

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ПЕДАГОГІЧНИХ НАУК УКРАЇНИ
ДЗВО «УНІВЕРСИТЕТ МЕНЕДЖМЕНТУ ОСВІТИ»
БІЛОЦЕРКІВСЬКИЙ ІНСТИТУТ НЕПЕРЕРВНОЇ ПРОФЕСІЙНОЇ
ОСВІТИ

Кафедра педагогіки, психології та менеджменту

«ДОПУЩЕНО ДО ЗАХИСТУ»

Рішенням засідання кафедри
педагогіки, психології та
менеджменту

Протокол № 6 від 22 2026 р.
завідувач кафедри
Юлія ГЕРАСИМЕНКО



(підпис)

**«ПСИХОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ КОГНІТИВНИХ ФІЛЬТРІВ У
ВОДІЇВ-ПОЧАТКІВЦІВ»**

Кваліфікаційна робота

на здобуття освітнього ступеня «магістр»

Галузь знань 05 Соціальні та поведінкові науки

Спеціальність 053 Психологія

Освітньо-професійна програма «Психологія»

Здобувачка вищої освіти групи ПС-24-14-ЗМ
ЛЕБЕДИНСЬКА Катерина Іванівна

(підпис)

Науковий керівник:
докторка психологічних наук, професорка
ІГНАТОВИЧ Олена Михайлівна

(підпис)

Біла Церква 2026

Протокол аналізу звіту подібності

Заявляю, що я ознайомився (-лась) з Повним звітом подібності, який був згенерований Системою виявлення і запобігання щодо роботи:

Автор: ЛЕБЕДИНСЬКА Катерина Іванівна, група ПС-24-14-ЗМ

Назва: ПСИХОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ КОГНІТИВНИХ ФІЛЬТРІВ У ВОДІЇВ-ПОЧАТКІВЦІВ

Керівник: Ігнатович Олена Михайлівна

Підрозділ: Bila Tserkva institute of continuous professional education

Коефіцієнт подібності 1: 1.34%

Мікропробіли: 2

Заміна букв: 0

Інтервали: 0

Після аналізу Звіту подібності констатую наступне:

☒ Запозичення, виявлені в роботі є законними і не є плагіатом. Рівень подібності не перевищує допустимої межі. Таким чином робота незалежна і приймається.

☐ Запозичення не є плагіатом, але перевищено граничне значення рівня подібностей. Таким чином робота повертається на доопрацювання.

☐ Виявлено запозичення і плагіат або навмисні текстові спотворення (маніпуляції), як передбачувані спроби укриття плагіату, які роблять роботу невідповідною вимогам законодавства (Ст. 26. ЗУ Про фахову передвищу освіту, пункт 3.1, Ст. 42. ЗУ Про освіту) та вимог НАЗЯВО (Критерій 5), а також кодексу етики і процедур. Таким чином робота не приймається.

Висновок:

Відсоток оригінальності за системою Strike Plagiarism 1,34% відповідає встановленим вимогам. Високий рівень оригінальності. Допускається до захисту/рецензування.

Дата 04.05.2026 р.

Відповідальний за антиплагіатну технічну експертизу у Білоцерківському інституті неперервної професійної освіти ДЗВО «Університет менеджменту освіти» НАПН України:

Підпис _____



НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ПЕДАГОГІЧНИХ НАУК УКРАЇНИ
ДЗВО «УНІВЕРСИТЕТ МЕНЕДЖМЕНТУ ОСВІТИ»
БІЛОЦЕРКІВСЬКИЙ ІНСТИТУТ НЕПЕРЕРВНОЇ ПРОФЕСІЙНОЇ ОСВІТИ
Кафедра педагогіки, психології та менеджменту

Рівень вищої освіти: магістр

Спеціальність 053 Психологія

Освітньо-професійна програма «Психологія»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

д.е.н., проф. Герасименко Ю.С.

«19» січня 2026 року



ЗАВДАННЯ

на кваліфікаційну роботу здобувачу(ці) освіти

Лебединської Катерини Іванівни

1. Тема роботи: «Психологічні особливості когнітивних фільтрів у водіїв-початківців», керівник роботи Ігнатович О.М., д.п.н., професорка, затверджені наказом БІНПО від «12» січня 2026 року №01-06/01.

2. Строк подання студентом роботи «01» травня 2026 р.

3. Вихідні дані до роботи: закони, постанови, нормативно-правові акти щодо організації та управлінні науковою роботою у навчальному закладі, наукові праці, публікації в актуальних періодичних виданнях та веб ресурсах, монографії вітчизняних та зарубіжних вчених з досліджуваних питань, власні спостереження.

4. Перелік питань, які потрібно розробити:

Розділ 1. Теоретико-методологічні основи дослідження когнітивних фільтрів у водіїв-початківців. 1.1. Сутність та класифікація когнітивних фільтрів у психології. 1.2. Психологічні особливості водіїв-початківців у контексті когнітивних фільтрів.

Розділ 2. Методологія дослідження психологічних особливостей когнітивних фільтрів у водіїв-початківців. 2.1. Організація дослідження психологічних особливостей когнітивних фільтрів у водіїв-початківців. 2.2. Методи дослідження психологічних особливостей когнітивних фільтрів у водіїв-початківців.

Розділ 3. Аналіз результатів психологічних особливостей когнітивних фільтрів у водіїв-початківців. 3.1. Аналіз та інтерпретація результатів дослідження психологічних особливостей когнітивних фільтрів у водіїв-початківців. 3.2. Практичні рекомендації та напрями корекції когнітивних фільтрів у водіїв-початківців

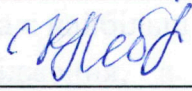
5. Консультанти розділів роботи

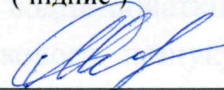
Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
1	Ігнатович О.М., д.п.н., професорка	12.01.2026 р.	12.01.2026 р.
2	Ігнатович О.М., д.п.н., професорка	20.02.2026 р.	20.02.2026 р.
3	Ігнатович О.М., д.п.н., професорка	30.03.2026р.	30.03.2026 р.

6. Дата видачі завдання 12 січня 2026 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Узгодження теми, складання змісту	січень	Виконано
2	Вивчення літературних джерел	січень	Виконано
3	Збирання матеріалу на підприємстві	січень	Виконано
4	Обробка матеріалу	січень	Виконано
5	Виконання розділу 1	лютий	Виконано
6	Виконання розділу 2	лютий	Виконано
7	Виконання розділу 3	березень	Виконано
8	Формулювання висновків	березень	Виконано
9	Оформлення роботи, одержання відгуку та рецензії	квітень	Виконано
10	Подання роботи на кафедру	травень	Виконано

Здобувач/ка освіти  К.І. Лебединська
(підпис)

Керівник роботи  О.М. Ігнатович
(підпис)

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ПЕДАГОГІЧНИХ НАУК УКРАЇНИ
 NATIONAL ACADEMY OF PEDAGOGICAL SCIENCES OF UKRAINE
 ДЗВО «УНІВЕРСИТЕТ МЕНЕДЖМЕНТУ ОСВІТИ»
 SIHE «UNIVERSITY OF EDUCATIONAL MANAGEMENT»
 БІЛОЦЕРКІВСЬКИЙ ІНСТИТУТ НЕПЕРЕРВНОЇ ПРОФЕСІЙНОЇ ОСВІТИ
 BILA TSEKVA INSTITUTE OF CONTINUOUS PROFESSIONAL
 EDUCATION

Кафедра педагогіки, психології та менеджменту
 Department of Pedagogy, Psychology and Management

ВІДГУК КЕРІВНИКА

на кваліфікаційну роботу магістра «Психологічні особливості когнітивних
фільтрів у водіїв-початківців»

здобувачки вищої освіти групи ПС-24-14-зМ спеціальності 053 «Психологія»
 освітньої програми «Психологія»

ЛЕБЕДИНСЬКОЇ Катерини Іванівни

Кваліфікаційна робота присвячена актуальній проблемі дослідження когнітивних фільтрів у водіїв-початківців, що має теоретичне і прикладне значення.

У вступі обґрунтовано актуальність теми, однак його виклад є дещо перевантаженим і містить повторювані смислові блоки, зокрема щодо впливу воєнного стану на психоемоційний стан особистості. Частина матеріалу вступу фактично дублює зміст теоретичного розділу, що ускладнює його сприйняття як структурного елементу роботи.

Мета, об'єкт і предмет дослідження загалом сформульовані коректно. Проте окремі завдання поєднують різні рівні узагальнення, що створює враження громіздкості дослідницької логіки.

Теоретичний розділ демонструє обізнаність авторки з класичними та сучасними підходами до проблеми когнітивних викривлень. Матеріал викладено послідовно, але бракує узагальнень, підсумкових аналітичних висновків у межах підрозділів. Деякі положення подані як переказ наукових джерел без їх критичного осмислення, а поняття «когнітивні фільтри» не завжди чітко відмежовується від ширшого поняття когнітивних викривлень.

Емпірична частина є найбільш сильною стороною роботи. Авторкою не лише проведено дослідження, а й розроблено власний опитувальник когнітивних фільтрів водіїв-початківців, що свідчить про достатній рівень самостійності та наукового пошуку. Застосування комбінованого підходу (контент-аналіз і психодіагностика), а також використання кореляційного

аналізу дозволило встановити зв'язок між рівнем тривожності та вираженістю когнітивних викривлень. Водночас опис результатів є дещо перевантаженим: подається значна кількість показників без достатнього узагальнення, не завжди чітко сформульовано, що саме впливає з отриманих даних.

Практичний компонент роботи, представлений розробкою корекційної програми, є доцільним і підсилює її прикладне значення. Разом з тим, ефективність програми описана переважно якісно.

Висновки в цілому відповідають змісту роботи, однак подані у розгорнутому вигляді, містять повторення теоретичних положень і потребують більш чіткого структурування відповідно до поставлених завдань дослідження.

Зазначені зауваження не мають принципового характеру та не знижують загальної позитивної оцінки роботи. У цілому кваліфікаційна робота є самостійним завершеним дослідженням, має елементи наукової новизни та практичне значення, відповідає вимогам до магістерських робіт за спеціальністю 053 «Психологія» та заслуговує на позитивну оцінку – 90/А/відмінно.

Керівник кваліфікаційної роботи магістра:

докторка психологічних наук, професорка
кафедри педагогіки, психології та менеджменту
БІНПО ДЗВО «Університет менеджменту освіти»
НАПН України

Олена ІГНАТОВИЧ

АНОТАЦІЯ

Кваліфікаційна робота: 83 сторінки, 6 таблиць, 4 рисунки, 7 додатки, 66 джерело.

Об'єктом дослідження є когнітивні фільтри водіїв-початківців.

Предмет дослідження - психологічні особливості когнітивних фільтрів водіїв-початківців.

Мета дослідження: теоретично обґрунтувати та емпірично дослідити психологічні особливості когнітивних фільтрів у водіїв-початківців.

Актуальність теми зумовлена тим, що процес навчання водінню є складною когнітивною діяльністю. Для водіїв-початківців характерні підвищене когнітивне навантаження, недостатня автоматизація навичок, нестабільність уваги та підвищений рівень тривожності, що створює передумови для прояву когнітивних фільтрів.

У дослідженні використано комплекс теоретичних, емпіричних і статистичних методів. Застосовано якісний контент-аналіз матеріалів анкетування студентів автошколи, шкалу тривожності Бека, авторський опитувальник когнітивних фільтрів водіїв-початківців (ОКФ-ВП) та кореляційний аналіз Спірмена.

За результатами дослідження встановлено, що для більшості водіїв-початківців характерні середній або підвищений рівень тривожності та значна вираженість когнітивних викривлень. Виявлено домінуючі когнітивні фільтри, зокрема катастрофізацію, передбачення негативного майбутнього, читання думок та емоційне узагальнення. Доведено наявність статистично значущого прямого зв'язку між рівнем тривожності та вираженістю когнітивних фільтрів. Водночас встановлено, що катастрофізація є одним із провідних, але не єдиним чинником формування тривожності.

Практичне значення роботи полягає у розробленні та апробації програми психологічної корекції когнітивних фільтрів водіїв-початківців (на прикладі автошколи Hyyge Autoschool), а також у можливості використання отриманих результатів для вдосконалення системи підготовки водіїв, розробки психологічних рекомендацій щодо підвищення безпеки. Встановлено, що програма, побудована на принципах когнітивно-поведінкового підходу та практик майндфулнес, сприяє зниженню рівня тривожності, зменшенню вираженості когнітивних викривлень.

Ключові слова: когнітивні фільтри, водії-початківці, тривожність, когнітивні викривлення, автоматичні думки, катастрофізація, когнітивно-поведінкова терапія (КПТ), майндфулнес.

ABSTRACT

Qualification thesis: 83 pages, 6 tables, 4 figures, 7 appendices, 66 references.

The object of the research is the cognitive filters of novice drivers.

The subject of the research is the psychological characteristics of cognitive filters in novice drivers.

The aim of the research is to theoretically substantiate and empirically investigate the psychological characteristics of cognitive filters in novice drivers.

The relevance of the topic is обусловлена тим, що the process of learning to drive is a complex cognitive activity. Novice drivers are characterized by increased cognitive workload, insufficient automatization of skills, unstable attention, and elevated levels of anxiety, which create preconditions for the manifestation of cognitive filters.

The study employed a set of theoretical, empirical, and statistical methods. Qualitative content analysis of driving school students' questionnaire materials, the Beck Anxiety Inventory, the author's questionnaire of cognitive filters in novice drivers (OCF-ND), and Spearman's correlation analysis were applied.

The results of the study showed that most novice drivers are characterized by a moderate or high level of anxiety and a significant expression of cognitive distortions. The dominant cognitive filters were identified, including catastrophizing, negative future prediction, mind reading, and emotional reasoning. A statistically significant direct relationship between the level of anxiety and the severity of cognitive filters was established. At the same time, catastrophizing was found to be one of the leading, but not the only, factors in the formation of anxiety.

The practical significance of the study lies in the development and testing of a psychological correction program for cognitive filters in novice drivers (based on Hygge Autoschool), as well as in the possibility of applying the obtained results to improve driver training systems and develop psychological recommendations for enhancing safety. It was established that the program, based on the principles of cognitive-behavioral therapy and mindfulness practices, contributes to reducing anxiety levels and decreasing the severity of cognitive distortions.

Keywords: cognitive filters, novice drivers, anxiety, cognitive distortions, automatic thoughts, catastrophizing, cognitive-behavioral therapy (CBT), mindfulness.

ЗМІСТ

ВСТУП	9
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНИЙ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ КОГНІТИВНИХ ФІЛЬТРІВ У ВОДІЇВ-ПОЧАТКІВЦІВ	15
1.1. Сутність та класифікація когнітивних фільтрів у психології	15
1.2. Психологічні особливості водіїв-початківців у контексті когнітивних фільтрів.	22
Висновки до розділу 1	27
РОЗДІЛ 2. МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ ПСИХОЛОГІЧНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ КОГНІТИВНИХ ФІЛЬТРІВ У ВОДІЇВ-ПОЧАТКІВЦІВ	29
2.1. Організація дослідження психологічних особливостей когнітивних фільтрів у водіїв-початківців	29
2.2. Методики дослідження психологічних особливостей когнітивних фільтрів у водіїв-початківців	32
Висновки до розділу 2	36
РОЗДІЛ 3. АНАЛІЗ РЕЗУЛЬТАТІВ ДОСЛІДЖЕННЯ ПСИХОЛОГІЧНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ КОГНІТИВНИХ ФІЛЬТРІВ У ВОДІЇВ-ПОЧАТКІВЦІВ	37
3.1. Аналіз та інтерпретація результатів дослідження психологічних особливостей когнітивних фільтрів у водіїв-початківців	37
3.2. Практичні рекомендації та напрями корекції когнітивних фільтрів у водіїв-початківців	48
Висновки до розділу 3	53
ВИСНОВКИ	56
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	59
ДОДАТКИ	66

ВСТУП

Актуальність. У сучасних умовах суспільного розвитку, зокрема в контексті воєнного стану в Україні, суттєво змінюється психоемоційний стан населення. Постійне відчуття небезпеки, невизначеності та втрати контролю призводить до підвищення рівня тривожності, зниження концентрації уваги та ускладнення процесу опанування нових навичок. Одним із ключових чинників, які впливають на психологічне здоров'я, є когнітивні фільтри, які формують сприйняття реальності та поведінку особистості. Особливо це проявляється у діяльностях, що вимагають високого рівня відповідальності та швидкого прийняття рішень, зокрема у процесі навчання керування автомобілем.

