

УДК 159.9

АПРОБАЦИЯ РУССКОЯЗЫЧНОЙ ВЕРСИИ ШКАЛЫ НАРРАТИВНОЙ ТРАНСПОРТАЦИИ (TRANSPORTATION SCALE, TS)¹

© 2023 г. Т. А. Кубрак^{1,*}, А. А. Старостина^{2,**}

¹ФГБУН Институт психологии РАН;

129366, г. Москва, ул. Ярославская, д. 13, корп. 1, Россия.

²ФГБОУ ВО “Государственный академический университет гуманитарных наук”;

119049, г. Москва, Мароховский пер., д. 26, Россия.

* Кандидат психологических наук, старший научный сотрудник лаборатории психологии речи и психолингвистики.

E-mail: kubrak.tina@gmail.com

** Аспирантка факультета психологии.

E-mail: starostina.alyona@gmail.com

Поступила 14.05.2023

Аннотация. Одной из важных задач для российских исследователей кино является нахождение релевантных психологических понятий, позволяющих описать процесс взаимодействия зрителя с фильмом, а также формирование соответствующего психометрического инструментария, отсутствующего в отечественной психологии в настоящее время. В статье представлены результаты адаптации и апробации Шкалы нарративной транспортировки (Transportation Scale, TS), разработанной М. Грин и Т. Броксом для измерения транспортировки — особого состояния вовлеченности и погруженности в повествование (нарратив). Апробация методики была осуществлена на выборке русскоязычных кинозрителей из 1171 студента от 17 до 29 лет ($M = 19.8$; $SD = 1.9$; 577 мужчин и 594 женщины). Эксплораторный факторный анализ подтвердил трехфакторную структуру методики, хотя выявил и различия с ней по распределению пунктов. Конфирматорный факторный анализ эмпирически не подтвердил исходную модель, в то время как новая модель продемонстрировала хорошее соответствие эмпирическим данным. Русскоязычная версия Шкалы нарративной транспортировки демонстрирует высокие значения надежности-согласованности. Конвергентная валидность подтверждается наличием значимых корреляций с компонентами “переживания в деятельности” (положительные корреляции с удовольствием и смыслом, отрицательные — с пустотой и усилием), а также прямых связей с эмпатией и потребностью в познании. Результаты проверки критериальной валидности представляют нарративную транспортировку как неустойчивое состояние, каждый раз вызываемое конкретным фильмом, а также демонстрируют зависимость уровня транспортировки от качества нарратива. Психометрическая оценка показала, что русскоязычная версия Шкалы нарративной транспортировки является надежным и валидным инструментом, который теперь может быть использован для изучения нарративной транспортировки и ее эффектов на российской выборке, а также для проведения кросскультурных исследований в этой области.

Ключевые слова: психология кино, нарративная транспортировка, Шкала нарративной транспортировки, нарратив, психологическое воздействие кино, кинодискурс.

DOI: 10.31857/S020595920027087-1

ВВЕДЕНИЕ

В современной психологической науке психология кино выделилась в отдельную область исследований, которые приобрели новую значимость в условиях активно развивающегося информационного общества. Несмотря на то что отечественная наука еще не накопила достаточного количества таких работ, спектр уже затронутых в них

¹ Авторы благодарят профессора Университета Буффало (США) Мелани С. Грин за разрешение на разработку русскоязычной версии Шкалы нарративной транспортировки. Авторы выражают признательность лингвистам И.О. Ткаченко, М.С. Трифонову и А.Е. Малаховой за участие в адаптации опросника, а также студентам и сотрудникам НИУ МГСУ, РГАУ-МСХА имени К.А. Тимирязева и ЮФУ за помощь в сборе эмпирических данных.

вопросов довольно широк — от анализа закономерностей выбора фильмов до изучения их восприятия и воздействия [1; 4–6: 11]. В то же время обнаруживаются недостаток методических разработок, нехватка на данный момент специальных психометрических инструментов, позволяющих оценить психологические процессы, которые протекают во время взаимодействия зрителя с фильмом. Попытки приблизиться к решению данной проблемы можно найти в исследованиях, сфокусированных на анализе воздействия на зрителя конкретных средств киноискусства, в том числе киномонтажа [10], а также некоторых компонентов драматургии, связанных преимущественно с киноперсонажами, например идентификацией с ними [3]. Однако решая проблему фрагментарно, данные подходы не находят широкого применения у других исследователей.

В связи с этим одной из важных задач для российских исследователей кино является нахождение релевантных психологических понятий, позволяющих описать процесс взаимодействия зрителя с фильмом, а также формирование соответствующего психометрического инструментария, отсутствующего в отечественной психологии в настоящее время. При обращении к зарубежным работам в области психологии кино обнаруживается, что такие разработки, выполненные в рамках уже сформированных теоретических подходов, широко представлены и их использование позволяет решать широкий круг актуальных вопросов. Значительная часть информационного воздействия в современном обществе осуществляется через нарративы, которые интегрированы в массмедийный дискурс, являясь составной частью большинства продуктов массовой культуры, в том числе кинопроизведений. Так, теория транспортиции (Transportation Theory), разработанная американскими исследователями М. Грин и Т. Брокком с соответствующим психометрическим инструментом — Шкалой нарративной транспортиции (Transportation Scale, TS), утверждает, что степень погруженности человека в нарратив коррелирует с эффективностью его влияния на убеждения человека, причем вне зависимости от того, вымышленными или реальными являются представленные в нарративе события [19].

Понятие транспортиции, заимствованное из психолингвистических трудов Р. Геррига (R. Gerrig), используется авторами теории для описания особого состояния погруженности человека в нарратив, включающего эмоциональные и когнитивные реакции на его содержание [19; 27]. В состоянии нарративной транспортиции, во-первых, происходит

отстранение от реального мира в пользу мира повествования. Во-вторых, погруженность в нарратив может вызывать переживание сильных эмоций, даже когда известно, что представленные события нереальны. В-третьих, опыт транспортиции может привести к изменениям убеждений, связанных с сюжетом, и поведения, им соответствующего. Нарративная транспортиция имеет общие характеристики с потоком, вовлеченностью, присутствием и идентификацией, которые описывают нарративный опыт [17; 24; 28]. Вобрав в себя ранее разработанные понятия, теория транспортиции сформировала более сложный комплексный подход к изучению психологического состояния погруженности в нарративную реальность [21].

