2015. – 92 с.

6. Коefіцієнт Джині [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki>

7. Кісіль Р.-В. В. Вплив факторів сугестії та групової трансценденції модусів регулювання поведінки індивіда на потенційну криміногенність / Р.-В. В. Кісіль // *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. – 2015. – № 1. – С. 325–334.

8. Єсімов С. С. Соціально-психологічні умови попередження конфліктів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху / С. С. Єсімов, Х. А. Барвінська // *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. Серія психологічна. – 2015. – № 2. – С. 148–155.

9. Левченко Т. І. Мотивація суб'єкта в різних видах діяльності / Т. І. Левченко. – Вінниця: Нова книга, 2011. – 448 с.

10. Бойко В. В. Социально-психологический климат коллектива и личность / В. В. Бойко, А. Г. Ковалев, В. Н. Панферов. – М.: Мысль, 1983. – 196 с.

Ковалив М. В., Денісюк М. А. Влияние внешней среды на деструктивные мотивации водителей транспортных средств по безопасности дорожного движения

Рассмотрено формирование деструктивной мотивации как следствие взаимодействия внешних, внутренне-организационных и личностных факторов. Определено влияние политико-правовых, экономических, социальных и духовных факторов. Проанализировано взаимовлияние систематизированных предпосылок и причин социологического и психологического характера на процесс формирования деструктивной мотивации водителей транспортных средств, которое негативно отображается на состоянии безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: деструктивная мотивация, внешняя среда, социологические факторы, психологические факторы.

Kovaliv M. V., Denysiuk M. A. The impact of the environment on the destructive motivation of vehicles drivers concerning road safety

The environment is one of the concepts of the management psychology, which describes a set of external factors that affect the processes of vital activity of the society. Broadly speaking the environment includes a set of economic, political, legal, social and spiritual conditions of development of the society, defining common

vectors of the organizational dynamics, functioning and development of the social system of the provision of road safety. In Ukraine, political and legal subsystem of the society is far from perfect, that provides a high level of harmonization of interests of different social groups. A number of its features are the precondition of destructive motivation because it has a negative impact on traffic safety organization, inhibits its development, and increases the level of conflict relations between police and drivers.

The second group of preconditions of destructive motivation at the level of the environment refers to the economic sphere of the society. A type of economic system, which causes the existing principles of economic relations, is the basis of the formation of the structure of the road safety organization, the interests of the owners of transport companies, administration and drivers. Currently, the economy of the country is characterized by the outflow of capital and investment, rising inflation and slowing production. All these factors complicate the existence of the motor sector (roads, repair infrastructure, automotive industry), do not allow managers to create a favorable environment for interaction with drivers, a full account of their interests and needs. Thus, it generates destructive motivation. Backgrounds of destructive motivation are present in the social sphere of the society. The key instrument for regulating the driver's behavior and motivation within social sphere is social groups and their existing social norms – spontaneously formed or consciously established rules of conduct. Certain characteristics of social norms are the basis of preconditions of destructive motivation in the social interaction subsystem. Negative characteristics of the different spheres of social life give rise to acute forms of conflict of interests and have a specific manifestation in the field of road safety.

Key words: destructive motivation, environment, sociological factors, psychological factors.

Стаття надійшла 28 квітня 2016 р.

УДК 159.9:316.35

О. С. Колосович

ПСИХОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОДІЇ МОЛОДОГО ОФІЦЕРА З НЕФОРМАЛЬНИМ ЛІДЕРОМ ВІЙСЬКОВОГО ПІДРОЗДІЛУ

Досліджено питання впливу психологічних факторів на взаємодію молодого командира (офіцера) з неформальними лідерами підпорядкованого підрозділу. Вперше комплексно застосовано методи дослідження особистісних якостей, лідерського статусу та організаційно-психологічних особливостей військових підрозділів з метою визначення їх впливу на особливості взаємодії між начальниками і підлеглими. За допомогою факторного аналізу отриманих результатів виокремлено 10 типів членів колективу у військово-професійному середовищі.

Ключові слова: формальне і неформальне лідерство, особистісні лідерські якості, організаційна культура, взаємодія.