Водночас спостерігається зростання потреби у набутті навичок керування транспортним засобом: значно збільшилась кількість осіб, які опановують водіння з метою забезпечення професійної діяльності, волонтерської допомоги та участі у військових завданнях. Також відбулися зміни у структурі аудиторії: зросла частка жінок та осіб, які раніше уникали водіння через страх або невпевненість, але змушені адаптуватися до нових умов життя. У таких умовах автомобіль стає не лише засобом пересування, а й важливим інструментом забезпечення безпеки та життєдіяльності.

Процес навчання водінню є складною когнітивною діяльністю, що передбачає одночасну обробку значного обсягу інформації, швидке прийняття рішень та контроль власних дій. Для водіїв-початківців характерні підвищене когнітивне навантаження, недостатня автоматизація навичок, нестабільність уваги та підвищений рівень тривожності. У таких умовах особливого значення набувають когнітивні фільтри - систематичні викривлення мислення, що впливають на сприйняття дорожньої ситуації, інтерпретацію подій та поведінкові реакції водія.

Аналіз наукових джерел свідчить, що проблема когнітивних фільтрів широко досліджується у межах когнітивної психології. Ключовий внесок у розробку цієї проблематики зробили Бек А., а також Канеман Д., Тверські А., Даннінг Д. та Лофтус Е., Бернс Д. та ін.

В українській психологічній науці проблема когнітивних викривлень розглядається у працях таких дослідників, як Мельник І. О., Котлова Л. О., Шевченко Ю., Ковальчук Л. С., Данилюк Т. П., Івасюк І. В., Гаврилюк І. В., Гриценко О. М., Сидоренко О. Л. та ін., які аналізують їх у різних контекстах.

Водночас, попри значну кількість досліджень когнітивних фільтрів, їх прояв у контексті психології водіння, зокрема серед водіїв-початківців, залишається недостатньо систематизованим. Психологія водіння як окремий напрям у структурі транспортної психології хоча й активно розвивається у зарубіжній науці, проте в українському науковому просторі представлена фрагментарно та переважно в межах психології праці, безпеки руху або психофізіології діяльності водія.

Особливо недостатньо дослідженим є питання когнітивних механізмів поведінки водіїв-початківців. Незважаючи на те, що саме ця категорія водіїв характеризується підвищеним когнітивним навантаженням, нестабільністю уваги та високим рівнем тривожності, комплексні дослідження когнітивних фільтрів у цій групі практично відсутні як в Україні, так і в зарубіжній психології.

Таким чином, тема кваліфікаційної роботи “Психологічні особливості когнітивних фільтрів водіїв-початківців” є актуальною, бо висвітлює ті питання, що залишилися поза увагою дослідників.

Об’єкт дослідження: когнітивні фільтри водіїв-початківців.

Предмет дослідження: психологічні особливості когнітивних фільтрів водіїв-початківців.

Мета дослідження: теоретично обґрунтувати та емпірично дослідити психологічні особливості когнітивних фільтрів у водіїв-початківців.

Гіпотези дослідження:

1. Для водіїв-початківців характерні специфічні психологічні особливості когнітивних фільтрів, підвищена вираженість катастрофізації, що пов'язано з особливостями сприйняття дорожніх ситуацій в умовах недостатнього досвіду та підвищеного рівня тривожності.
2. Передбачається, що у водіїв-початківців існує взаємозв'язок між рівнем тривожності та вираженістю когнітивних викривлень: чим вищий рівень тривожності, тим більш вираженими є когнітивні фільтри, які впливають на сприйняття дорожніх ситуацій та поведінку за кермом.

Завдання дослідження:

1. Проаналізувати теоретико-методологічні підходи до вивчення когнітивних фільтрів у психології.
2. Уточнити зміст поняття “когнітивні фільтри” та їх класифікацію у межах когнітивно-поведінкового підходу.
3. Визначити психологічні особливості водіїв-початківців як специфічної дослідницької групи.
4. Розробити та обґрунтувати методичний інструментарій дослідження психологічних особливостей когнітивних фільтрів у водіїв-початківців.
5. Розробити та апробувати опитувальник когнітивних фільтрів, адаптований до особливостей дослідницької групи водіїв-початківців (ОКФ-ВП)
6. Обґрунтувати роль когнітивних фільтрів у формуванні тривожності та поведінки водіїв-початківців.

7. Провести емпіричне дослідження рівня тривожності та вираженості когнітивних фільтрів у водіїв-початківців.

8. Встановити взаємозв'язок між рівнем тривожності та когнітивними викривленнями водіїв-початківців.

9. Розробити та апробувати програму психологічної корекції когнітивних фільтрів водіїв-початківців в автошколі Hygge autoschool (ТОВ “ХЮГГЕ АВТОСКУЛ”).

Методи дослідження. Для досягнення мети та реалізації завдань дослідження було використано комплекс взаємодоповнюючих методів:

1. Теоретичні методи: абстрактно-логічний - для узагальнення теоретичних засад дослідження когнітивних фільтрів та формулювання висновків; методи аналізу та синтезу - для вивчення наукових підходів до розуміння сутності когнітивних фільтрів; методи порівняння - для зіставлення різних теоретичних підходів та визначення їх особливостей; метод систематизації та узагальнення - для структурування наукових даних і формування цілісного уявлення про досліджуваний феномен; методи пізнання (індукція, дедукція, абстрагування, формалізація, аналогія) - для побудови теоретичних положень і обґрунтування висновків.

2. Емпіричні методи: якісний контент-аналіз бази матеріалів анкетування студентів автошколи (2024–2025 рр.) - для виявлення типових автоматичних думок як проявів когнітивних фільтрів; психодіагностичні методика шкала тривожності Аарон Бек (Beck Anxiety Inventory, BAI) - для визначення рівня тривожності та авторський опитувальник когнітивних фільтрів водіїв-початківців (ОКФ-ВП) - для діагностики вираженості когнітивних викривлень.

3. Методи математичної статистики: кореляційний аналіз Спірмена - для визначення взаємозв'язку між рівнем тривожності та вираженістю когнітивних фільтрів; методи кількісної обробки даних - для інтерпретації результатів.

Експериментальна база дослідження: мережа львівських автошкіл Hygge autoschool (ТОВ “ХЮГГЕ АВТОСКУЛ”).

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що *вперше:* здійснено комплексне дослідження психологічних особливостей когнітивних фільтрів у водіїв-початківців як специфічної групи, розроблено та апробовано авторський опитувальник когнітивних фільтрів водіїв-початківців (ОКФ-ВП), виявлено домінуючі когнітивні фільтри та встановлено їх зв'язок із рівнем тривожності, а також обґрунтовано ефективність корекційної програми у зниженні тривожності та когнітивних фільтрів; *удосконалено:* методику дослідження когнітивних фільтрів шляхом поєднання кількісних і якісних методів, зокрема застосування контент-аналізу для виявлення автоматичних думок як проявів когнітивних викривлень; *набули подальшого розвитку:* уявлення про психологічні особливості водіїв-початківців як групи з підвищеною тривожністю, когнітивним навантаженням та схильністю до когнітивних викривлень, а також наукові підходи до психологічного супроводу навчання водінню з урахуванням когнітивних чинників.

Практичне значення дослідження полягає у можливості використання отриманих результатів у діяльності автошкіл для підвищення ефективності підготовки водіїв та впровадження елементів психологічного супроводу.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та результати дослідження були представлені на науково-практичних конференціях і семінарах та опубліковані у збірниках наукових праць, зокрема за такими темами:

1. “Психологія водіння в умовах воєнного часу: виклики навчання та стратегії підтримки”. Психолого-педагогічні аспекти навчання дорослих у системі неперервної освіти: збірник матеріалів X Міжнародної

науково-практичної інтернет-конференції (12 грудня 2024 року, м. Біла Церква);

2. “Цифрові інновації у психологічній підготовці майбутніх водіїв: від когнітивних фільтрів до цифрової саморегуляції” . Цифрові інновації в закладах професійної (професійно-технічної) освіти: виклики, технології, досвід: електронний збірник матеріалів Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції, (16 жовтня 2025 року, м. Біла Церква);

3. “Роль психолога в автошколі: від підтримки до формування стійкості”. Психолого-педагогічний супровід здобувачів закладів професійної освіти в умовах війни та післявоєнної адаптації: електронний збірник матеріалів науково-практичного семінару (27 березня 2026 року, м. Біла Церква).

Робота складається з вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (66 найменувань) та 7 додатків на 17 сторінках. Робота містить 6 таблиць, 4 рисунків. Загальний обсяг роботи становить 83 сторінок.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНИЙ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ КОГНІТИВНИХ ФІЛЬТРІВ У ВОДІЇВ-ПОЧАТКІВЦІВ

1.1. Сутність та класифікація когнітивних фільтрів у психології

У сучасній психології одним із ключових напрямків досліджень є вивчення процесів пізнання, когнітивної сфери людини. Психологів завжди цікавило те, як саме індивід сприймає навколишній світ, як він інтерпретує отриману інформацію та формує на її основі власні думки. Це питання має особливе практичне значення, зокрема для водіїв-початківців, оскільки їхня здатність адекватно оцінювати дорожню ситуацію безпосередньо залежить від особливостей їхнього мислення на дорозі. Сприйняття реальності не завжди є однозначним, тому важливо проаналізувати, як саме виникають помилки у цьому процесі. Нижче ми розглянемо термін, який пояснює, чому інформація може викривлятися.

Автором терміну “когнітивні фільтри” (cognitive distortion) є американський психіатр і психотерапевт Аарон Бек [31]. Когнітивні фільтри - це систематичні помилки в процесі обробки інформації та мисленні, які виникають на основі стійких переконань індивіда та автоматичних думок. Ці “фільтри” діють як автоматичні механізми, що спотворюють сприйняття реальності, підтримуючи психологічний дискомфорт або депресивні стани. Бек ввів це поняття у рамках когнітивної терапії ще в 1960-1970-х роках, досліджуючи, як негативні автоматичні думки й помилки мислення призводять до депресії та інших психологічних розладів. Вперше цей термін докладно обґрунтований у його відомій праці “Cognitive Therapy and the Emotional Disorders” [30] і саме там Бек найдокладніше розбирає механізми викривлення мислення та

те, як вони “фільтрують” реальність. Визначення Аарон Бек ідеї і далі залишаються центральними в сучасній когнітивно-поведінковій терапії.

Згодом у психології також з'явилися й інші назви цього ж феномену: “когнітивне спотворення” “когнітивне викривлення”, “когнітивна помилка”, “когнітивне упередження” , “когнітивні ілюзії”, “стилі мислення”[27], навіть з'являються такі провакативні визначення “mindfuck бар'єри” [1]. Всі вони пояснюють один і той же механізм та водночас можуть підсвічувати різні акценти. Представники когнітивно поведінкового напрямку досі не дійшли згоди, щодо визначення краще [15. с. 655]. Щоб уникнути академічної плутанини надалі в роботі будемо використовувати поняття “когнітивні фільтри” (“когнітивний фільтр”), хоча розуміємо, що деякі колеги можуть мати інше бачення.

Когнітивні фільтри також були описані в працях Д. Канемана та А.Тверські [42], які розробили теорію перспектив та виявили ряд фільтрів, таких як ефект якоря, омана планування та інші [43]. Вони показали, що люди часто ухвалюють рішення, спираючись не на об'єктивну оцінку фактів, а на ментальні скорочення ніби пропускаючи інформацію через фільтр

Девід Данінг у своїх роботах досліджував феномен когнітивної упередженості щодо власних здібностей. Відомий ефект Данінга-Крюгера полягає в тому, що особи з низьким рівнем компетентності часто переоцінюють свої знання та навички, тоді як висококваліфіковані люди, навпаки, можуть недооцінювати свої можливості [36].

Елізабет Лофтус, своєю чергою, займалася дослідженням спотворень пам'яті. Вона довела, що людська пам'ять є гнучкою і може піддаватися маніпуляціям, зокрема через введення хибної інформації [44].

Дослідження когнітивних фільтрів проводяться багато в межах когнітивної психології та нейронауки.

В українській психології вагомий внесок у дослідження когнітивних фільтрів зробили такі наукові школи, як Київська школа когнітивної психології, що досліджує механізми когнітивних процесів та їхній вплив на поведінку особистості, Львівська школа поведінкової економіки, яка вивчає вплив когнітивних ілюзій на економічні рішення [17], а також Острозька школа когнітивної психології, яка розглядає вплив когнітивних викривлень у професійній діяльності, зокрема в питаннях безпеки та ефективності праці [2].

Сучасні українські психологи, які активно досліджують цю тему, включають таких науковців, як Мельник І. О., вивчає когнітивні схеми та їх вплив на формування посттравматичного стресового розладу [17], Котлова Л. О. досліджує особливості психологічного благополуччя особистості з різними захисними механізмами [10], та Шевченко Ю., яка досліджує когнітивні викривлення в контексті розвитку особистості та соціальної адаптації [25]. Ковальчук Л. С. [11] та Данилюк Т. П. [6] аналізують роль цих “фільтрів” у розвитку депресій та девіантної поведінки підлітків. Питання соціальної перцепції та самосприйняття розкриваються у роботах Каченюк А. і Яблонської Т. [8 С. 33-42.] через призму образу тіла, а Олійник Н. В. [19 С. 41-47.] та Шевченко А. В. простежують зв'язок між мисленнєвими помилками, якістю міжособистісного спілкування та рівнем самооцінки [25 С. 25-31.]. Окремий вектор становлять дослідження освітнього та професійного середовища, де Івасюк І. В. [7 С. 73-80.] та Гаврилюк І. В. [3 С. 45-52.] вивчають когнітивну специфіку тривожних та перфекціоністичних станів у студентства, а Гриценко О. М. [5 С. 60-67.] і Сидоренко О. Л. [22 С. 70-77.] звертають увагу на те, як ці викривлення визначають вибір професійної ідентичності та безпосередньо впливають на механізми прийняття рішень, що є критично важливим для розуміння надійності людини у складних видах діяльності.

Крім психологів в Україні цим питанням також займалась приділяли увагу представники економічного напрямку В.В. Ушкальов і М.П. Мартіянової, які досліджували раціональну поведінку людини і виникнення систематичних відхилень від раціональності із когнітивних або соціальних причин [24].

Кожен із дослідників зробив свій внесок у вивчення когнітивних фільтрів, визначаючи власні дослідницькі завдання, розкриваючи окремі аспекти їх психологічних особливостей та пропонуючи авторське бачення даного феномену. Водночас базовим у межах даного дослідження залишається підхід А.Бека [30], який і використовується як теоретична основа для формування робочого визначення. Тож у даній роботі когнітивні фільтри розглядаються як систематичні помилки у процесах обробки інформації та мислення, що формуються на основі стійких переконань і автоматичних думок індивіда.