Обнаружено, что сильным детерминантом транспортиции является качество самого нарратива, особенно в отношении киноповествований. Сформулированы основные характеристики таких качественных и “транспортабельных” нарративов [21]: связность истории; развитие характеров персонажей; эмоциональная насыщенность сюжета; драматическая напряженность; психологический реализм.

Отмечается важность отсутствия противоречий со знаниями о реальном мире или правилами мира вымышленного, которые могут прервать ощущение погруженности в историю и вызвать скептическое отношение к ней. Кроме того, качественные нарративы предполагают соответствие культурным особенностям (в том числе языковым) целевой аудитории и высокий уровень “технического” исполнения (для визуальных нарративов). Выявляются и индивидуально-психологические различия в предрасположенности к нарративной транспортиции [27]. Люди с высокой потребностью в познании сильнее вовлекаются в сюжеты при их чтении, а с более низкой — при их визуализации; высокая потребность в аффекте способствует большей погруженности в эмоционально насыщенные истории [21].

В последние годы в русле теории транспортиции проведено множество исследований, связанных как с анализом воздействия нарративов, так и с уточнением самого механизма нарративной транспортиции. Изучение роли эмоций в воздействии фильмов показало, что нарративная транспортиция может усиливать эмоциональные переживания, конгруэнтные событию фильма (ключевым сценам), тем самым увеличивая влияние на связанные с ним установки зрителя [14]. Обнаружено, что сообщения об изменении климата, встроенные в определенную историю, более эффективно влияли на проэкологическое поведение

зрителей, поскольку их транспортиция в нарратив усиливала вовлеченность и эмоциональное возбуждение, способствовала проживанию нового опыта [25]. Отдельное внимание направлено на изучение все более распространенной практики так называемого запойного просмотра (binge watching) и его влияния на вовлеченность аудитории в медианарратив, выражающуюся в более сильных парасоциальных отношениях с героями и более интенсивной транспортиции [18]. Рядом исследований представлены новые данные, уточняющие феномен нарративной транспортиции, а также его возможности и ограничения. Так, было установлено, что, несмотря на характерное для транспортиции дистанцирование от реального мира, она может усиливаться, если зритель связывает содержание нарратива со своей жизнью [30]. Получены результаты, опровергающие существующие представления о том, что использование малых экранов приводит к снижению уровня транспортиции [13]. Актуальность подобных исследований сегодня связана с резким ростом потребления медиапродукции со смартфонов.

Итак, транспортиция представляет собой особое состояние вовлеченности и погруженности в нарратив, которое способствует усилению психологического воздействия и может привести к изменению связанных с содержанием нарратива убеждений человека. На российской выборке исследования транспортиции до настоящего времени не проводились в связи с отсутствием соответствующего психометрического инструмента. Целью данного исследования явилась разработка русскоязычной версии Шкалы нарративной транспортиции. Шкала транспортиции (Transportation Scale, TS) отражает следующие характеристики погруженности в нарратив: эмоциональную вовлеченность, направленное внимание, чувство напряженного ожидания, увлеченность, отстраненность от окружающей реальности, наличие ярких образов [19]. Авторы выделили три фактора, которые были интерпретированы как три аспекта транспортиции (когнитивный, эмоциональный и образный). В дальнейшем Шкала нарративной транспортиции использовалась для определения общего показателя транспортиции, отражающего целостный опыт погруженности в нарратив. В 2015 г. была представлена краткая версия Шкалы транспортиции (Transportation Scale-Short Form, TS-SF) [12]. Так как представленная методика не имеет аналогов в отечественной психометрике, было принято решение адаптировать ее полную версию, позволяющую получить более широкое представление о состоянии нарративной транспортиции.

МЕТОДИКА

Участники исследования. Всего в исследовании принял участие 1451 человек, из них 15 человек — в адаптации на этапе достижения содержательной валидности итоговой русскоязычной версии методики. Остальные 1446 человек участвовали в ее апробации, из них 46 человек проходили опрос дважды с разным стимульным материалом для оценки критериальной валидности. Сбор данных осуществлялся в онлайн-формате.

Разработка Шкалы нарративной транспортиции изначально проводилась авторами методики на студенческой выборке, в связи с чем для адаптации и апробации русскоязычной версии также были привлечены студенты вузов. После исключения респондентов, не отвечающих выбранным критериям, апробация методики была осуществлена на выборке из 1171 человека: 49.3% мужчин и 50.7% женщин (577 мужчин и 594 женщин); возраст респондентов — от 17 до 29 лет (средний возраст — 20 лет ($M = 19.8$), стандартное отклонение $SD = 1.9$).

Все респонденты дали информированное согласие на их добровольное и анонимное участие в исследовании.

Методики. В исследовании использовались следующие методики.

1. *Шкала нарративной транспортиции (Transportation scale, TS).* Опросник заполняется сразу после предъявления стимульного материала и включает 15 пунктов (утверждений), из которых 11 направлено на выявление общих особенностей нарративной транспортиции, а 4 касаются образов главных героев (адаптируются под конкретный нарратив путем включения имен персонажей). Каждое утверждение оценивается респондентами по семибальной шкале в соответствии со степенью согласия от 1 (“совсем не согласен”) до 7 (“полностью согласен”). Общий балл транспортиции подсчитывается путем суммирования ответов по всем пунктам, три из которых (2, 5 и 9) являются обратными. Более высокий балл свидетельствует о более высоком уровне транспортиции.

2. *“Диагностика переживаний в деятельности”* [2]. Опросник включает в себя 12 утверждений, оцениваемых респондентами по шестибальной шкале от “почти никогда” до “почти всегда”; пункты опросника составляют четыре отдельные шкалы (удовольствие, смысл, усилие, пустота), баллы за которые подсчитываются прямым суммированием.

3. “Опросник эмоциональной эмпатии” (*Emotional Empathic Tendency Scale, EETS*) А. Мехрабиана и Н. Эпштейна в адаптации Ю.М. Орлова и Ю.Н. Емельянова [8]. Опросник состоит из 33 утверждений, с которыми респонденты выражают свое согласие/несогласие. Более высокие баллы свидетельствуют о более высоком уровне эмпатии.

4. “Шкала потребности в познании” (*The Need for Cognition Scale, NCS*) в адаптации С.А. Щебетенко [9; 16]. Опросник состоит из 18 утверждений, оцениваемых респондентами по пятибалльной шкале от “абсолютно не характеризует” до “абсолютно характеризует”. Более высокие баллы свидетельствуют о более высоком уровне потребности в познании.

Процедура. Для разработки русскоязычной версии Шкалы нарративной транспортировки было получено разрешение автора методики М. Грин (M.C. Green).

Кросскультурная адаптация включала прямой и обратный переводы опросника (двумя переводчиками-лингвистами и двумя носителями американского английского языка) и далее его тестирование на 15 респондентах. После просмотра короткометражного фильма респонденты заполняли переведенную методику и обсуждали ее выполнение с экспертами. В результате пункты Шкалы были скорректированы до достижения содержательной валидности итоговой версии.

Апробация проводилась посредством онлайн-опроса и включала в себя два этапа. На первом этапе респонденты (1171 человек) смотрели выбранный русскоязычный короткометражный фильм², оцененный экспертами как “фильм с ожидаемо высоким уровнем транспортировки” в соответствии с критериями качественных и транспортабельных нарративов [21], и сразу после просмотра заполняли Шкалу нарративной транспортировки, а также остальные используемые для валидации методики. Далее осуществлялась проверка структуры, внутренней согласованности и валидности русскоязычной версии Шкалы нарративной транспортировки. На втором этапе часть основной выборки (46 человек) проходила онлайн-опрос с просмотром другого короткометражного фильма³, оцененного экспертами как “фильм с ожидаемо низким уровнем транспортировки”, с последующим заполнением Шкалы нарративной транспортировки и методики

“Диагностика переживаний в деятельности”. Далее осуществлялось сравнение показателей по Шкале нарративной транспортировки при предъявлении разного стимульного материала в целях проверки критериальной валидности.

Математическая обработка данных проводилась с помощью следующих статистических пакетов: IBM SPSS Statistics 23 (эксплораторный факторный анализ, анализ надежности, корреляционный анализ, сравнение зависимых выборок), STATISTICA 8.0 (конфирматорный факторный анализ).

РЕЗУЛЬТАТЫ

Внутренняя структура опросника. На первом этапе, как и в исходном исследовании, для проверки структуры опросника был проведен эксплораторный факторный анализ (ЭФА) (метод главных компонент, вращение варимакс; мера адекватности выборки Кайзера—Мейера—Олкина, КМО = 0.876; значимость критерия сферичности Бартлетта, $p = 0.000$). Полученные три фактора (59% общей дисперсии), как и в оригинальной методике, содержательно соответствуют трем аспектам транспортировки — когнитивному, эмоциональному и образному, но имеют ряд отличий по отдельным пунктам. “Образный” фактор (п. 12–15) включил п. 1, “Эмоциональный” фактор (п. 5, 7, 11) — п. 3 и 10, а общие пункты из исходной версии добавились в “Когнитивный” фактор (п. 4, 2, 6, 8, 9). При этом весомые пункты русскоязычной версии соответствуют факторам исходной модели.

Далее был проведен конфирматорный факторный анализ (КФА), в котором осуществлялась проверка трехфакторной структуры методики в исходном варианте и по результатам ЭФА. Результаты КФА свидетельствуют о том, что исходная модель эмпирически не подтверждается ($RMSEA > 0.1$; $GFI < 0.9$; $CFI < 0.9$), а новая модель обладает хорошими индексами пригодности ($RMSEA 0.061$, $GFI 0.965$, $CFI 0.965$) и соответствует эмпирическим данным.

Надежность опросника. Для проверки внутренней согласованности пунктов методики был использован коэффициент α Кронбаха. Результаты приведены в табл. 1. Получены хорошие показатели надежности. Новые субшкалы продемонстрировали более высокую надежность (α Кронбаха > 0.7), чем субшкалы в соответствии с исходной моделью (α Кронбаха < 0.65 для когнитивного и аффективного факторов). Кроме того, для общего показателя транспортировки и отдельных субшкал дополнительно было проверено соответствие пунктов

² “Болезнь роста” (2021). URL: <https://www.youtube.com/watch?v=jQIX7sS1HaY>

³ “А если нас не будет?” (2012). URL: <https://www.youtube.com/watch?v=IS4UqQqOveQ>

Таблица 1. Показатели α Кронбаха

Фактор	α Кронбаха
Когнитивный фактор (2, 4, 6, 8, 9)	0.776
Эмоциональный фактор (3, 5, 7, 10, 11)	0.739
Образный фактор (1,12,13,14,15)	0.849
Транспортировка (15 пунктов)	0.867

с помощью коэффициента α Кронбаха при удалении пункта (Alpha if deleted), а также вычислены корреляции “пункт—шкала” (Item-total correlation) (табл. 2). Сравнение полученных показателей для

исходной и новой структуры выявили более высокую надежность новой структуры опросника.