Крім того, важливо зазначити, що в сучасних когнітивно-поведінкових дослідженнях когнітивні фільтри розглядаються у тісному взаємозв'язку автоматичними думками, як їх безпосередніми проявами. Як вже було показано, що феномен когнітивних викривлень активно досліджується як у зарубіжній, так і в українській психологічній науці, зокрема у працях, присвячених когнітивним механізмам тривожності, стресу та поведінкових реакцій особистості. У межах когнітивно-поведінкового підходу, що саме автоматичні думки є первинною когнітивною ланкою, через яку реалізуються більш стійкі когнітивні структури, зокрема когнітивні фільтри. Подібну позицію підтримує Д. Бьорнс, стверджує що когнітивні фільтри проявляються у змісті автоматичних думок які виникають у відповідь на ситуацію та визначають емоційні реакції особистості [33].

У межах когнітивно-поведінкового підходу автоматичні думки розглядаються як швидкі, спонтанні когнітивні реакції, що виникають у

відповідь на ситуацію та відображають глибинні переконання особистості. Концепція автоматичних думок була розроблена А. Бек у межах когнітивної терапії, де вони визначаються як ключова ланка між подією, емоційною реакцією та поведінкою. Автоматичні думки часто мають неусвідомлений характер, сприймаються як очевидні та не піддаються критичному аналізу, що зумовлює їх значний вплив на психологічний стан людини [32].

У контексті дослідження когнітивних викривлень автоматичні думки виступають як їх безпосередні прояви або індикатори. Як зазначає, Д. Бьорнс, типові когнітивні фільтри, такі як катастрофізація, узагальнення чи знецінення, реалізуються саме через зміст автоматичних думок. Вони відображають спосіб інтерпретації ситуації та формують суб'єктивну картину реальності, яка може бути спотвореною [33].

Таким чином, аналіз автоматичних думок дозволяє ідентифікувати домінуючі когнітивні фільтри та зрозуміти механізми формування тривожності й поведінкових реакцій.

В напрямку психології КПТ (когнітивно поведінковій терапії) виділяють близько 11-17 когнітивних фільтрів, які різною мірою притаманні кожній людині та можуть впливати на мислення, сприйняття реальності та поведінки [15]. Айрон Бек в своїй роботі ґрунтовно розбирає наступні викривлення [30]:

1. Чорно-біле, “все або нічого” мислення. При цьому типу мислення думають категоріями крайнощів. Сильна амбівалентність: “або... або...” - “або я завоюю успіх, або це буде повним провалом”. Реалістична позиція десь між цими крайнощами.

2. Надмірне узагальнення або гіперузагальнення. Цей тип мислення формується тоді, коли роблять глобальні висновки з однієї події, доказу або збігу. Часто цей фільтр за вживанням таких слів: ніколи,

завжди, постійно, увесь час і т.д.: коли “у мене/у тебе ніколи нічого не виходить добре”. Гіперузагальнення може призвести до надмірно критичного або негативного ставлення до себе, свого життя чи оточення.

3. Знецінення позитивного. Ігнорується досягнення, пояснюючи це випадковістю чи удачею: коли “мені просто дуже пощастило зати іспит з водіння”. Хороший результат чи виконана робота видається не власною майстерністю, розумним рішенням, а співпадінням чи іншими аномаліями.

4. Фокус на негативному або тунельне бачення. Це когнітивне викривлення відбувається тоді, коли тільки негативне і не помічають всього позитивного, що є в житті чи життєвій ситуації: “у моєму житті немає радості”. Часто цей фільтр супроводжується відчуттям безнадії.

5. Читання думок. Приписування своїх думок чи гіпотез іншим. Емоційні переживання посилюють цей фільтр, наприклад, при тривозі чи пригніченні: “коли я знаю (відчуваю), що він/вона думає про мене зле”. Це ментальне викривлення схоже до наступного.

6. Передбачення майбутнього. Коли клієнт, наприклад, “переконаний, що чекає невдача”. Це когнітивне упередження дуже схоже на ворожіння. висновки про майбутні події на основі ніяких або незначних доказів, вважаючи, що це цілком правдиво.

7. Емоційне узагальнення: “почуваюся, як невдаха, то я таким/такою і є”. Це викривлення тоді, коли судять про себе чи обставини, виходячи зі своїх емоцій або переживань.

8. Кріплення ярликів: “я просто невдаха”, “вона/він ненормальні”. Цей фільтр робить осудження і формується ставлення по одній характеристиці.

9. Персоналізації або провини: “це моя вина, що так сталося”. Цей когнітивний фільтр спонукає брати провину чи відповідальність на себе в обставинах, де немає чи часткова. Або також в ситуаціях, коли буквально сприймається все особисто. Наприклад, під впливом цього когнітивного

упередження людина може сказати: «ти змушуєш мене почуватися погано», «перестань мене злити».

10. Перебільшення (катастрофізація) або применшення: “невідомий номер означає погані новини”. Цей фільтр спонукає будувати негативні прогнози, перебільшувати одну інформацію, коли інша недооцінюється.

11. “Мушу/повинна”: “я не маю сердитися”, “я повинна/повинен бути на всі 100”. Це один з тих фільтрів, який наділений високою відповідальністю, контролем і вимог. Його також можна впізнати за тим, як ми говоримо, а саме за словами-маркерами: повинна, мушу, маю, треба.

В дослідженні [47] виявлено, що люди розвивають когнітивні фільтри як спосіб подолання несприятливих чи складних життєвих ситуацій або подій. При тому, чим більші і важчі наслідки цих подій, тим більша ймовірність виникнення одного чи декількох когнітивних викривлень. Це має сенс і з точки зору еволюції: для того щоб вижити, наш мозок мав постійно сканувати і формувати сильніші зв'язки щодо негативної інформації, оскільки це знання допомагають нам уникати небезпеки і зберегти життя. В умовах загрози та стресу люди вчилися мислити радше адаптивно, ніж логічно [39].

Таким чином, дослідження когнітивних викривлень має багато напрацювань, вони мають різні прояви, мають свою специфіку і різновид, а також є важливим напрямом сучасної психологічної науки, проте залишається все ще малодослідженою та має багато перспектив для подальшого вивчення в напрямку психології водіння про що і піде мова в наступному пункті цього розділу.

1.2. Особливості когнітивних фільтрів у водіїв початківців

Пропоную розгляд особливостей когнітивних фільтрів у водіїв-початківців почати з ознайомлення фундаментальних положень психології водіння та транспортної психології.

Транспортна психологія (в деяких джерелах як автотранспортна) - дисципліна, яка вивчає об'єктивні закономірності процесів інформаційної взаємодії водія і автомобільної техніки, фактор людини для забезпечення ефективності та безпеки роботи автомобільного транспорту та використання цих закономірностей в процесі проектування, створення і експлуатації системи. Вона вивчає керування автомобілем не просто як технічну навичку, а як складну когнітивну діяльність, що здійснюється в системі “водій - автомобіль - дорога - середовище”[4]. Психологія водіння - це розділ автотранспортної психології, вивчає психічні процеси і поведінку водія під час керування транспортним засобом. Тобто акцент саме на водієві, а не на всій системі руху[12].

Терміни, як “транспортна психологія” так і “психологія водіння” сформувався у XX столітті в межах розвитку прикладної та інженерної психології. Серед зарубіжних дослідників значний внесок у розвиток психології водіння зробили Грем Дж. Хоул (теоретичні основи психології водіння), Девід Шайнар(людський фактор у транспорті), Джеймс Різон (теорія помилок і людського фактору), а також дослідники когнітивних процесів у поведінці водія, які вивчали роль уваги, прийняття рішень та оцінки ризику. Значний внесок у становлення цього напрямку зробили європейські дослідники, зокрема Карл Марбе, який одним із перших вивчав психофізіологічні особливості поведінки водіїв[51].

Сучасна транспортна психологія як самостійна дисципліна оперує значним масивом емпіричних даних, що дозволяють глибше зрозуміти

когнітивні та поведінкові патерни водіїв. Фундаментальним для розуміння візуальної уваги є дослідження Девіда Стрейєра (Університет Юти), який у своїй праці “Cognitive Distraction While Multitasking in the Automobile” (2013) [53] довів феномен “неуважної сліпоти”, обґрунтувавши, що когнітивне навантаження при використанні гаджетів критично звужує об’єм сприйняття навіть за умови фіксації погляду на дорозі. Питання нейропластичності та просторової пам’яті ґрунтовно розкрито в лонгitudному дослідженні Елеонор Магвайр (Університетський коледж Лондона, 2011) [45], де на прикладі лондонських таксистів було зафіксовано структурні зміни в гіпокампі, що підтверджує вплив інтенсивної навігаційної практики на архітектуру мозку. Вагомий внесок у вивчення ризикованої поведінки водіїв-початківців зробив Лоренс Стейнберг (Темпльський університет), чиє дослідження “Peers increase adolescent risk taking” (2011) [34] виявило нейробіологічний механізм активації системи винагороди в присутності однолітків, що пояснює зниження когнітивного контролю в цій віковій групі. Проблематика агресії та особистісних рис детально проаналізована в роботах дослідників Університету Регенсбурга (Німеччина, 2017) [41, 59], які встановили пряму кореляцію між складовими “Темної тріади” (нарцисизм, психопатія) та схильністю до небезпечного маневрування. Питання “сприйняття небезпеки” (Hazard Perception) як ключової когнітивної навички було розвинене Девідом Крукшаллом (Університет Ноттінгема, 2016) [35], чії результати доводять, що експертність водія визначається не швидкістю реакції, а ментальною моделлю прогнозування подій. Психологічні аспекти автоматизації керування сьогодні активно вивчаються в MIT AgeLab (Массачусетський технологічний інститут), де досліджується феномен “втрати ситуативної обізнаності” водія при взаємодії з напіваавтономними системами [37]. Окремої уваги заслуговують праці засновників Теорії запланованої поведінки (Айзен, 2011) [28] та їх

адаптація в Університеті Гронінгена для аналізу інтенцій щодо порушення швидкісного режиму. Роботи в галузі когнітивно-поведінкової терапії фобій водіння, представлені Тейлором (Університет Окленда), підтверджують ефективність методів експозиції та когнітивної реструктуризації для зниження тривожності за кермом [55]. Робота є фундаментальною для автотранспортної психології, оскільки вона пояснює критичну різницю між фізичною реакцією водія моторикою водіння та його когнітивними якостями, визначає ключову якість, антисипацію - передбачати небезпеку. Сукупність цих досліджень формує доказову базу для психології водіння.

В Україні питання психології безпеки дорожнього руху та підготовки водіїв активно досліджуються в межах психології праці та екстремальної психології. Праці: М. Коняєва - досліджує психофізіологічні аспекти надійності водіїв та їхню емоційну стійкість; дослідження фахівців Харківського національного автомобільно-дорожнього університету (ХНАДУ), які фокусуються на ергономічних факторах та психології сприйняття дорожнього простору; роботи з діагностики професійно важливих якостей водіїв, що базуються на методології В.Татенка та ін. [10]. Останні роки, після повномасштабного вторгнення, суттєво змінився психоемоційний стан дорослого населення. Українці масово стикаються з постійним відчуттям небезпеки, втрати стабільності та контролю над власним життям. Це призводить до підвищеного рівня тривожності, депресивних станів та зниження концентрації, що ускладнює навчання новим навичкам, зокрема водінню[12].

Сучасні дослідження дедалі більше зосереджуються на когнітивних процесах, що визначають поведінку водія, який опрацьовує величезний масив сенсорної інформації. Когнітивні фільтри у цьому контексті виконують роль механізмів відбору а саме визначають що буде помічене а що проігноровано. Емпіричні дослідження підтверджують, що

когнітивні упередження, зокрема ілюзія контролю та оптимістичне викривлення, безпосередньо впливають на стиль водіння та рівень ризику на дорозі [46].

У сучасних дослідженнях достатньо часто розглядається поведінка водіїв, як в українському контексті, так і в зарубіжному. Є певна кількість напрацювань, які стосуються безпеки руху, ризикованої поведінки, впливу емоційного стану. Але ці дослідження носять фрагментарний характер і не завжди дають цілісне розуміння психологічних механізмів водіння. Особливо це стосується категорії водіїв-початківців. Незважаючи на те, що саме вони часто згадуються у статистиці ДТП, системних досліджень, які б глибоко аналізували їх когнітивні особливості, небагато. І в Україні, і за кордоном ця тема залишається недостатньо розробленою. Зокрема, практично відсутні роботи, які розглядають когнітивні фільтри як окремий предмет дослідження у водіїв-початківців, хоча це може бути ключем до розуміння їх поведінки.

Водії-початківці - особи які або перебуває на етапі навчання в автошколі, або вже отримала посвідчення водія, але має досвід керування до 1-2 років. Це період, коли відбувається перехід від навчання з інструктором до самостійного водіння, і цей перехід не завжди є плавним.

Для цієї категорії водіїв характерна відсутність автоматизованих навичок, тому більшість дій виконується через свідомий контроль, що підвищує когнітивне навантаження. Вони одночасно намагаються контролювати багато процесів, що часто призводить до перевантаження та помилок. Також типовими є підвищена тривожність, відчуття недостатнього досвіду і знань, а також залежність від інструктора або зовнішніх підказок. Реакції можуть бути уповільненими, увага нестабільною. У процесі сприйняття інформації спостерігається або сенсорне пересичення (розсіювання уваги), або, в умовах стресу, “тунельний зір”, коли втрачається цілісне бачення ситуації. Усе це є

природним для етапу навчання, але підвищує ризик помилок під час водіння [16].

Водії-початківці є окремою категорією, яка має специфічні психологічні особливості, зокрема високий рівень когнітивного навантаження та недостатню автоматизацію навичок. Попри наявність окремих досліджень, тема когнітивних фільтрів у цій групі залишається недостатньо вивченою як в Україні, так і за кордоном.

У цьому контексті важливо говорити про когнітивні фільтри. Вони визначають, яку інформацію водій помічає, як її інтерпретує і які рішення приймає. У водіїв-початківців ці фільтри ще не є стабільними, вони можуть змінюватися залежно від ситуації, досвіду або навіть настрою. У когось це проявляється через катастрофізацію (очікування найгіршого сценарію), у когось - через надмірний контроль або сильну самокритику після помилок (про що піде далі). Помилки водіїв-початківців не завжди є проявом неуважності. Часто це результат особливостей обробки інформації на етапі адаптації до складного дорожнього середовища. Відповідно, дослідження психологічних особливостей когнітивних фільтрів водіїв-початківців відкриває можливості для більш точного розуміння цих процесів і подальшого вдосконалення підходів до навчання водінню і самостійного водіння.

З огляду на тенденції розвитку сучасної психології, дослідження психології водіння та ролі когнітивних процесів у поведінці водія набуває дедалі більшої актуальності. Проте аналіз наукових джерел свідчить, що проблема впливу когнітивних фільтрів на формування особливостей сприйняття та поведінки водіїв-початківців є недостатнім та має фрагментарний характер. Важливо зрозуміти, яким чином індивідуальні особливості мислення, зокрема особливості когнітивних фільтрів когнітивні фільтри, впливають на інтерпретацію дорожніх ситуацій, прийняття рішень та формування поведінкових стратегій у процесі

навчання водінню. У контексті зростання інтенсивності дорожнього руху та підвищених вимог до безпеки, тривожних умов війни, дослідження цих механізмів є важливим кроком до розробки ефективних психологічних підходів до підготовки водіїв.

Висновки до розділу 1

У результаті теоретико-методологічного аналізу встановлено, що когнітивні фільтри є систематичними помилками сприйняття, інтерпретації та оцінки інформації, які формуються на основі стійких переконань і автоматичних думок індивіда.

З'ясовано, що в сучасних когнітивно-поведінкових дослідженнях автоматичні думки розглядаються як безпосередні індикатори когнітивних фільтрів. Саме через зміст автоматичних думок стає можливим емпірично виявити домінуючі когнітивні викривлення, тому для даного дослідження ця категорія є і підхід є найбільш методологічно доцільні.

Проаналізовано основні види когнітивних фільтрів, описані у когнітивно-поведінковому підході, зокрема чорно-біле мислення, надмірне узагальнення, катастрофізацію, читання думок, передбачення майбутнього, персоналізацію, знецінення позитивного та інші. Встановлено, що ці викривлення впливають на спосіб оцінки ситуації, рівень тривожності та характер поведінкових реакцій.

По-друге, визначено теоретичні засади дослідження когнітивних фільтрів у контексті психології водіння. Уточнено зміст поняття “психологія водіння” як складової автотранспортної психології, що вивчає психічні процеси та поведінку водія у системі “водій - автомобіль - дорога - середовище”. Встановлено, що сучасні дослідження зосереджені на когнітивному навантаженні, увазі, прийнятті рішень, оцінці ризику та

емоційній регуляції, однак проблема когнітивних фільтрів у даному контексті залишається недостатньо систематизованою.

По-третє, обґрунтовано специфіку водіїв-початківців як окремої дослідницької групи. Встановлено, що для них характерні високий рівень когнітивного навантаження, недостатня автоматизація навичок, нестабільність уваги та підвищена тривожність, що ускладнює обробку інформації та прийняття рішень. Доведено, що когнітивні фільтри в цій групі можуть суттєво впливати на інтерпретацію дорожніх ситуацій і формування поведінкових стратегій, що зумовлює підвищені ризики у процесі навчання та самостійного водіння.

Отже, у першому розділі сформовано теоретико-методологічну основу дослідження, уточнено категоріально-понятійний апарат та обґрунтовано актуальність та специфіку емпіричного дослідження когнітивних фільтрів у водіїв-початківців.

РОЗДІЛ 2

МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ ПСИХОЛОГІЧНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ КОГНІТИВНИХ ФІЛЬТРІВ У ВОДІЇВ-ПОЧАТКІВЦІВ

2.1 Організація дослідження психологічних особливостей когнітивних фільтрів у водіїв-початківців

Організація емпіричного дослідження когнітивних фільтрів у водіїв-початківців передбачала визначення вибірки, опис її психологічних особливостей, а також підбір підходящих методів дослідження.

Дослідження проводилося на базі автошколи Hygge autoschool (ТОВ “ХЮГГЕ АВТОСКУЛ”) [13], де здійснюється підготовка майбутніх водіїв, що забезпечило доступ до цільової аудиторії та дозволило дослідити когнітивні особливості в реальних умовах навчання. Вибірка включала осіб різного віку та рівня попереднього досвіду, що дозволило отримати більш узагальнену картину психологічних особливостей водіїв-початківців.

У дослідженні взяли участь водії-початківці - особи, які перебувають на етапі навчання в автошколі, мають незначний досвід керування транспортним засобом або вже отримали посвідчення водія вперше але мають тимчасове посвідчення (досвід до 2х років). Згідно з чинними нормативними вимогами, у разі вчинення більше трьох адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху такі водії підлягають повторному складанню іспитів. Водії-початківці часто використовують розпізнавальний знак з обмеженням швидкості до 70 км/год, що додатково підкреслює їхній статус та необхідність обережніший участі в дорожньому русі. Ці особливості зумовлюють доцільність їх окремого психологічного дослідження.

Досліджувана категорія, водії-початківці мають свої певні Психологічні особливості, які варто рахувати. Згідно з положеннями транспортної психології (В. А. Гайдукевич, О. Б. Потійчук) [4], водії-початківці є специфічною категорією учасників дорожнього руху, для якої характерні особливості психічної діяльності, пов'язані з етапом формування навичок керування.

До ключових психологічних характеристик цієї групи належать:

- Відсутність автоматизованих навичок - більшість дій здійснюється на рівні свідомого контролю, що значно підвищує когнітивне навантаження.
- Підвищена напруженість уваги - водій змушений одночасно контролювати велику кількість факторів: дорожню обстановку, правила руху, технічне керування автомобілем.
- Повільність сенсомоторних реакцій - через недостатній досвід реакції є менш швидкими та менш точними.
- Фрагментарність сприйняття ситуації - увага часто концентрується на окремих елементах, що може призводити до пропуску важливої інформації.
- Невпевненість в своїх навичках (що є характерним для початківців до 2х років, бо після створюється ефект надмірної впевненості)
- Залежність від іншого (інструктора/інспектора/більш досвідченої особи) - у прийнятті рішень водії-початківці часто орієнтуються на підказки, що уповільнює формування автономності.
- Недостатній рівень прогнозування дорожньої ситуації - складнощі у передбаченні дій інших учасників руху.

- Особливою характеристикою цієї групи є підвищене когнітивне навантаження, яке виникає через необхідність одночасної обробки великого обсягу інформації. Це створює передумови для виникнення когнітивних викривлень та помилок у прийнятті рішень.
- Важливою характеристикою водіїв-початківців є підвищений рівень тривожності, який обумовлений як внутрішніми, так і зовнішніми факторами.

Організація дослідження психологічних особливостей когнітивних фільтрів у водіїв-початківців була побудована з урахуванням специфіки даної категорії як окремої групи учасників дорожнього руху, для якої характерні підвищене когнітивне навантаження, відсутність автоматизованих навичок та особливості психічної діяльності на етапі навчання. Вибірка, сформована на базі мережі львівських автошкіл Nuyge autoschool (товариство з обмеженою відповідальністю “ХЮГГЕ АВТОСКУЛ” (ТОВ “ХЮГГЕ АВТОСКУЛ”)), дозволила дослідити когнітивні процеси у реальних умовах навчання водінню, що підвищує практичну значущість отриманих результатів. Визначені психологічні характеристики водіїв-початківців, зокрема напруженість уваги, фрагментарність сприйняття, залежність від зовнішніх підказок та обмеженість прогнозування, створюють передумови для прояву когнітивних фільтрів, що обґрунтовує доцільність їхнього подальшого емпіричного вивчення в межах даного дослідження.

2.2 Методики дослідження психологічних особливостей когнітивних фільтрів у водіїв-початківців

Враховуючи специфіку теми дослідження, а також те що тема є мало розкрита, було обрано комплекс методів збору інформації, психодіагностики та психокорекції. Це і якісний контент-аналіз з елементами тематичного аналізу, шкала тривожності Бека (BAI), опитувальник когнітивних фільтрів адаптований для водіїв-початківців, кореляційний аналіз Спірмена, методи корекції (КПТ, майндфулнес), а також повторна діагностика (таб. 2.1)

Таблиця 2.1

Етапи проведення дослідження

№	Метод та етапи дослідження	Що вимірює	Чому обраний
1	Якісний контент-аналіз матеріалів анкетування студентів автошколи (2024–2025pp.)	Автоматичні думки водіїв-початківців	Дозволяє отримати реальні дані з великої вибірки та виявити тематичні психологічні особливості когнітивних фільтрів в дослідження
2	Шкала тривожності Бека (BAI)	Рівень тривожності (когнітивні та соматичні прояви)	Валідна та широко застосовували методика для оцінки тривожності
3	Опитувальник когнітивних фільтрів водіїв-початківців (ОКФ-ВП)	Специфічні викривлення у водіїв-початківців	Адаптований під реальні ситуації водіння
4	Кореляційний аналіз Спірмена	Зв'язок когнітивних викривлень і тривожності	Обраний у зв'язку з невеликою вибіркою, а також дає можливість підтвердити або спростувати гіпотезу про їх взаємозалежність

1. Якісний контент-аналіз з елементами тематичного аналізу. На початковому етапі дослідження важливим було зібрати інформацію типові автоматичні думки водіїв-початківців як досліджувану, які є індикатором когнітивних фільтрів.

З цією метою як метод збору та аналізу інформації було використано якісний контент-аналіз з елементами тематичного аналізу, що дозволяє системно обробляти відкриті текстові дані, виділяти смислові одиниці та формувати узагальнені категорії. Цим методом займаються ціла низка науковців в гуманітарних науках такі, як Філіпп Майрінг [48], Вірджинія Браун, Вікторія Кларк [56]. В основу нашого дослідження увійшла напрацювання Філіпп Майрінга [48].

Емпіричною базою дослідження стали матеріали анкетування водіїв-початківців, надані базою практики - автошколою . Анкетування проводилося у межах навчального процесу на постійній основі та не мало спеціально спрямованого психодіагностичного характеру, що дозволило отримати більш природні, нефільтровані відповіді респондентів.

До вибірки увійшли відповіді бажаючих студентів автошколи Nuyge autoschool ($n = 453$), які проходили навчання у період 2024-2025 років. Участь в анкетуванні була добровільною, що забезпечило щирість відповідей та відобразило реальні переживання водіїв-початківців.

Аналіз здійснювався за індуктивним принципом - від конкретних відповідей до узагальнення. На першому етапі проводили ознайомлення з масивом даних, далі - виділення смислових одиниць (висловлювань, що відображають автоматичні думки), їх кодування та подальше групування у категорії.

Для обробки текстових даних використовувалися допоміжні цифрові інструменти, які допомагали структуризації матеріалу та виявлення повторюваних смислових патернів відповідно до принципів

якісного контент-аналізу [49]. після чого здійснювалася інтерпретація результатів якісного контент-аналізу

Ціллю якісного контент-аналізу було виявлено типові автоматичні думки водіїв-початківців. Подальша інтерпретація дозволила співвіднести ці автоматичні думки з когнітивними фільтрами, що лежать в основі емоційних реакцій та поведінки.

Наступним кроком було вже точкове дослідження на дослідній групі (n=32 особи), де використовувався комплекс стандартизованих і авторських методик.

2. Для оцінки емоційного стану було використано шкалу тривожності А. Бека (Beck Anxiety Inventory), яка дозволяє визначити рівень ситуативної та соматичної тривожності. (дод. Б)

Тривожність є одним із ключових психологічних факторів, що впливають на поведінку водія в умовах навчання та самостійної їзди та нерозривно пов'язана з когнітивними фільтрами. З позиції когнітивно-поведінкового підходу, саме у працях А. Бека, тривожність розглядається як результат функціонування дезадаптивних когнітивних схем та викривлень, що проявляються у вигляді автоматичних думок [32]. Тому когнітивні фільтри визначають характер інтерпретації ситуації, формуючи сприйняття загрози навіть за умов об'єктивної безпеки.

У контексті навчання водінню тривожність набуває особливої значущості, оскільки діяльність водія-початківця пов'язана з підвищеним рівнем відповідальності, невизначеністю та високим когнітивним навантаженням. За відсутності автоматизованих навичок будь-яка ситуація на дорозі може сприйматися як потенційно небезпечна, що активізує тривожні реакції.

3. Останнім інструментом був опитувальник когнітивних фільтрів водіїв-початківців, який розроблений нами спеціально для даного дослідження з урахуванням специфіки вибірки. (дод. Б)

Водіїв-початківців мають свою певні страхи, помилки, реакція на інструктора, дорожні ситуації. Опитувальник містить 55 тверджень, об'єднаних у 11 шкал, що відповідають різним типам когнітивних викривлень: катастрофізація, чорно-біле мислення, знецінення позитивного, читання думок, передбачення майбутнього, персоналізація тощо.

Оцінювання здійснюється за шкалою від 0 до 4 балів, що дозволяє визначити рівень вираженості кожного когнітивного фільтра. Інтерпретація результатів за окремими шкалами здійснюється таким чином:

- 0-6 балів - низький рівень вираженості когнітивного фільтра;
- 7-13 балів - помірний рівень;
- 14-20 балів - високий рівень, що може впливати на емоційний стан і поведінку водія.

Загальний показник визначається як сумарний індекс когнітивних викривлень, який відображає рівень когнітивної ригідності особистості. (додаток)

4. Для перевірки взаємозв'язку між рівнем тривожності та вираженістю когнітивних викривлень було використано кореляційний аналіз Спірмена. Оскільки вибірка є невеликою ($n = 32$) і показники мають порядковий характер, вибір є доцільний. Він дозволяє визначити існування зв'язок між змінними, визначити наскільки він сильний а також його напрям (прямий або зворотний).

Для кожного респондента було визначено сумарний бал за шкалою тривожності Бека (BAI) та загальний індекс когнітивних викривлень (ОКФ-ВП). У програмі SPSS було виконано: введення індивідуальних

даних респондентів - ранжування показників - застосування функції Bivariate Correlation - вибір коефіцієнта Spearman (ρ) - перевірка статистичної значущості (p-value). Отримане значення порівнювали із критичним рівнем значущості ($p \leq 0,01$).

Висновки до розділу 2

Отже, у процесі організації дослідження було визначено, що вивчення когнітивних фільтрів у водіїв-початківців потребує комплексного підходу, який враховує як індивідуальні психологічні характеристики, так і контекст навчання водінню.

Поєднання різних методик, зокрема якісних і кількісних методів, зокрема якісного контент-аналізу, стандартизованих психодіагностичних методик та статистичних процедур, використано не лише зафіксувати рівень тривожності, але й для глибшого розкриття психологічні особливості когнітивних фільтрів.

Розроблення авторського опитувальника забезпечило можливість виявлення типових когнітивних викривлень, характерних саме для цієї категорії, а кореляційний аналіз - встановлення взаємозв'язків між когнітивними та емоційними компонентами.

Таким чином, організація дослідження, методологія, обраний комплекс методів забезпечив можливість всебічного аналізу когнітивних фільтрів у водіїв-початківців та створив методичну основу для подальшого аналізу результатів і розробки корекційної програми.

РОЗДІЛ 3

РОЗДІЛ 3. АНАЛІЗ РЕЗУЛЬТАТІВ ДОСЛІДЖЕННЯ ПСИХОЛОГІЧНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ КОГНІТИВНИХ ФІЛЬТРІВ У ВОДІЇВ-ПОЧАТКІВЦІВ

У даному розділі представлено результати емпіричного дослідження психологічних особливостей когнітивних фільтрів у водіїв-початківців. Аналіз отриманих даних здійснювався поетапно, відповідно до обраних психодіагностичних методик. Такий підхід дозволив більш структуровано розглянути особливості когнітивних фільтрів та визначити їх вираженість та розробити корекційну .

3.1. Аналіз та інтерпретація результатів дослідження психологічних особливостей когнітивних фільтрів у водіїв-початківців

На першому етапі було проведено якісний контент-аналіз відкритих питань з анкетування студентів автошколи за 2024-2025 роки. У результаті проведеного якісного контент-аналізу дало можливість сформулювати глибше зрозуміти психологічний портрет водія-початківця ще до використання стандартизованих психодіагностичних методик, а головне було виявлено типові автоматичні думки, які супроводжують процес навчання водінню у водіїв-початківців. Зміст цих думок дозволив здійснити їх інтерпретацію через призму когнітивних фільтрів, що є характерними для когнітивно-поведінкового підходу.

У процесі аналізу було виявлено кілька домінуючих груп автоматичних думок:

1. Катастрофізація - одна з найбільш поширених категорій. Вона проявляється у схильності очікувати найгірший сценарій розвитку подій: “Боюсь створити аварійну ситуацію”, “Боюсь вбити людину / тварину”, “Боюсь, що помру або станеться ДТП з жертвами”, “Боюсь, що не зреаую

і це призведе до аварії”. Такі думки свідчать про гіперболізацію ризику та формування у свідомості водія загрозливих сценаріїв, які не завжди відповідають реальній ситуації.

2. Недовіра до світу та інших учасників руху. Характерною є установка, що небезпека походить не лише від себе, а й від інших: “Боюсь інших водіїв”, “Не довіряю нікому на дорозі”, “Інші можуть створити аварійну ситуацію”, “Хтось може врізатися в мене”. Це відображає когнітивний фільтр типу “персоналізація” і “надмірне узагальнення”, з акцентом що небезпека зовні, який підсилює тривожність і знижує відчуття контролю.