Конвергентная и критериальная валидность опросника. Оценка конвергентной валидности методики предполагает использование других инструментов, измеряющих содержательно близкие конструкты. С этой целью нами был найден единственный релевантный психометрический инструмент на русском языке — методика “Диагностика переживаний в деятельности”, которая измеряет

Таблица 2. Показатели корреляции “пункт—шкала” и α Кронбаха при удалении пункта

	Корреляция между пунктом и суммой остальных пунктов (Общая шкала)	α Кронбаха при удалении пункта (Общая шкала)	Корреляция между пунктом и суммой остальных пунктов (субшкала)	α Кронбаха при удалении пункта (субшкала)
<i>Когнитивный фактор</i>				
2R. Во время просмотра фильма я отвлекался/отвлекалась на то, что происходило вокруг меня	0.373	0.866	0.511	0.715
4. Во время просмотра фильма я был(-а) мысленно вовлечен(-а) в происходящее на экране	0.670	0.851	0.640	0.669
6. Во время просмотра мне хотелось узнать, чем закончится фильм	0.643	0.852	0.587	0.686
8. Я думал(-а) о том, как фильм мог бы закончиться по-другому	0.510	0.860	0.427	0.747
9R. Я замечал(-а), что мои мысли где-то блуждали во время просмотра фильма	0.283	0.870	0.456	0.734
<i>Эмоциональный фактор</i>				
3. Я мог(-ла) представить себя внутри событий фильма	0.460	0.862	0.488	0.703
5R. После окончания фильма мне было легко о нем забыть	0.508	0.860	0.453	0.715
7. Фильм вызвал у меня сильные эмоции	0.644	0.853	0.552	0.674
10. События фильма значимы для моей жизни	0.424	0.863	0.603	0.660
11. События фильма изменили мою жизнь	0.252	0.869	0.449	0.715
<i>Образный фактор</i>				
1. Во время просмотра фильма я мог(-ла) легко представить происходящие в нем события	0.406	0.864	0.359	0.889
12. Во время просмотра фильма у меня сложился яркий образ Жени (беременной девушки)	0.670	0.852	0.747	0.793
13. Во время просмотра фильма у меня сложился яркий образ Бори (отца ребенка)	0.598	0.855	0.705	0.805
14. Во время просмотра фильма у меня сложился яркий образ матери Жени	0.626	0.854	0.772	0.786
15. Во время просмотра фильма у меня сложился яркий образ матери Бори	0.584	0.856	0.729	0.797

актуальное состояние человека в деятельности и может быть скорректирована для ее конкретной реализации. Использованная в оригинальном исследовании Absorption Scale (A. Tellegen) не имеет русскоязычной адаптации, поэтому не могла быть применена для валидизации. Кроме этого, нами были использованы два инструмента, выявляющие такие личностные особенности, которые теоретически могут быть связаны с нарративной транспортией: “Опросник эмоциональной эмпатии”, а также, как и у авторов оригинальной методики, “Шкала потребности в познании” в русскоязычном варианте.

В результате корреляционного анализа (табл. 3) выявлены значимые положительные связи транспорти с такими субшкалами методики “Диагностика переживаний в деятельности”, как “Удовольствие” и “Смысл”, и отрицательные — с “Пустотой” и “Усилием”. Обнаружена также положительная связь транспорти с эмпатией. Потребность в познании имела значимую, но слабую корреляцию с общим баллом транспорти, а также когнитивным и образным факторами. Связь с эмоциональным фактором не выявлена.

При проверке критериальной валидности выявлены значимые различия уровня транспорти и показателей переживаний в деятельности у одних и тех же людей при просмотре фильмов с предположительно разной транспортабельностью (критерий t -Стюдента) (табл. 4). Нарративная транспорти, а также переживание удовольствия и наполненности смыслом были более выражены у респондентов

при просмотре фильма с более высокой транспортабельностью. В то же время показатели усилия и пустоты были значимо выше при просмотре фильмов с низкой транспортабельностью.

ОБСУЖДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ

В данном исследовании была адаптирована и апробирована Шкала нарративной транспорти на русскоязычной выборке. Резюмируя эмпирические результаты, можно сделать заключение о ее хорошей надежности и валидности получаемых с помощью нее данных.

ЭФА выявил трехфакторную структуру, соответствующую оригинальной методике, хотя и имеющую ряд различий по распределению пунктов. КФА эмпирически не подтвердил исходную модель, в то время как новая модель продемонстрировала хорошее соответствие эмпирическим данным. Основное различие моделей относится к содержанию когнитивного фактора. В исходной модели он объединял мысленную вовлеченность (п. 4) с простотой и доступностью формирования представлений о событиях и их героях или, другими словами, легкостью переноса в нарратив (п. 1, 3), в русскоязычной версии она сочетается с концентрацией на просмотре (“отключением” от реальности) (п. 2, 9), интересом к разворачивающемуся сюжету и увлеченностью им (п. 6, 8). Такое различие можно объяснить следующим. Несмотря на то что Шкала нарративной транспорти предлагается

Таблица 3. Корреляции Шкалы нарративной транспорти с показателями переживаний в деятельности, эмпатией и потребностью в познании

		Когнитивный фактор	Эмоциональный фактор	Образный фактор	Транспортиция (общий балл)
Переживание в деятельности	Удовольствие	0.373**	0.552**	0.352**	0.520**
	Смысл	0.436**	0.653**	0.467**	0.635**
	Усилие	−0.405**	−0.103**	−0.167**	−0.283**
	Пустота	−0.546**	−0.409**	−0.381**	−0.551**
Эмпатия		0.347**	0.234**	0.267**	0.351**
Потребность в познании		0.070*	0.051	0.069*	0.079**

Примечание. В таблице приводятся значения коэффициента корреляции Пирсона. * $p < 0.05$, ** $p < 0.01$

Таблица 4. Сравнение уровня транспорти и показателей переживаний в деятельности при просмотре фильмов с разным уровнем транспортабельности

	Фильм с высокой транспортабельностью		Фильм с низкой транспортабельностью		t -тест	
	M	SD	M	SD	t	p
Транспортиция	74.89	10.692	56.15	19.725	6.052	0.000
Удовольствие	9.98	3.964	7.41	3.896	3.991	0.000
Смысл	12.22	4.000	8.74	4.123	4.334	0.000
Усилие	6.48	3.391	10.46	4.360	−5.022	0.000
Пустота	6.00	2.547	10.52	4.124	−6.961	0.000

для оценки взаимодействия с нарративом любой модальности и она практически одновременно стала применяться в исследованиях кино [20; 29], ее разработка изначально проходила с использованием текстовых материалов, что позволяло исследователям в дальнейшем исключать некоторые “неподходящие” пункты по своему усмотрению. Появлялись варианты адаптации Шкалы в зависимости от стимульного материала, на ее основе разрабатывались другие шкалы в соответствии с кросскультурными особенностями аудитории или исходя из специальных исследовательских задач [15; 23; 27]. Нашей целью была адаптация оригинальной Шкалы транспортиции для изучения русскоязычных зрителей, и более релевантным оказалось не исключать отдельные пункты, как зачастую делали другие исследователи состояния транспортиции, а пересмотреть внутреннюю структуру опросника. Сами авторы признают, что транспортиция в фильм и транспортиция в книгу могут иметь свои особенности, связанные с процессами мысленного вовлечения [20]. Содержательная нагруженность нового когнитивного фактора, выделенного при апробации на русскоязычной аудитории, приобрела новые оттенки и, по-видимому, отразила специфику нарративной транспортиции при просмотре фильмов, предполагающей меньше когнитивных усилий [20; 32]. Этим, вероятно, объясняется и то, что в новой модели п. 1 из когнитивного фактора переместился в образный фактор, который в русскоязычной версии опросника объединил сформированность представлений как о героях фильма, так и о его сюжете. Эмоциональный фактор Шкалы также уточнился и стал интерпретироваться не только как эмоциональная реакция на фильм, но и его личная значимость для зрителя. Полученные результаты согласуются с теоретическими представлениями о нарративной транспортиции, ее различными аспектами: когнитивным (смещение фокуса с реального мира на авторскую реальность), эмоциональным (эмоциональная вовлеченность в нарратив) и образным (восприятие любых ярких образов, представленных в нарративной реальности, и их запечатление в памяти), что адекватно раскрывается соответствующими пунктами опросника в составе отдельных факторов, выделенных в результате факторного анализа [21].

Русскоязычная версия Шкалы нарративной транспортиции демонстрирует высокую внутреннюю согласованность. Стоит отметить, что изменения в ее структуре нивелируются и тем, что авторы изначально предлагали не подсчитывать значения по отдельным факторам, а использовать общий показатель транспортиции [19], отражающий

целостный опыт переноса в мир повествования [12].

Валидность опросника удовлетворительна, что подтверждается данными корреляционного анализа. Были получены ожидаемые положительные связи транспортиции с такими компонентами “переживания в деятельности”, как удовольствие и смысл, и обратные корреляции — с пустотой и усилием. Данное представление о переживаниях в деятельности основано на концепции переживания потока, которое нередко сопровождает процесс нарративной транспортиции. “Наряду с выделением трех элементарных составляющих переживания в деятельности, комбинаторная модель описывает все их возможные сочетания. Сочетание удовольствия со смыслом образует комплексное переживание радости, смысла с усилием — комплексное переживание ответственности и удовольствия с усилием — комплексное переживание потока (наслаждения). Сочетание всех трех компонентов усилия, удовольствия и смысла создает подлинно оптимальное переживание — переживание увлеченности”, вместе с этим “отсутствие всех трех компонентов проявляется в переживании пустоты” [7, с. 32]. Таким образом, транспортиция в фильм — это позитивное переживание, складывающееся из ощущения удовольствия (приятности) и смысла (т.е. “включенности в более широкие контексты”); переживание пустоты, напротив, препятствует транспортиции. Кроме того, в отличие от потока, транспортицию затрудняет переживание усилия (т.е. “результативность деятельности”). Все выявленные нами связи согласуются с теоретическим описанием нарративной транспортиции.

Как мы и предполагали, нарративная транспортиция тесно связана с эмпатией, которая приводит к усилению эмоционального реагирования на персонажей и события. Большая склонность к эмпатии может непосредственно влиять на выраженность транспортиции [31]. Следуя этому, можно говорить о различной склонности к нарративной транспортиции как индивидуальной особенности [27].

Была выявлена слабая корреляция транспортиции с потребностью в познании. Предыдущие исследования показали, что сила их связи варьируется от слабой до умеренной и не всегда статистически значима [20]. Хотя потребность в познании не обязательно предсказывает выраженность нарративной транспортиции, предполагается, что люди, склонные к познанию, могут в целом быть мотивированы уделять больше внимания прочитанному или увиденному [19]. Это может приводить и к большей транспортиции. Особый интерес

к анализу таких взаимосвязей обнаруживается в исследованиях кинозрителей [22; 26]. Отмечается и роль стимульного материала. Так, выявленная нами связь с транспортиацией может объясняться жанром фильма (драма), использованного на основном этапе апробации и, возможно, потребовавшего больших когнитивных усилий в процессе просмотра. При этом отсутствие значимой связи с эмоциональным фактором транспортиации может быть следствием того, что высокая потребность в познании, включающая предрасположенность к разрешению сложных задач и ситуаций, затрудняет непосредственное воздействие нарратива на человека, хотя и позволяет ему глубже погрузиться в сюжет.

Сравнение данных первого и второго этапов апробации позволяет сделать вывод о том, что более транспортабельный фильм вызывает у зрителей значимо более высокий уровень нарративной транспортиации. Транспортабельность фильма, соответственно, влияет и на связанные с транспортиацией переживаниями в деятельности: повышает удовольствие и смысл, понижает усилие и пустоту. Полученные результаты представляют нарративную транспортиацию как неустойчивое состояние, каждый раз вызываемое конкретным фильмом, а также демонстрируют зависимость уровня транспортиации от качества нарратива. Кроме того, проведенный анализ дополнительно подтверждает связи конструкта транспортиации с отдельными составляющими переживания в деятельности.