3. Знецінення власних можливостей та низька самооцінка. Виявлено значну кількість думок, пов’язаних із сумнівами у власній компетентності: “Я не впораюсь”, “Я не навчусь”, “Я неуважна, можу зробити помилку”, “Я можу розгубитися і нічого не зробити”. Це свідчить про наявність когнітивного фільтра «знецінення себе» та формування установки неефективності.

4. Страх помилки та перфекціонізм. Багато відповідей містять страх допустити навіть незначну помилку: “Боюсь зробити щось не так”, “Боюсь помилитись на іспиті”, “Страшно забути або переплутати”, “Помилка може мати серйозні наслідки”. Це вказує на когнітивний фільтр “чорне-біле мислення” “все або нічого” та завищені вимоги до себе.

5. Гіпервідповідальність проявлялась в високому рівні відповідальності за життя інших: “Відповідальність за пасажирів”, “Боюсь нашкодити своїй дитині”, “Боюсь завдати шкоди іншим”. Це формує підвищене емоційне напруження та страх прийняття рішень.

6. Страх втрати контролю та когнітивного перевантаження. Часто зустрічаються думки про нездатність впоратись із ситуацією: “Не зможу зорієнтуватись”, “Не встигну зреагувати”, “Не зможу контролювати все одночасно”, “Занадто багато інформації”. Це відповідає когнітивному

перевантаженню, характерному для початкового етапу формування навички.

7. Соціальна оцінка та страх осуду. Виявлено значний вплив соціального фактора: “Боюсь, що будуть сигналити”, “Боюсь осуду інших водіїв”, “Інструктор буде сварити”, “Буду виглядати некомпетентно”. Це відображає когнітивний фільтр “читання думок” та залежність від зовнішньої оцінки.

8. Уникнення та страх нового досвіду. Частина відповідей демонструє загальний страх перед новизною: “Боюсь сідати за кермо”, “Страх першого виїзду”, “Страх невідомості”. Це характерно для початкових етапів навчання і пов’язано з відсутністю сформованого досвіду (табл.3.1)

Таблиця 3.1

Відповідність думок і когнітивних фільтрів (КПТ-інтерпретація)

№	Приклад думки	Когнітивний фільтр	Пояснення
1	“Я не впораюсь”	Знецінення себе	Заниження власних здібностей
2	“Я можу вбити людину”	Катастрофізація	Перебільшення наслідків
3	“Інші водії небезпечні”	Узагальнення	Узагальнення негативного досвіду
4	“Якщо помилюсь - це катастрофа”	Чорно-біле мислення	Відсутність гнучкості мислення
5	“Всі будуть сигналити і злитися”	Читання думок	Приписування думок іншим

Когнітивні фільтри у водіїв-початківців мають системний характер і проявляються у вигляді типових автоматичних думок, які безпосередньо впливають на емоційний стан та поведінку під час навчання водінню.

Найбільш вираженими є: катастрофізація, недовіра до інших, знецінення власних можливостей, страх помилки, гіпервідповідальність. Важливо зазначити, що ці когнітивні фільтри не існують ізольовано, а взаємопов'язані між собою, підсилюючи загальний рівень тривожності та формуючи замкнене коло: думка - емоція (тривога) - поведінка (уникнення або помилки) - підтвердження думки. (дод. А)

Думки про власну неспроможність впоратися із керуванням автомобілем пов'язані зі знеціненням власних можливостей, а очікування негативної оцінки з боку інших - із феноменом «читання думок». Автоматичні думки є когнітивними маркерами, через які проявляються когнітивні фільтри, що визначають емоційні реакції та поведінку водіїв-початківців у процесі навчання водінню.

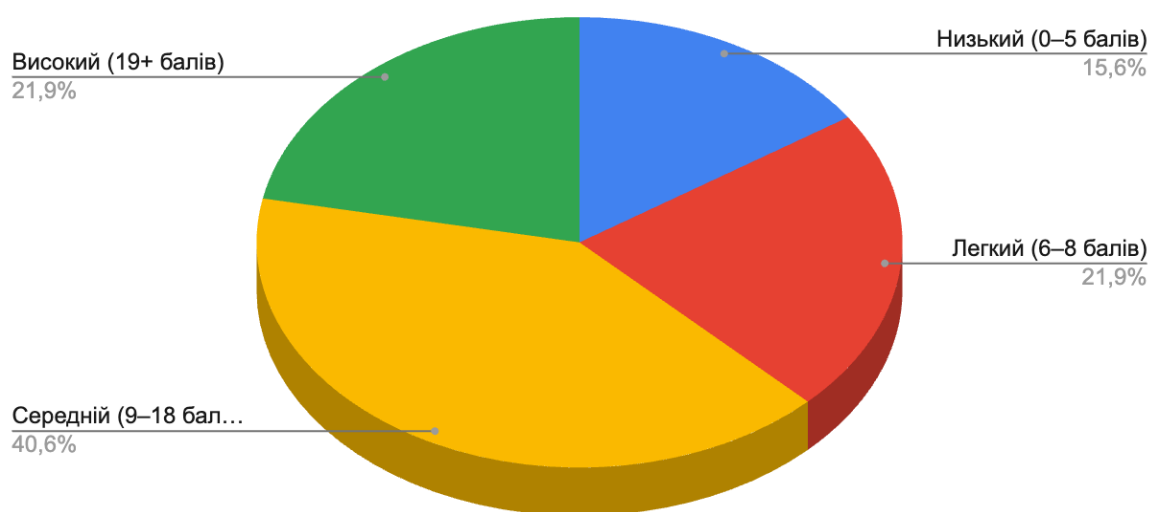
Якісний контент-аналіз, по-перше, дозволив виявити типові автоматичні думки водіїв-початківців також структурувати їх у вигляді когнітивних фільтрів, по-друге доповнити психологічний портрет водія-початківця і крім того обґрунтувати доцільність подальшого використання кількісних методик, а саме шкали тривожності Бека та авторського опитувальника когнітивних фільтрів водіїв-початківців. Отримані результати стали основою для подальшого аналізу рівня тривожності та специфіки когнітивних викривлень у досліджуваній вибірці, а також для розробки корекційної програми.

На другому етапі дослідження було проведено оцінку рівня тривожності у дослідній групі ($n = 32$) за допомогою шкали тривожності Бека. За результатами обробки отриманих даних було встановлено наступний розподіл рівнів тривожності: 62% респондентів мають середній (41%) або високий (21%) рівень тривожності, що є психологічно значущим показником прояву тривожності водіїв-початківців.

Таблиця 3.2

**Результати дослідження прояву тривожності водіїв-початківців
за шкалою Бека**

№	Рівень тривожності	Кількість осіб	%
1	Низький (0-5 балів)	5	16%
2	Легкий (6-8 балів)	7	22%
3	Середній (9-18 балів)	13	41%
4	Високий (19+ балів)	7	21%



**Рис. 3.1. Діаграма результати дослідження прояву тривожності
водіїв-початківців за шкалою Бека**

Отримані результати свідчать про те, що для більшості водіїв-початківців характерний підвищений рівень тривожності, який

проявляється як у когнітивній, так і у соматичній формі.

Найбільш частими проявами були:

- страх втрати контролю;
- відчуття напруження та неможливість розслабитись;
- страх, що “станеться найгірше”;
- прискорене серцебиття та соматичні реакції.

Ці результати підтверджують положення когнітивно-поведінкової теорії А. Бека [32], згідно з якою тривожність формується внаслідок дезадаптивних когнітивних схем і автоматичних думок..

У контексті водіння це означає, що навіть об’єктивно безпечні ситуації можуть сприйматись як загрозливі через наявність когнітивних викривлень.

Цікаво було відслідкувати різні, фактори тривожності, а саме внутрішні і зовнішні і фактор умови. До внутрішніх факторів належать: страх помилки, невпевненість у власних навичках, очікування негативної оцінки (інструктором або інспектором, пасажиром або іншими учасниками руху). До зовнішніх факторів: складність дорожнього середовища, інтенсивність руху; соціальний тиск. Окремо слід зазначити, що в умовах сучасної соціальної ситуації, зокрема воєнного стану в Україні, загальний рівень тривожності населення суттєво підвищений. Це впливає і на водіїв-початківців, посилюючи їх емоційне напруження, знижуючи стійкість до стресу та ускладнюючи процес керування транспортним засобом.

Таким чином, тривожність виступає не лише індивідуальною характеристикою, а й контекстуально обумовленим фактором, що впливає на формування когнітивних фільтрів.

На третьому етапі дослідження було використано авторський опитувальник когнітивних фільтрів водіїв-початківців, який дозволив

оцінити загальний індекс когнітивних викривлень та вираженість окремих типів когнітивних викривлень (табл. 3.3 та рис. 3.2).

Таблиця 3.3

Загальний індекс когнітивних викривлень водіїв-початківців

№	Рівень	Кількість осіб	%
1	Низький (0–40 балів)	4	12,5%
2	Середній (41–85 балів)	18	56,3%
3	Високий (86–132 балів)	10	31,2%

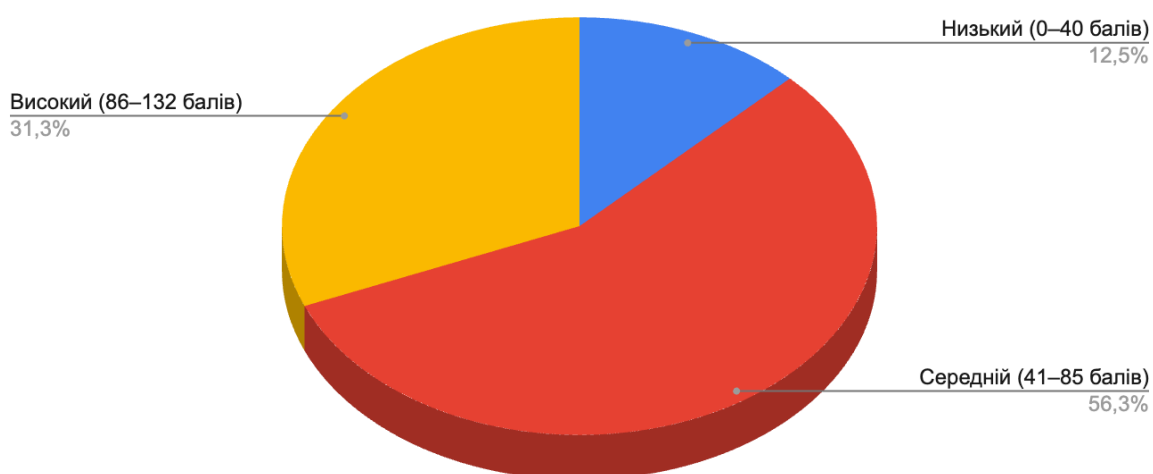


Рис. 3.2. Діаграма індексу когнітивних викривлень водіїв-початківців

Результати авторського опитувальника когнітивних фільтрів (ОКФ-ВП) мають наступний вигляд: високий рівень 31,2%, середній -

56,3% когнітивних викривлень, що свідчить про значну поширеність когнітивних фільтрів у даній вибірці.

За результатами аналізу середніх значень по шкалах було виявлено найбільш домінуючі когнітивні викривлення: “Катастрофізація”, “Передбачення”, “Читання думок” та “Емоційне узагальнення”. Середній прояв мають фільтри: “Персоналізація” та “Чорно-біле мислення”. Встановлено, що автоматичні думки виступають безпосередніми проявами когнітивних викривлень. Зокрема, думки, пов’язані з очікуванням аварійної ситуації, відображають катастрофізацію, тоді як переконання щодо небезпеки інших водіїв свідчать про узагальнення та негативну відбір інформації (табл. 3.4).

Таблиця 3.4

Середніх значень когнітивних викривлень водіїв-початківців

№	Когнітивний фільтр	Рівень
1	Катастрофізація	Високий
2	Передбачення майбутнього	Високий
3	Читання думок	Середній–високий
4	Персоналізація	Середній
5	Чорно-біле мислення	Середній
6	Емоційне узагальнення	Середній–високий

Крім того водії-початківці схильні перебільшувати ймовірність негативних подій та їх наслідки, за рахунок фільтру катастрофізація. Передбаченням негативного майбутнього: водії очікують

невдачі (провал іспиту, помилки на дорозі), що знижує впевненість і підвищує емоційне напруження. Залежністю від соціальної оцінки: виражений фільтр “читання думок” свідчить про орієнтацію на оцінку інших водіїв, інструктора та інспектора. Персоналізацією: водії схильні брати на себе надмірну відповідальність навіть за ситуації, які не повністю залежать від них. Когнітивною ригідністю: “Чорно-біле мислення” та “Емоційне узагальнення” ускладнюють адаптацію до нових ситуацій на дорозі.

Тож за використання опитувальника когнітивних фільтрів водіїв-початківців отримані результати мають наступний вигляд:

- Водії-початківці мають свій набір специфічні психологічні особливості когнітивних фільтрів, а саме домінування фільтрів як катастрофізація, передбачення майбутнього, читання думок, емоційне узагальнення. Тож висунута нами гіпотеза №1 - “Для водіїв-початківців характерні специфічні психологічні особливості когнітивних фільтрів, підвищена вираженість катастрофізації, що пов’язано з особливостями сприйняття дорожніх ситуацій в умовах недостатнього досвіду та підвищеного рівня тривожності” - підтвердилась частково. Встановлено, що когнітивний фільтр катастрофізації дійсно є одним із домінуючих у водіїв-початківців, однак він проявляється у взаємозв’язку з іншими когнітивними викривленнями та не є єдиним визначальним фактором.

Останній етап дослідження перевірка встановленого у ході попереднього аналізу гіпотези про взаємозв’язок між рівнем тривожності та вираженістю когнітивних викривлень було проведено кореляційний аналіз Спірмена.

Нагадаємо гіпотезу: у водіїв-початківців існує взаємозв’язок між рівнем тривожності та вираженістю когнітивних викривлень: чим вищий

рівень тривожності, тим більш вираженими є когнітивні фільтри, які впливають на сприйняття дорожніх ситуацій та поведінку за кермом.

В ході обчислення в програмі SPSS коефіцієнт кореляції Спірмена становить $\rho = 0,68$, що свідчить про достатньо сильний прямий зв'язок між рівнем тривожності та вираженістю когнітивних викривлень у водіїв-початківців. Статистична значущість результату ($p \leq 0,01$) підтверджує, що виявлений зв'язок не є випадковим і має наукову достовірність.



Рис. 3.3. Зв'язок між рівнем тривожності (BAI) та вираженістю когнітивних викривлень (ОКФ-ВП)

На рисунку 3.3 представлено діаграму розсіювання, яка ілюструє позитивний зв'язок між рівнем тривожності та когнітивними викривленнями. Візуально простежується тенденція: зі зростанням рівня

тривожності зростає і рівень когнітивних викривлень, що підтверджує результати кореляційного аналізу ($\rho = 0,68$; $p \leq 0,01$).

Це означає, що чим вищий рівень тривожності у водія-початківця, тим більш вираженими є когнітивні викривлення (катастрофізація, передбачення негативного майбутнього, читання думок тощо). Отримані результати узгоджуються з положеннями когнітивно-поведінкової теорії, відповідно до якої тривожність формується через систему дезадаптивних когнітивних схем.

Отримані результати дозволяють підтвердити висунуту гіпотезу: між рівнем тривожності та вираженістю когнітивних викривлень у водіїв-початківців існує статистично значущий прямий зв'язок. Крім того когнітивні фільтри виступають не лише супутнім, а ключовим фактором формування тривожності (рис. 3.4).