ВЫВОДЫ

Результаты проведенного психометрического анализа показали, что русскоязычная версия Шкалы нарративной транспортиации представляет собой надежный и валидный инструмент, который теперь может быть использован для изучения нарративной транспортиации на российской выборке, а также для проведения кросскультурных исследований в этой области. Наличие данной методики позволит получать новые данные не только о психологических состояниях зрителей во время просмотра фильмов, но и об эффективности воздействия кино на русскоязычную аудиторию, что может иметь непосредственное практическое значение.

В связи с тем что мы столкнулись с ограниченной представленностью в отечественной психологии инструментов, измеряющих содержательно близкие нарративной транспортиации конструкты, дальнейшая работа может быть направлена на их поиск. Проверка конвергентной валидности

с помощью других психологических методик имеет безусловный исследовательский интерес.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Воскресенская Н.Г.* Влияние на выбор кинофильмов уровня эмоционального напряжения зрителей // Социальная психология и общество. 2016. Т. 7. № 3. С. 121–134.
2. *Клейн К.Г. и др.* Переживания в разных видах деятельности: временная динамика и содержательная валидность // Психологическая наука и образование. 2019. Т. 24. № 5. С. 47–57.
3. *Коробова С.Ю., Грязева-Добшинская В.Г., Аскерова А.Т.* Особенности идентификации с персонажами культового фильма в контексте проблем социальной идентичности зрителей // Вестник ЮУрГУ. Сер. Психология. 2018. Т. 11. № 3. С. 24–31.
4. *Кубрак Т.А., Гребенщикова Т.А., Павлова Н.Д.* Психологический портрет современного кинозрителя: структура и связи кинопредпочтений // Экспериментальная психология. 2017. Т. 10. № 4. С. 5–19.
5. *Кубрак Т.А., Латынов В.В.* Психология кинодискурса: факторы выбора, восприятие, воздействие. М.: Изд-во “Институт психологии РАН”, 2019.
6. *Орестова В.Р., Ткаченко Д.П.* Кинопредпочтения и представления о супергероях как отражение потребностей современного молодого человека в условиях транзитивности // Психологические исследования. 2018. Т. 11. № 61. С. 11. URL: <http://psystudy.ru/index.php/num/2018v11n61/1629-orestova61.html> (дата обращения: 04.05.2023).
7. *Осин Е.Н., Леонтьев Д.А.* Диагностика переживаний в профессиональной деятельности: валидизация методики // Организационная психология. 2017. Т. 7. № 2. С. 30–51. URL: <https://orgpsyjournal.hse.ru/2017-7-2/206996642.html> (дата обращения: 04.05.2023).
8. *Психодиагностика толерантности личности* / Под ред. Г.У. Солдатовой, Л.А. Шайгеровой. М.: Смысл, 2008.
9. *Щебетенко С.А.* Психометрика русской версии шкалы потребности в познании // Вестник Пермского университета: Философия. Психология. Социология. 2011. № 6. С. 88–100.
10. *Яновский М.И.* Формы переживания присутствия и способы их воспроизведения в киномонтаже // Теоретическая и экспериментальная психология. 2017. Т. 10. № 1. С. 72–81.
11. *Яновский М.И., Антропова В.И.* Воздействие фильма ужасов на Я-концепцию зрителя // Институт психологии Российской академии наук. Социальная и экономическая психология. 2021. Т. 6. № 2 (22). С. 147–168.

12. *Appel M., Gnambs T., Richter T., Green M.C.* The transportation scale—short form (TS—SF) // *Media Psychology*. 2015. V. 18. № 2. P. 243–266.
13. *Appel M., Mengelkamp C.* Watching Videos on a Smartphone: Do Small Screens Impair Narrative Transportation? // *Media Psychology*. 2022. V. 25. № 5. P. 653–674.
14. *Appel M., Schreiner C., Haffmans M.B., Richter T.* The mediating role of event-congruent emotions in narrative persuasion // *Poetics*. 2019. V. 77.
15. *Busselle R., Bilandzic H.* Measuring narrative engagement // *Media Psychology*. 2009. V. 12. № 4. P. 321–347.
16. *Cacioppo J.T., Petty R.E., Kao C.F.* The efficient assessment of need for cognition // *Journal of Personality Assessment*. 1984. V. 48. P. 306–307.
17. *Cohen J.* Defining identification: A theoretical look at the identification of audiences with media characters // *Mass Communication & Society*. 2001. V. 4. № 3. P. 245–264.
18. *Erickson S.E., Dal Cin S., Byl H.* An experimental examination of binge watching and narrative engagement // *Social Sciences*. 2019. V. 8. № 1. P. 19.
19. *Green M.C., Brock T.C.* The role of transportation in the persuasiveness of public narratives // *Journal of Personality and Social Psychology*. 2000. V. 79. P. 701–721.
20. *Green M.C. et al.* Transportation across media: Print versus film comparisons // *Media Psychology*. 2008. V. 11. № 4. P. 512–539.
21. *Green M.* Transportation into narrative worlds // *Entertainment-education behind the scenes: Case studies for theory and practice* / Eds. L.B. Frank, P. Falzone. Palgrave Macmillan, 2021. P. 87–102.
22. *Hall A., Zwarun L.* Challenging entertainment: Enjoyment, transportation, and need for cognition in relation to fictional films viewed online // *Mass Communication and Society*. 2012. V. 15. № 3. P. 384–406.
23. *Jarrier E., Bourgeon-Renault D., Derbaix M., Petr C.* Narrative transportation scale: Measure development for transmedia experience // *14th International Conference on Arts and Culture Management*. 2017, June.
24. *Lee K.* Presence, Explicated // *Communication Theory*. 2004. V. 14. P. 27–50.
25. *Morris B.S. et al.* Stories vs. facts: triggering emotion and action-taking on climate change // *Climatic change*. 2019. V. 154. № 1. P. 19–36.
26. *Owen B., Riggs M.* Transportation, need for cognition, and affective disposition as factors in enjoyment of film narratives // *Scientific Study of Literature*. 2012. V. 2. № 1. P. 128–149.
27. *Sestir M.A., Moore M.M., Green M.C.* Transportation // *The International Encyclopedia of Media Psychology* / Ed. J. Bulck. Hoboken, NJ: John Wiley & Sons Inc., 2020.
28. *Sherry J.* Flow and Media Enjoyment // *Communication Theory*. 2004. V. 14. P. 328–347.
29. *Tal-Or N., Papirman Y.* The fundamental attribution error in attributing fictional figures' characteristics to the actors // *Media Psychology*. 2007. V. 9. № 2. P. 331–345.
30. *Tchernev J.M., Collier J., Wang Z.* There and Back Again? Exploring the Real-Time Cognitive Journey of Narrative Transportation // *Communication Research*. 2023. V. 50. № 3. P. 312–337.
31. *Thompson J.M. et al.* Individual Differences in Transportation into Narrative Drama // *Review of General Psychology*. 2018. V. 22. № 2. P. 210–219.
32. *Tukachinsky R.* Experimental manipulation of psychological involvement with media // *Communication Methods and Measures*. 2014. V. 8. № 1. P. 1–33.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Шкала нарративной транспортировки

После просмотра фильма, пожалуйста, оцените по 7-балльной шкале, насколько Вы согласны с каждым из следующих утверждений.

1 — Совсем не согласен

2 — Не согласен

3 — Скорее не согласен

4 — Нечто среднее

5 — Скорее согласен

6 — Согласен

7 — Полностью согласен

1. Во время просмотра фильма я мог(-ла) легко представить происходящие в нем события.

2. Во время просмотра фильма я отвлекался/отвлекалась на то, что происходило вокруг меня.

3. Я мог(-ла) представить себя внутри событий фильма.

4. Во время просмотра фильма я был(-а) мысленно вовлечен(-а) в происходящее на экране.

5. После окончания фильма мне было легко о нем забыть.

6. Во время просмотра мне хотелось узнать, чем закончится фильм.

7. Фильм вызвал у меня сильные эмоции.

8. Я думал(-а) о том, как фильм мог бы закончиться по-другому.

9. Я замечал(-а), что мои мысли где-то блуждали во время просмотра фильма.
10. События фильма значимы для моей жизни.
11. События фильма изменили мою жизнь.
12. Во время просмотра фильма у меня сложился яркий образ [имя героя 1/описание героя 1].
13. Во время просмотра фильма у меня сложился яркий образ [имя героя 2/описание героя 2].
14. Во время просмотра фильма у меня сложился яркий образ [имя героя 3/описание героя 3].
15. Во время просмотра фильма у меня сложился яркий образ [имя героя 4 / описание героя 4].

APPROBATION OF THE RUSSIAN VERSION OF TRANSPORTATION SCALE (TS)⁴

T. A. Kubrak^{1,*}, A. A. Starostina^{2,**}

¹*Institute of Psychology, Russian Academy of Sciences;
129366, Moscow, Yaroslavskaya str., 13, bldn. 1, Russia.*

²*State Academic University for the Humanities;
119049, Moscow, Maronovsky per., 26, Russia.*

^{*}*PhD (Psychology), Senior Researcher of Laboratory of Speech Psychology and Psycholinguistics.*

E-mail: kubrak.tina@gmail.com

^{**}*Postgraduate Student of Faculty of Psychology.*

E-mail: starostina.alyona@gmail.com

Received 14.05.2023

Abstract. One of the important tasks for Russian film researchers is to find relevant psychological concepts to describe the process of interaction between the viewer and the film, as well as to form appropriate psychometric tools, which are currently absent in Russian psychology. The article presents the results of adaptation and approbation of the Transportation Scale (TS), developed by M. Green and T. Brock for measuring the transportation — a special state of the involvement and immersion in the narrative (story). A total of 1171 Russian-speaking students from 17 to 29 years old ($M = 19.8$; $SD = 1.9$; 577 men and 594 women) took part in approbation of the technique. Exploratory factor analysis confirmed the three-factor structure, although it also revealed differences with it in the distribution of items. Confirmatory factor analysis did not empirically support the original model, while the new model showed good correspondence with the empirical data. Russian version of the Transportation Scale showed good internal consistency. Convergent validity is confirmed by the presence of significant correlations with the components of “experience in the activity” (positive correlations with pleasure and meaning, negative with void and effort), as well as direct connections with empathy and the need for cognition. For verification of criterion validity, a part of the respondents was re-interviewed using another stimulus material (film). The results present transportation as an unstable state, caused each time by a particular film, and also demonstrate the dependence of transportation on the quality of the narrative. The psychometric assessment showed that the Russian version of the Transportation Scale is a reliable and valid tool that can now be used to study transportation and its effects in a Russian sample, as well as to conduct cross-cultural research in this area.

Keywords: psychology of film, narrative transportation, Transportation Scale, narrative, psychological impact of film, cinema discourse.

REFERENCES

1. Voskresenskaya N.G. The impact of viewer's emotional tension on the choice of films. *Social Psychology and Society*. 2016. V. 7. № 3. P. 121–134. (In Russian)
2. Klein K.G. et al. Experiences in Different Activities: Temporal Dynamics and Construct Validity. *Psychological Science and Education*. 2019. V. 24. № 5. P. 47–57. (In Russian)
3. Korobova S.Yu., Gryazeva-Dobshinskaya V.G., Askero-va A.T. Features of Identification with the Characters of

⁴The authors thank Professor Melanie C. Green of the University of Buffalo (USA) for permission to develop the Russian version of the Transportation Scale. The authors are grateful to linguists I.O. Tkachenko, M.S. Trifonov and A.E. Malakhova for participation in the adaptation of the questionnaire, as well as to students and staff of MGSU, RSAU-MTAA and SFedU for assistance in the collection of empirical data.