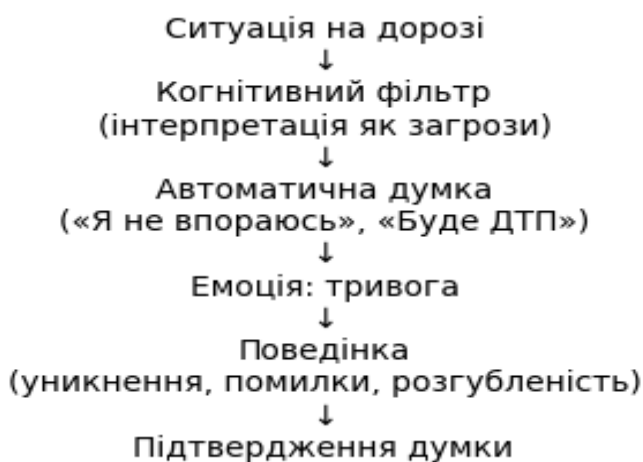


Рис. 3.4. Механізм формування тривожності у водіїв-початківців через когнітивні фільтри

Схема ілюструє когнітивно-поведінковий механізм формування тривожності. Початкова ситуація інтерпретується через когнітивні фільтри як потенційно небезпечна, що запускає автоматичні негативні думки. Це у

свою чергу, викликає емоцію тривоги та впливає на поведінку водія, яка стає менш ефективною. У результаті відбувається підтвердження первинної негативної установки, що підтримує замкнене коло тривожності. Для водіїв-початківців та викладачам автошкіл важливо зазначити, що проблема існує не в самій ситуації, а в її інтерпретації - саме тому робота також важлива і з мисленням, а не лише з навичками водіння.

3.2. Практичні рекомендації та напрями корекції когнітивних фільтрів у водіїв-початківців

За результатами проведеного емпіричного дослідження, когнітивні фільтри виступають психологічним механізмом, який визначає особливості сприйняття дорожніх ситуацій, рівень тривожності та поведінкові реакції водіїв-початківців. Виявлені когнітивні фільтри, зокрема катастрофізація, чорно-біле мислення, передбачення негативного майбутнього, персоналізація та залежність від соціальної оцінки, формують дезадаптивні моделі реагування, що ускладнюють процес навчання водінню.

У сучасних умовах війни підготовки водіїв особливої актуальності набуває впровадження психологічного супроводу в діяльність автошкіл, що передбачає реалізацію цілеспрямованої корекційно-розвивальної роботи, спрямованої на зміну когнітивних фільтрів та розвиток більш гнучкого мислення у водіїв-початківців. У межах даного дослідження було розроблено та апробовано комплексну програму психологічного супроводу, інтегровану в освітній процес автошколи, що підтверджено результатами, представленими у науковій публікації: “Роль психолога в автошколі: від підтримки до формування стійкості” [12, 13, 14].

Ключовим підходом, покладеним в основу корекційної роботи, стала когнітивно-поведінкова терапія (КПТ), розроблена А. Беком [30, 31, 32]. Вибір саме цього підходу зумовлений тим, що відповідно до когнітивної моделі, емоційні реакції та поведінка людини визначаються не самими подіями, а їх інтерпретацією. У контексті водіння це означає, що не сама дорожня ситуація викликає тривогу, а ті думки, які її супроводжують (“я не впораюся”, “це небезпечно”, “я потраплю в ДТП”).

Когнітивні фільтри виступають своєрідними “спотворюючими склом”, через які водій сприймає реальність. Вони формують автоматичні негативні думки, які запускають емоційну реакцію тривоги та відповідну поведінку.

Саме тому основною метою КПТ у роботі з водіями-початківцями є перш за все виявлення автоматичних думок, усвідомлення когнітивних фільтрів, формування альтернативних, більш реалістичних інтерпретацій, розвиток навичок саморегуляції та планування нової адаптивної поведінки

У практичній роботі використовувалися такі КПТ техніки:

1. Ідентифікація автоматичних думок.

Водії навчалися помічати власний внутрішній діалог у ситуаціях напруження. Наприклад: “Я потраплю в ДТП”, “Всі дивляться на мене”, “Я не впораюся”.

2. Когнітивна реструктуризація.

Передбачала аналіз цих думок через запитання: “Наскільки це реально? Які є докази “за” і “проти”? “Що найгірше може статися і як я з цим впораюся?”

У результаті формувалися альтернативні думки: “Я можу помилитися, але це нормально на етапі навчання”.

3. Щоденник думок.

Використовувався як інструмент самоспостереження, що дозволяв відстежувати повторювані когнітивні фільтри, автоматичні думки та поступово змінювати стиль мислення.

4. Робота з катастрофізацією.

Оскільки саме цей фільтр виявився найбільш вираженим, застосовувалася техніка “декатастрофізації” (поступове зниження значущості негативного сценарію).

5. Крім КПТ в програму увійшов майндфулнес. Можемо говорити про так звану інтеграцію майндфулнес-підходу [60, 61]. Важливим компонентом програми стали практики усвідомленості, які дозволяють змінити ставлення до власних думок. [21, 29, 38, 57, 58]. Якщо КПТ працює зі змістом мислення, то майндфулнес - із процесом спостереження за ним.

6. Основна ідея, яку важливо донести для водіям-початківцям, у яких тривожні думки як об’єктивну реальність, полягає в тому, що думка - це не факт, а лише психічний процес [57, 58].

7. У роботі застосовувалися методи які дозволяють знижувати рівень фізіологічного напруження та покращувати концентрацію уваги:

- дихальні техніки (“подовжений видих на кермо”, “квадратне дихання”, “ $\frac{1}{2}$ дихання”);
- вправи на заземлення (5-4-3-2-1, “дотик до керма”);
- переключення уваги між елементами дороги, “погляд 360””, “трикутник уваги”)
- короткі відволікаючі техніки у моменті тривоги (“STOP думка”, “Відкладена емоція”).

У корекційній програмі також використовувалися елементи сугестивного впливу, які реалізовувалися через:

- позитивні формулювання (афірмації);

- підтримувальні фрази інструктора;
- формування внутрішнього “підтримуючого голосу”.

Це особливо важливо для водіїв-початківців, які мають високий рівень залежності від зовнішньої оцінки.

Розроблена програма базується на поєднанні підходів когнітивно-поведінкової терапії, майндфулнес-практик, психоедукації та методів розвитку саморегуляції, що підтвердили свою ефективність у процесі переддипломної практики. Зокрема, було встановлено, що комплексне застосування зазначених підходів сприяє зниженню рівня тривожності, підвищенню впевненості та покращенню когнітивної гнучкості водіїв-початківців.

Корекційна програма включала такі основні напрями:

1. Психоедукаційний компонент.

Спрямований на формування у водіїв-початківців розуміння природи тривожності, механізмів виникнення когнітивних викривлень та їх впливу на поведінку за кермом. У процесі реалізації використовувалися лекції та тренінгові заняття, під час яких учасники ознайомлювалися зі схемою “подія - думка - емоція - дія”, що дозволило підвищити рівень усвідомлення власних психологічних процесів.

2. Діагностично-рефлексивний компонент.

Передбачав виявлення індивідуальних когнітивних фільтрів за допомогою авторського опитувальника та аналіз автоматичних думок, що виникають у процесі навчання водінню. Це дозволило учасникам усвідомити власні дезадаптивні установки та їх вплив на емоційний стан.

3. Когнітивно-поведінкова корекція.

Включала роботу з автоматичними думками шляхом їх ідентифікації, критичного аналізу та когнітивної реструктуризації. Використовувалися техніки сократівського діалогу, ведення “щоденника думок”, формування

альтернативних інтерпретацій ситуацій, що сприяло зниженню інтенсивності негативних переживань.

4. Розвиток навичок саморегуляції.

Застосовувалися техніки дихання, майндфулнес-практики, вправи на концентрацію уваги (“трикутники уваги”, “5-4-3-2-1”), що дозволило знижувати рівень емоційної напруги та покращувати контроль над психофізіологічними реакціями .

5. Тренінгова робота зі студентами автошколи.

Було проведено лекції-тренінги, спрямовані на формування впевненості, розвиток усвідомленості та навичок подолання тривоги у процесі навчання водінню. Учасники відпрацьовували типові дорожні ситуації, навчалися розпізнавати власні когнітивні реакції та обирати ефективні стратегії поведінки .

6. Робота з інструкторами автошколи.

Важливим напрямом стало підвищення психологічної компетентності інструкторів, зокрема щодо розпізнавання когнітивних фільтрів у студентів, використання підтримувальної комунікації та застосування мікроінтервенцій у ситуаціях підвищеної тривоги. Це сприяє створенню безпечного навчального середовища та зниженню психологічного тиску на учнів (дод. Г).

7. Індивідуальна психологічна робота.

Здійснювалася у форматі короткотривалих консультацій, спрямованих на опрацювання індивідуальних страхів, автоматичних думок та формування більш адаптивних моделей мислення і поведінки (дод. Д).

Результати апробації програми засвідчили її ефективність в автошколі *Nygge autoschool* (ТОВ “ХЮГГЕ АВТОСКУЛ”): було зафіксовано зниження рівня тривожності, зменшення вираженості когнітивних викривлень, підвищення впевненості у власних діях та покращення концентрації уваги під час навчання водінню [12, 13, 14].

Отже, запропоновані практичні рекомендації та напрями корекції можуть бути використані у діяльності автошкіл, зокрема у процесі психологічного супроводу водіїв-початківців, підготовці інструкторів та організації навчального процесу. Їх впровадження сприятиме не лише підвищенню ефективності навчання водінню, але й формуванню психологічної стійкості, впевненості та безпечної поведінки учасників дорожнього руху.

Висновки до розділу 3

Отже, у третьому розділі було здійснено комплексний аналіз результатів емпіричного дослідження психологічних особливостей когнітивних фільтрів у водіїв-початківців.

По-перше, у процесі якісного контент-аналізу було виявлено типові автоматичні думки, які є складовою когнітивних фільтрів. Зокрема, було визначено, що найбільш характерними когнітивними фільтрами є катастрофізація, передбачення майбутнього (і виключно негативного), залежність від соціальної оцінки (зокрема фільтр “читання думок”), персоналізація, а також когнітивна ригідність, що проявляється через чорно-біле мислення та емоційне узагальнення. Було проаналізовано, що сукупна дія цих фільтрів ускладнює адаптацію до нових дорожніх ситуацій, знижує гнучкість мислення та впливає на поведінкові реакції водіїв-початківців.

По-друге, у ході кількісного дослідження було встановлено, що більшість респондентів мають середній або високий рівень тривожності, що свідчить про психологічну вразливість даної категорії на етапі навчання. Було досліджено, що тривожність проявляється як у когнітивній формі (негативні очікування, страх помилки), так і у соматичній (напруження, фізіологічні реакції), що ускладнює процес формування

навичок водіння. Крім того, було виявлено вплив як внутрішніх (невпевненість, страх помилки), так і зовнішніх факторів (соціальний тиск, складність дорожнього середовища) на формування тривожності.

Наступне, у результаті застосування авторського опитувальника було виявлено, що переважна більшість водіїв-початківців має середній або високий рівень когнітивних викривлень. Було визначено, що домінуючими є фільтри катастрофізації, передбачення негативного майбутнього, читання думок та емоційного узагальнення, що безпосередньо впливають на сприйняття дорожніх ситуацій та поведінку за кермом. Цей факт підтвердив частково висунуту гіпотезу.

Було проаналізовано, що автоматичні думки виступають когнітивними маркерами цих викривлень і формують замкнене коло: думка - емоція - поведінка - підтвердження думки.

Крім того, у ході кореляційного аналізу було встановлено зв'язок між рівнем тривожності та вираженістю когнітивних фільтрів, що в свою чергу підтвердило висунуту дослідженням гіпотезу. Було доведено, що когнітивні фільтри виступають не лише супутнім, а й ключовим механізмом формування тривожності у водіїв-початківців. Отримані результати узгоджуються з положеннями когнітивно-поведінкової теорії, відповідно до якої саме дезадаптивні когнітивні схеми визначають емоційні реакції та поведінкові стратегії.

Таким чином, було зроблено висновок, що когнітивні фільтри мають системний характер і відіграють визначальну роль у формуванні психологічних особливостей водіїв-початківців. Отримані результати не лише поглиблюють розуміння механізмів формування тривожності та поведінки у процесі навчання водінню, але й створили наукове підґрунтя для розробки практичних рекомендацій та корекційно-розвивальних програм.

А запропоновані практичні рекомендації та програма корекції можуть бути використані у діяльності автошкіл, зокрема у процесі психологічного супроводу водіїв-початківців, підготовці інструкторів та організації навчального процесу. Їх впровадження сприятиме не лише підвищенню ефективності навчання водінню, але й формуванню психологічної стійкості, впевненості та безпечної поведінки учасників дорожнього руху.

ВИСНОВКИ

У результаті проведеного теоретичного та емпіричного дослідження психологічних особливостей когнітивних фільтрів водіїв-початківців було досягнуто поставленої мети та послідовно реалізовано визначені завдання, що дозволило сформулювати такі висновки.

По-перше, проаналізовано теоретико-методологічні підходи до вивчення когнітивних фільтрів у психології. Було висвітлено, що дослідження даного феномену ґрунтується переважно на положеннях когнітивно-поведінкового підходу, у межах якого когнітивні викривлення розглядаються як систематичні помилки обробки інформації, що визначають інтерпретацію подій, емоційні реакції та поведінкові стратегії особистості. Доведено, що проблема когнітивних фільтрів є достатньо вивченою у психології, проте її прикладні аспекти, зокрема у сфері психології водіння, залишаються недостатньо систематизованими.

По-друге, уточнено зміст поняття “когнітивні фільтри” та їх класифікацію у межах когнітивно-поведінкового підходу. Набуло подальшого розвитку розуміння когнітивних фільтрів як стійких патернів мислення, що реалізуються через автоматичні думки та визначають суб’єктивну інтерпретацію реальності. Розглянуто основні види когнітивних фільтрів (катастрофізація, чорно-біле мислення, гіперузагальнення, персоналізація, передбачення майбутнього тощо) та обґрунтовано їх значення у формуванні емоційних і поведінкових реакцій.

По-третє, визначено психологічні особливості водіїв-початківців як специфічної дослідницької групи осіб, які перебувають на початковому етапі оволодіння навичками керування транспортним засобом та мають досвід водіння до 2х років. Встановлено, що для даної категорії характерні підвищене когнітивне навантаження, недостатня автоматизація навичок, нестабільність уваги, залежність від зовнішнього контролю та підвищений рівень тривожності. Доведено, що зазначені особливості створюють

передумови для активізації когнітивних фільтрів та їх більш вираженого прояву у процесі навчання водінню.

По-четверте, розроблено та обґрунтовано методичний інструментарій дослідження психологічних особливостей когнітивних фільтрів у водіїв-початківців. Сформовано комплекс взаємодоповнюючих методів, зокрема застосовано якісний контент-аналіз, який дав змогу виявити типові автоматичні думки як прояви когнітивних фільтрів у ситуаціях навчання водінню, а також отримати узагальнену інформацію про дослідницьку групу водіїв-початківців. Поєднання теоретичних, емпіричних та статистичних підходів забезпечило валідність і надійність отриманих результатів.

По-п'яте, розроблено та апробовано авторський опитувальник когнітивних фільтрів водіїв-початківців (ОКФ-ВП). Було доведено його доцільність як психодіагностичного інструменту для виявлення специфіки когнітивних викривлень у досліджуваній групі. Опитувальник дозволив ідентифікувати домінуючі типи когнітивних фільтрів та кількісно оцінити їх вираженість.