- the Cult Film in the Context of the Social Identity of the Audience. Bulletin of the South Ural State University. Ser. Psychology. 2018. V. 11. № 3. P. 24–31. (In Russian)
4. Kubrak T.A., Grebenshikova T.A., Pavlova N.D. Psychological Profile of a Modern Viewer: The Structure and Correlates of Movie Preferences. Experimental Psychology. 2017. V. 10. № 4. P. 5–19. (In Russian)
5. Kubrak T.A., Latynov V.V. Psihologiya kinodiskursa: faktory vybora, vospriyatie, vozdejstvie. Moscow: Institute of Psychology RAS, 2019. (In Russian)
6. Orestova V.R., Tkachenko D.P. Kinopredpochteniya i predstavleniya o supergeroyah kak otrazhenie potrebnostej sovremennogo molodogo cheloveka v usloviyah tranzitivnosti. Psihologicheskie issledovaniya. 2018. V. 11. № 61. P. 11. URL: <http://psystudy.ru/index.php/num/2018v11n61/1629-orestova61.html> (accessed: 04.05.2023). (In Russian)
7. Osin E.N., Leontiev D.A. Diagnostika perezhivaniy v professional'noj deyatel'nosti: validizaciya metodiki. Organizacionnaya psihologiya. 2017. V. 7. № 2. P. 30–51. URL: <https://orgpsyjournal.hse.ru/2017-7-2/206996642.html> (accessed: 04.05.2023). (In Russian)
8. Psihodiagnostika tolerantnosti lichnosti. Eds. G.U. Soldatova, L.A. Shajgerova. Moscow: Smysl, 2008. (In Russian)
9. Shchebetenko S.A. Psihometrika russkoj versii shkaly potrebnosti v poznanii. Vestnik Permskogo universiteta: Filosofiya. Psihologiya. Sociologiya. 2011. № 6. P. 88–100. (In Russian)
10. Yanovski M.I. Forms of experience of presence and ways of their reproduction in film montage. Theoretical and experimental psychology. 2017. V. 10. № 1. P. 72–81. (In Russian)
11. Yanovsky M.I., Antropova V.I. The impact of a horror film on the viewer's self-concept. Institute of psychology Russian Academy of Sciences. Social and economic psychology. 2021. V. 6. № 2 (22). P. 147–168. (In Russian)
12. Appel M., Gnambs T., Richter T., Green M.C. The transportation scale—short form (TS—SF. Media Psychology. 2015. V. 18. № 2. P. 243–266.
13. Appel M., Mengelkamp C. Watching Videos on a Smartphone: Do Small Screens Impair Narrative Transportation? Media Psychology. 2022. V. 25. № 5. P. 653–674.
14. Appel M., Schreiner C., Haffmans M.B., Richter T. The mediating role of event-congruent emotions in narrative persuasion. Poetics. 2019. V. 77.
15. Busselle R., Bilandzic H. Measuring narrative engagement. Media Psychology. 2009. V. 12. № 4. P. 321–347.
16. Cacioppo J.T., Petty R.E., Kao C.F. The efficient assessment of need for cognition. Journal of Personality Assessment. 1984. V. 48. P. 306–307.
17. Cohen J. Defining identification: A theoretical look at the identification of audiences with media characters. Mass Communication & Society. 2001. V. 4. № 3. P. 245–264.
18. Erickson S.E., Dal Cin S., Byl H. An experimental examination of binge watching and narrative engagement. Social Sciences. 2019. V. 8. № 1. P. 19.
19. Green M.C., Brock T.C. The role of transportation in the persuasiveness of public narratives. Journal of Personality and Social Psychology. 2000. V. 79. P. 701–721.
20. Green M.C. et al. Transportation across media: Print versus film comparisons. Media Psychology. 2008. V. 11. № 4. P. 512–539.
21. Green M. Transportation into narrative worlds. Entertainment-education behind the scenes: Case studies for theory and practice. Eds. L.B. Frank, P. Falzone. Palgrave Macmillan, 2021. P. 87–102.
22. Hall A., Zwarun L. Challenging entertainment: Enjoyment, transportation, and need for cognition in relation to fictional films viewed online. Mass Communication and Society. 2012. V. 15. № 3. P. 384–406.
23. Jarrier E., Bourgeon-Renault D., Derbaix M., Petr C. Narrative transportation scale: Measure development for transmedia experience. 14th International Conference on Arts and Culture Management. 2017, June.
24. Lee K. Presence, Explicated. Communication Theory. 2004. V. 14. P. 27–50.
25. Morris B.S. et al. Stories vs. facts: triggering emotion and action-taking on climate change. Climatic change. 2019. V. 154. № 1. P. 19–36.
26. Owen B., Riggs M. Transportation, need for cognition, and affective disposition as factors in enjoyment of film narratives. Scientific Study of Literature. 2012. V. 2. № 1. P. 128–149.
27. Sestir M.A., Moore M.M., Green M.C. Transportation. The International Encyclopedia of Media Psychology. Ed. J. Bulck. Hoboken, New Jearsey: John Wiley & Sons Inc., 2020.
28. Sherry J. Flow and Media Enjoyment. Communication Theory. 2004. V. 14. P. 328–347.
29. Tal-Or N., Papirman Y. The fundamental attribution error in attributing fictional figures' characteristics to the actors. Media Psychology. 2007. V. 9. № 2. P. 331–345.
30. Tchernev J.M., Collier J., Wang Z. There and Back Again? Exploring the Real-Time Cognitive Journey of Narrative Transportation. Communication Research. 2023. V. 50. № 3. P. 312–337.
31. Thompson J.M. et al. Individual Differences in Transportation into Narrative Drama. Review of General Psychology. 2018. V. 22. № 2. P. 210–219.
32. Tukachinsky R. Experimental manipulation of psychological involvement with media. Communication Methods and Measures. 2014. V. 8. № 1. P. 1–33.