По-шосте, обґрунтовано роль когнітивних фільтрів у формуванні тривожності та поведінки водіїв-початківців. Встановлено, що когнітивні викривлення виступають ключовим психологічним механізмом, через який здійснюється інтерпретація дорожніх ситуацій, прогнозування можливих наслідків та формування поведінкових реакцій. Набуло підтвердження положення про те, що такі викривлення, як катастрофізація, значною мірою зумовлюють підвищений рівень тривожності та неадаптивні поведінкові стратегії.

По-сьоме, проведено емпіричне дослідження рівня тривожності та вираженості когнітивних фільтрів у водіїв-початківців. Встановлено, що для більшості досліджуваних характерний середній та підвищений рівень тривожності, а також значна вираженість когнітивних викривлень. Доведено, що когнітивні фільтри мають системний характер і проявляються у типових патернах мислення в ситуаціях навчання водінню.

По-восьме, встановлено взаємозв'язок між рівнем тривожності та когнітивними викривленнями водіїв-початківців. За результатами кореляційного аналізу доведено наявність статистично значущого прямого зв'язку між зазначеними показниками, що підтверджує гіпотезу дослідження. Водночас встановлено, що когнітивний фільтр катастрофізації є одним із провідних, однак не є єдиним фактором, що зумовлює рівень тривожності, у зв'язку з чим гіпотеза щодо його домінуючої ролі підтвердилась частково.

По-дев'яте, розроблено та апробовано програму психологічної корекції когнітивних фільтрів водіїв-початківців (на прикладі автошколи Hyyge Autoschool (ТОВ "ХЮГГЕ АВТОСКУЛ")). Встановлено, що впровадження програми, побудованої на принципах когнітивно-поведінкового підходу, сприяє зниженню рівня тривожності, усвідомленню автоматичних думок та зменшенню вираженості когнітивних викривлень. Доведено ефективність застосування психологічного супроводу у процесі навчання водінню.

Отже, у роботі набуло подальшого розвитку теоретичне та емпіричне обґрунтування психологічних особливостей когнітивних фільтрів водіїв-початківців, а також підтверджено їх значущу роль у формуванні тривожності та поведінкових реакцій у процесі навчання водінню. Практичне значення дослідження полягає у можливості використання отриманих результатів у діяльності автошкіл для підвищення ефективності підготовки водіїв та впровадження елементів психологічного супроводу.

Перспективи подальших досліджень полягають у поглибленні аналізу окремих типів когнітивних фільтрів, розширенні вибірки досліджуваних та вивченні їх впливу на поведінку водіїв у реальних дорожніх умовах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бок П. Mindfuck. Як позбутися бар'єрів у своїй голові. Львів: Видавництво Старого Лева, 2021. 232с.
2. Волошина-Нарожна, В. Когнітивні викривлення як джерело помилок персоналу при використанні експлуатаційних процедур. Острого: Нац. ун-т «Острозька акад.», 2020.
3. Гаврилюк І. В. Когнітивні викривлення у студентів з високим рівнем тривожності. *Психологія і суспільство*. 2022. № 3(89). С. 45-52.
4. Гайдукевич В. А., Потійчук О. Б. Основи транспортної психології: Навчальний посібник. Рівне, 2012.
5. Гриценко О. М. Вплив когнітивних викривлень на формування професійної ідентичності молоді. *Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія «Психологія»*. 2023. Т. 10. С. 60-67.
6. Данилюк Т. П. Когнітивні викривлення у підлітків з девіантною поведінкою. *Психологічний часопис*. 2021. № 2(6). С. 33-39.
7. Івасюк І. В. Когнітивні викривлення у студентів з ознаками перфекціонізму. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка*. 2023.
8. Каченюк А., Яблонська Т. Роль когнітивних викривлень у сприйнятті образу тіла молодих жінок. *Науковий вісник Мукачівського державного університету. Серія «Педагогіка та психологія»*. 2022. Т. 8, № 4. С. 33-42.
9. Ковальчук Л. С. Когнітивні викривлення як чинник розвитку депресивних станів у підлітків. *Психологія і сучасність*. 2020. № 1(12). С. 28-34.
10. Коняєва Л. Д. Особливості психічних станів українських ... Кондор, 2021. 310 с.

11. Котлова Л. О., Тичина І. М., Дранківська А. П. Особливості психологічного благополуччя особистості з різними захисними механізмами. *Вчені записки Таврійського національного університету ім. В. І. Вернадського. Серія : Психологія*. 2021. Т. 32, № 71. С. 45-50.
12. Лебединська К. І. Психологія водіння в умовах воєнного часу: виклики навчання та стратегії підтримки. *Психолого-педагогічні аспекти навчання дорослих у системі неперервної освіти: збірник матеріалів X Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції*. 2024.
13. Лебединська К.І. Роль психолога в автошколі: від підтримки до формування стійкості. *Психолого-педагогічний супровід здобувачів закладів професійної освіти в умовах війни та післявоєнної адаптації: електронний збірник матеріалів науково-практичного семінару*. 2026.
14. Лебединська К.І. Цифрові інновації у психологічній підготовці майбутніх водіїв: від когнітивних фільтрів до цифрової саморегуляції. *Цифрові інновації в закладах професійної (професійно-технічної) освіти: виклики, технології, досвід: електронний збірник матеріалів Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції*. 2025.
15. Ліхи Р.Л. Техніки когнітивної терапії. Київ: Видавництво Науковий світ. 2023. 748с.
16. Лопаткіна В., Вишнеvsька Н. В. Особливості підготовки водія автомобіля з урахуванням його психофізичних якостей. *Collection of Scientific Papers «SCIENTIA»*. Tel Aviv, Israel, 2022. С. 217-220. URL: <https://previous.scientia.report/index.php/archive/article/view/413> (дата звернення: 05.05.2026).
17. Мамчин М., Яричевська Я. Вплив когнітивних ілюзій на прийняття рішень суб'єктами ринку в умовах невизначеності. Львів : НУ «Львів. політехніка», 2023.

18. Мельник О. І. Особливості когнітивних викривлень у осіб з посттравматичним стресовим розладом. *Актуальні проблеми психології*. 2023. Т. 9, № 2. С. 55-62.
19. Олійник Н. В. Когнітивні викривлення в контексті міжособистісного спілкування. *Соціальна психологія*. 2021. № 4(60). С. 41-47.
20. Про затвердження Порядку ведення Реєстру адміністративних послуг: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.11.2017 № 885. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/885-2017-%D0%BF#Text> (дата звернення: 05.04.2026)
21. Романчук О.І. Майндфулнес орієнтована КПТ - новий ефективний метод попередження рецидиву депресії. *НейроNews*. 2012. № 3. С. 40-45.
22. Сидоренко О. Л. Когнітивні викривлення у процесі прийняття рішень: експериментальне дослідження. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія «Психологія»*. 2023. Вип. 72. С. 70-77.
23. Сковороденко В. Механізми когнітивних фільтрів у контексті адаптації водіїв. Харків. *Психологічне видання*. 2020.
24. Ушкальов В.В., Мартіянова М.П. Поведінкові аспекти управління розвитком персоналу підприємства. *Глобальні та національні проблеми економіки*. 2016. № 13. С. 387-392.
25. Шевченко А. В. Вплив когнітивних викривлень на самооцінку особистості. *Психологічні перспективи*. 2021. № 1(17). С. 25-31.
26. Шевченко Ю. Когнітивні викривлення у соціально-психологічній адаптації особистості. Київ: Інститут психології НАПН України. 2022.
27. Шовкова О. Д. Види ілюзії мислення у когнітивній психології. *Наукові записки Національного університету "Острозька академія". Серія "Психологія"*. 2018. № 7. С. 33-39.

28. Ajzen I. The theory of planned behavior: Reactions and reflections / *Psychology & Health*. 2011. Vol. 26, No. 9. P. 1113-1127.
29. Baer R. A. Mindfulness training as a clinical intervention. *Clinical Psychology: Science and Practice*. 10(2). 2006. P.125-143.
30. Beck A.T. Cognitive Therapy and the Emotional Disorders. Penguin. 1979.
31. Beck, A. T., & Haigh, E. A. P. Cognitive Therapy: Basics and Beyond (3rd ed.). The Guilford Press. 2018.
32. Beck A. T., Epstein N., Brown G., Steer R. A. An inventory for measuring clinical anxiety. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*. 1988. Vol. 56, No. 6. P. 893-897
33. Burns, D. Feeling Great: The Revolutionary New Treatment for Depression and Anxiety. *Pesi Publishing*. 2020. URL: <https://feelinggood.com> (дата звернення: 05.04.2026)
34. Chein, J., Albert, D., O'Brien, L., Uckert, K., & Steinberg, L. Peers increase adolescent risk taking by enhancing activity in the brain's reward system. *Developmental Science*. Temple University. 2020.
35. Crundall, D. Hazard prediction: A review of visual search strategies and training interventions. *Psychological Bulletin*. University of Nottingham. 2016.
36. Dunning, D. The Dunning-Kruger effect: On being ignorant of one's own ignorance. *Advances in Experimental Social Psychology*. 44. 2011. P. 247-296.
37. Fisher D. L. [та ін.]. Handbook of teen and novice drivers: Research, practice, policy, and directions. Boca Raton: CRC Press, 2011. 558 p.
38. Gilbert P. The compassionate mind. London: Constable, 2009. 544 p.
39. Gilbert P. The evolved basis and adaptive functions of cognitive distortions. *British Journal of Medical Psychology*. 71(4). 1998. P. 447-463.

40. Heun R., Handuleh JI.M, Buitrago JETG, Marsh MS. High variability of the current mental health practices around the globe. *Twenty days in the lives of psychiatrists and other mental health care professionals from all over the world. Global Psychiatry*. 2020.
41. Heisig, S. The Dark Triad and driving aggression: The mediating role of anger. Personality and Individual Differences. *University of Regensburg*. 2017.
42. Kahneman, D. Thinking, Fast and Slow. Farrar, Straus and Giroux. 2011.
43. Kahneman D., Slovic P., Tversky A. Приняття рішень в неопределенності: правила і предубедження. 2005. 632 с.
44. Loftus, E. F. Planting misinformation in the human mind: A 30-year investigation of the malleability of memory. *Learning & Memory*. 12(4). (2005). P. 361-366.
45. Maguire, E. A., Woollett, K., & Spiers, H. J. Acquiring the London Knowledge induces structural change in the hippocampus. *Current Biology*. 21(24). *University College London*. 2011.
46. Marian, Andrei-Lucian; Chiriac, Laura-Elena; Ciofu, Vlad; Apostol, Manuela Maria. Understanding Risky Behavior in Sustainable Driving among Young Adults. *Exploring Social Norms, Emotional Regulation, Perceived Behavioral Control, and Mindfulness*. ОПУБЛІКОВАНО В: Sustainability (2071-1050), 2024, v. 16, n. 15, p. 6620, doi. 10.3390/su16156620 Тип публікації: Article
47. Panourgia, C., & Comoretto, A. Do cognitive distortions explain the longitudinal relationship between life adversity and emotional and behavioural problems in secondary school children? *Stress and Health*. 33(5), 2017. 590-599. URL: <https://doi.org/10.1002/smi.2743> (дата звернення: 05.04.2026)
48. Philipp Mayring. Qualitative Content Analysis: A Step-by-Step Guide. London: SAGE Publications, 2021.

- 49.QCAmap - online platform for qualitative content analysis. URL: <https://www.qcamap.org> (дата звернення: 06.11.2025).
- 50.Ryff C. The structure of psychological wellbeing revisited. *Journal of Personality and Social Psychology*. 1995. Vol. 69. P. 719-727.
- 51.Rothengatter T., Huguenin R. D. *Traffic and Transport Psychology: Theory and Application*. Elsevier, 2004.
- 52.Salehinejad A. *Personality and Mental Health. Essential Notes in Psychiatry*. 2012.
- 53.Strayer, D. L., [та ін.]. *Measuring Cognitive Distraction in the Automobile*. AAA Foundation for Traffic Safety. University of Utah. 2013.
- 54.Tennant R., Hiller L., Fishwick R., Platt S., Joseph S., Weich S., Parkinson J., Secker J., Stewart B.S. The Warwick-Edinburgh Mental Well-being Scale (WEMWBS): Development and UK validation. *Health and Quality of Life Outcomes* 5, Article 63. 2007. URL: <https://doi.org/10.1186/1477-7525-5-63> (дата звернення: 05.04.2026)
- 55.Taylor, J. E., & Deane, F. P. Development of a scale to measure driving fear and avoidance. *Behavioural and Cognitive Psychotherapy*. 2010. Vol. 38(1), 87-102. University of Auckland / Massey University.
- 56.Virginia Braun, Victoria Clarke. Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*. 2006. Vol. 3(2). P. 77-101.
- 57.Van der Drift L. E., van der Werf Y. D., van der Zee E. A.
Mindfulness-based interventions and cognitive functioning: A meta-analysis. *Psychological Bulletin*. 2018. Vol. 144, No. 3. P. 249–273.
- 58.Veehof M. M., Trompetter H. R., Bohlmeijer E. T., Schreurs K. M. G. Acceptance- and mindfulness-based interventions for the treatment of chronic pain: A meta-analytic review. *Cognitive Behaviour Therapy*. 2016. Vol. 45, No. 1. P. 5-31.

- 59.Xie J., Zhu T., Jiang Y. Driving behavior and risk perception among young drivers: The role of personality and cognition. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2019. Vol. 62. P. 1-10.
- 60.Yang Y., Zhou R., Shu F. Mindfulness and driving behavior: The mediating role of emotion regulation. *Accident Analysis and Prevention*. 2020. Vol. 146. P. 50-62.
- 61.Yıldırım M., Arslan G. Exploring the associations between resilience, mindfulness, and psychological distress. *Current Psychology*. 2021. Vol. 40. P. 1–10.
- 62.Zeelenberg, M., van Dijk, W.W., Manstead, A.S.R., & van der Pligt, 1. On bad decisions and disconfirmed expectancies: The psychology of regret and disappointment. *Cognition and Emotion*, 2000. Vol. 14(4). P.521-541.
63. Zettle R. D. Acceptance and commitment therapy (ACT) vs. cognitive therapy for depression. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*. 2003. Vol. 71, No. 2. P. 362-368.
64. Zhang T., Chan A. H. S. The association between driving anger and dangerous driving behaviors: A systematic review . *Accident Analysis and Prevention*. 2016. Vol. 90. P. 50-62.
- 65.Zuckerman M. Sensation seeking and risky behavior. Washington: *American Psychological Association*, 2007. 384 p.
- 66.Zvolensky M. J., Lejuez C. W., Stuart G. L., Curtin J. J.Experimental psychopathology in psychological science: Contributions to the understanding of emotional disorders . *Journal of Abnormal Psychology*. 2001. Vol. 110, No. 1. P. 3-14.

ДОДАТКИ

Додаток А

**Результати якісного контент-аналізу автоматичних думок
водіїв-початківців**

№	Категорія автоматичних думок	Тип когнітивного фільтра	Опис прояву	Приклади висловлювань респондентів	Частота прояву*
1	Катастрофізація	Катастрофізація	Схильність очікувати найгірші сценарії, перебільшення наслідків	“Боюсь створити ДТП”, “Боюсь вбити людину”, “Можу не зреагувати і буде аварія”	Висока
2	Недовіра до інших учасників руху	Узагальнення, фільтр загрози	Сприйняття інших водіїв як небезпечних та неконтрольованих	“Не довіряю водіям”, “Хтось може врізатися”, “Інші порушують ПДР”	Висока
3	Невпевненість у собі	Знецінення себе	Сумніви у власних здібностях і навичках	“Я не впораюсь”, “Я неуважна”, “Не зможу навчитись”	Висока
4	Страх помилки	Чорно-біле мислення	Сприйняття помилки як критичної та неприпустимої	“Боюсь зробити щось не так”, “Помилка = аварія”	Висока
5	Гіпервідповідальність	Персоналізація	Надмірне відчуття відповідальності за життя інших	“Я відповідаю за всіх”, “Боюсь нашкодити іншим”	Висока
6	Страх втрати контролю	Катастрофізація + емоційне мислення	Відчуття, що ситуація виходить з-під контролю	“Не зможу зорієнтуватись”, “Втрачусь і запанікую”	Висока
7	Соціальний страх / оцінка	Читання думок	Орієнтація на оцінку інших водіїв та інструктора	“Будуть сигналити”, “Осудять”, “Я виглядатиму дурно”	Середня
8	Когнітивне перевантаження	Узагальнення	Відчуття надмірної кількості інформації	“Занадто багато всього”, “Не встигну обробити інформацію”	Середня

продовження додатку А					
9	Страх нового досвіду	Передбачення майбутнього	Тривога перед невідомими ситуаціями	“Страшно вперше виїхати”, “Боюсь сісти за кермо”	Середня
10	Страх іспитів	Катастрофізація	Перебільшення значущості результату іспиту	“Не здам”, “Забуду все через стрес”	Висока
11	Травматичний досвід (окремі випадки)	Емоційне узагальнення	Перенесення попереднього негативного досвіду на майбутнє	“Після ДТП боюсь їздити”, “Було ДТП - тепер страшно”	Низька
*Примітка: Частота визначалась на основі повторюваності смислових одиниць у відповідях респондентів (висока — систематично зустрічається; середня - періодично; низька - поодинокі випадки).					
**Примітка: Таблиця складена на основі результатів якісного контент-аналізу відповідей респондентів ((n = 453)), отриманих у процесі анкетування студентів автошколи протягом 2024-2025 рр.					

Додаток Б

Шкала Тривоги Бека

Прізвище, ім'я _____ Вік _____

Дата _____

Прошу обрати одну з можливостей відповіді на кожне питання.

Старайтесь відповідати швидко.

	0.Зовсім не турбує	1.Злегка турбує	2.Середньо турбує	3.Дуже турбує
1.Відчуття оніміння та поколювання в тілі				
2.Відчуття жару				
3.Тремтіння в ногах				
4.Неможливість розслабитись				
5.Страх, що станеться найгірше				
6.Головокружіння				
7.Прискорене серцебиття				
8.Нестійкість, нестабільність				
9.Відчуття жаху, це кінець				
10.Дратівливість				
11.Тремтіння в руках				
12.Відчуття задухи				
13.Нерівна хода				
14.Страх втрати контролю				
15.Труднощі з диханням				
16.Страх смерті				
17.Переляк				
18.Шлунково-кишкові розлади				
19.Непритомність				
20.Прилив крові до обличчя				
21.Посилене потовиділення (не через спеку)				

0-5 норма

6-8 легкий рівень тривог

9-18 середній рівень тривоги

Більше 19 балів - високий рівень тривоги

Додаток В

Опитувальник когнітивних фільтрів водіїв-початківців (ОКФ-ВП)

Автор: Катерина Лебединська

1. Мета методики

Опитувальник призначений для діагностики провідних когнітивних викривлень (фільтрів), які впливають на:

- рівень тривоги перед водінням,
- впевненість студента,
- процес опанування навичок,
- поведінкові реакції під час навчальних поїздок, успішність складання практичного іспиту.

Методика застосовується у:

- психологічному супроводі водіїв-початківців,
- первинній і повторній діагностиці тривоги,
- індивідуальній психологічній роботі,
- оцінці навчальної динаміки.

Структура тесту (33 тверджень, по 3 на кожен фільтр)

5. Методика

Будь ласка, оцініть кожне твердження за шкалою від 0 до 4:

- 0 - зовсім не про мене
- 1 - скоріше не про мене

2 - інколи / частково

3 - скоріше про мене

4 - дуже про мене

Виберіть варіант, який найбільше відповідає Вашому досвіду під час навчання водінню.

Немає “правильних” чи “неправильних” відповідей - важливо лише те, як є саме у Вас.

I. Чорно-біле мислення (“все або нічого”) (ЧБ)

1. Для мене важливо їздити і знати ПДР досконало або вже ніяк.
2. У моєму розумінні водій - це або врівноважена людина, яка знає ПДР і завжди все робить правильно, або порушник.
3. Якщо я не здам іспит з першої спроби, то не хочу здавати взагалі.

II. Надмірне узагальнення (НУ)

4. Якщо сьогодні щось не вийшло, я в мене відчуття, що і завтра не вийде.
5. Якщо я щось не розумію, плутаю чи помиляюсь (наприклад не розумію пояснення інструктора, плутаю покажчики повороту, педалі, глосну), я думаю, що так буде постійно.
6. Якщо я розгубивсь(лась) у складній ситуації, я вважаю, що це буде повторюватися постійно.

III. Знецінення позитивного (ЗП)

7. Коли мене хвалять, я думаю, що це просто підтримка, а не оцінка моїх навичок.
8. Коли заняття проходить добре, я думаю: “Та це ще нічого не означає”, “Випадковість”, “Скоро знову щось піде не так”.

9. У навчанні я не помічаю свого прогресу або навіть відчуваю, що стою на місці.

IV. Фокусування на негативному (тунельне мислення) (ФН)

10. Я чую від інструктора переважно зауваження і критику
11. Я завжди помічаю й відслідковую свої та чужі помилки і порушення ПДР.
12. Я завжди помічаю, що вийшло погано або можна було б зробити краще, і рідко відчуваю задоволення від їзди.

V. Читання думок (ЧД)

13. Якщо інструктор або інспектор мовчить, я думаю, що він вважає, що я погано їду.
14. Якщо водії позаду сигналять, я впевнений(а), що вони вважають мене “поганим” водієм.
15. Мені здається, що інструктор думає про мене гірше, ніж він говорить.

VI. “Передбачення майбутнього” (ПМ)

16. Я часто думаю, що під час складного маневру щось піде не так (наприклад, зроблю помилку, розгублюсь, потраплю в ДТП та ін)
17. Перед іспитом мене не покидає думка, що точно провалю його.
18. Я впевнений(а), що інспектор точно знайде, до чого причепитися, і “завалить” мене.

VII. Емоційне узагальнення (ЕУ)

19. Якщо я відчуваю тривогу, я думаю, що ситуація небезпечна.

20. Якщо я боюсь, і не можу себе опанувати, я вважаю, що зі мною “щось не так”.
21. Якщо я розгубився, я роблю висновок, що поганий водій.

VIII. Навішування ярликів (НЯ)

22. Якщо інший водій діє непередбачувано чи порушує, я одразу роблю висновок, що він “дурний” або “безвідповідальний”.
23. Якщо інструктор робить зауваження, я одразу думаю, що я “невдаха”.
24. Якщо щось не вдається, думаю: “мені не дано”.

IX. Персоналізація (П)

25. Якщо в машині щось пішло не так, я завжди вважаю, що це моя провина.
26. Коли інший водії посигналив, то це мені.
27. Якщо я створив(ла) затримку руху (довго паркуюсь чи заглох(ла)), я думаю, що “через мене всім від цього погано”.

X. Катастрофізація (К)

28. Якщо я на мить розгублююсь або зроблю помилку (наприклад, заглохну), мені здається, що це може призвести до чогось серйозного чи навіть до ДТП.
29. Коли інші водії їдуть поруч (близько, швидше), я уявляю, що вони можуть врізатись в мене.
30. Якщо я не здам іспит то це буде жах

XI. “Мушу / повинен” (М)

31. Я повинен(на) завжди керувати ідеально, без права на помилку.
32. Я повинен(на) пам'ятати всі правила ПДР.
33. Я маю бути спокійним(ою), незалежно від складних ситуацій на дорозі.

Загальний індекс когнітивних викривлень

Оскільки тест містить **11 фільтрів × 3 твердження = 33 питання**,
максимальна сума = **33 × 4 = 132 бали**.

Інтерпретація загального індексу:

0–40 балів - низький рівень когнітивних викривлень

Мислення гнучке, тривожність не домінує, навчання проходить стабільно.

41-85 балів - середній рівень

Є декілька виражених фільтрів, які періодично посилюють тривогу і впливають на якість навчання.

86-132 бали - високий рівень когнітивної ригідності

Мислення насичене викривленнями, які значно погіршують впевненість, підвищують тривожність та ускладнюють процес навчання.

Рекомендовано працювати з викривленнями через психоідукацію, техніки КПТ та підтримку інструктора.

Максимальна кількість балів у кожному фільтрі: 12 балів

(3 твердження × 4 бали)

Інтерпретація рівнів за кожним фільтром

0-3 бали - низький рівень фільтра

Когнітивне викривлення майже не впливає на ваш стиль мислення під час навчання водінню.

4-8 балів - помірний рівень фільтра

Іноді спрацьовує та може посилювати певні емоційні реакції або поведінку.

9-12 балів - високий рівень фільтра

Це викривлення суттєво впливає на вашу тривожність, впевненість та процес навчання.

Мислення у цьому напрямку є домінуючим і ускладнює засвоєння навичок.

Додаток Г**План Лекції****Тренінг-лекція для інструкторів автошколи
“Психологія водіння для інструкторів”****Мета:**

Підвищення психологічної компетентності інструкторів у роботі з тривожними водіями-початківцями, оволодіння інструментами підтримуючої комунікації, розуміння когнітивних фільтрів та інтервенцій у моменті.

Цільова аудиторія:

Інструктори з практичного водіння та викладачі ПДР.

Тривалість:

2–3 години

Структура**1. Психофізіологія стресу у водіїв**

- Короткий огляд: як проявляється стрес за кермом (соматичні, емоційні, когнітивні симптоми).
- Особливості тривоги у водіїв-початківців: страх помилки, страх оцінки, страх втрати контролю.
- Чим відрізняється “корисна тривога” від дезорганізуючої.

Форма роботи: міні-лекція, обговорення кейсів з практики інструкторів.

2. Когнітивні фільтри: як вони виглядають у машині:

- Огляд ключових когнітивних фільтрів (катастрофізація, чорно-біле мислення, “читання думок”, “передбачення майбутнього”, знецінення позитивного).
- Типові фрази учнів, за якими інструктор може розпізнати фільтр.
- Чим небезпечно підсилювати ці фільтри (критикою, поспіхом, порівняннями).

Форма роботи: аналіз реальних фраз студентів, робота в малих групах.

3. Підтримувальна комунікація без посилення тривоги

- Принципи безпечного зворотного зв’язку: опис поведінки без ярликів; акцент на тому, що вийшло; нормалізація помилок (“ви в процесі навчання, це окей”).
- Формули підтримуючих фраз: “Зараз ти справився з...”, “Ця помилка не означає, що ти поганий водій, це етап навчання”.
- Заборонені формулювання (які підсилюють сором, провину, паніку).

Форма роботи: рольові вправи “інструктор - тривожний студент”.

4. Роль інструктора у формуванні відчуття контролю та безпеки

- Як інструктор “позичає” студенту свою впевненість.
- Мікродії, які дають відчуття, що “мені допомагають, а не судять”: спокійний голос, чіткі, короткі інструкції, проговорення маршруту, попередження про складні ділянки.

Форма роботи: обговорення своїх стилів взаємодії, рефлексія.

5. Мікроінтервенції “тут і зараз”, майндфулнес

- Простий алгоритм, який інструктор може застосувати під час паніки учня: зупинка або уповільнення руху; фокус на диханні (2-3 спільних цикли дихання); коротке переформулювання думки (“Те, що ти злякався – нормально, поїдемо далі повільніше”).
- Використання трикутників уваги у поясненнях для студента.
- Вміння коротко “переключити” студента із внутрішньої тривоги на зовнішні завдання.

Форма роботи: програвання мікросценаріїв, робота в парах, зворотній зв'язок.

Додаток Д

Лекція-тренінг для студентів “Психологія водіння: впевненість, регуляція та увага”

Мета:

Знизити рівень тривоги, навчити базовим технікам саморегуляції та допомогти студентам усвідомити власні когнітивні фільтри, що заважають навчанню водінню.

Цільова аудиторія:

Студенти автошколи (група 32 осіб).

Тривалість:

90–120 хвилин.

Структура

1. Психоедукація про тривогу

- Що таке тривога і чому вона з’являється за кермом.
- Нормальна тривога і “зависання в паніці”.
- Коротка схема: подія - думка - емоція - дія.

Вправа: кожен учасник згадує одну ситуацію, де йому було тривожно за кермом, і коротко її описує.

2. Когнітивні фільтри в навчанні водінню

- Пояснення 4-5 найчастіших фільтрів: катастрофізація; чорно-біле мислення; читання думок; передбачення майбутнього; знецінення позитивного.
- Приклади типових фраз студентів і альтернативні формулювання.

Вправа: “Переформулюй свою думку” - робота в парах, кожен дає приклад тривожної думки, партнер допомагає знайти реалістичнішу.

3. Практичні техніки саморегуляції

- Дихання 1 до 2 (повільний видих).

- Сканування тіла (2–3 хв).
- STOP-думка, “Відкладена емоція” або “Подумаю пізніше”
- Світлофор тривоги
- 5-4-3-2-1 - назвати, що бачу/чую/відчуваю тілом/на нюх/на смак.

Вправа: міні-протокол “що я можу зробити, якщо розхвилювався в машині”.

4. Інсценування дорожніх ситуацій

- Рольові сцени: старт на перехресті; розворот; парковка, коли підганяють ззаду; виїзд у щільний потік.
- У кожній сцені: помітити думку; назвати емоцію; вибрати техніку.

5. Вправи на усвідомленість та увагу

- “Широкий погляд” - тренування розширеного фокусу.
- “Трикутники уваги” - усвідомлений перехід: дзеркала - дорога - панель.
- Закріплення: складання власного “мінімального набору” технік перед іспитом.

Завершення: коло зворотного зв’язку, фіксація одного інсайту і однієї дії “що зміню у своїй підготовці”.

Додаток Е

Структура індивідуальної психологічної консультація зі студентами

Мета: Адресна підтримка студентів з підвищеною тривогою, вираженими когнітивними викривленнями, страхом іспиту або негативним попереднім досвідом.

Кількість сесій: У середньому 1-3 короткі консультації (30-50 хв)

Типова структура індивідуальної сесії

1. Встановлення контакту, запит, ціль сесії (5-10 хв)

- Обговорення, що найбільше турбує (тривога, іспит, конкретні ситуації).
- Спільне формулювання запиту. Наприклад: “Хочу менше панікувати на дорозі, не розгублюватись”,

2. Виявлення автоматичних думок та фільтрів (10-15 хв)

- Запитання: “Що ти думаєш у момент, коли стає страшно?”
- Виявлення катастрофізації, чорно-білого мислення, читання думок тощо.
- Запис ключових думок.

3. КПТ-опрацювання (10-15 хв)

- Аналіз думки: докази “за” і “проти”; наскільки реально, що найгірший сценарій справдиться; що я можу зробити, щоб себе захистити.
- Формулювання 1-2 альтернативних, більш реалістичних думок.

4. Навчання технікам саморегуляції (5-10 хв)

- Дихання 1 до 2, квадратне, заземлення, короткий майндфулнес та ін.
- Вибір “своїх” технік, яку студент буде застосовувати перед/під час поїздки.

5. Планування нової поведінки (наприклад, перед іспитом) (5-10 хв)

- Мікроплан: що зроблю напередодні; що зроблю за 10-15 хв до іспиту; як буду діяти, якщо відчую хвилювання у машині.

Домашнє завдання: відстежувати одну типову думку; практикувати обрану техніку саморегуляції; коротко фіксувати, як змінюється рівень тривоги.

Додаток Ж

Фото матеріали

