

ПСИХОЛОГІЧНІ ФАКТОРИ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

В статті аналізуються проблеми безпеки дорожнього руху. Розглядаються фактори надійності керування автомобілем. Висвітлено умови розвитку професійної готовності водіїв до дій в екстремальних умовах. Досліджуються питання професійної підготовки та перепідготовки учасників дорожнього руху. Розглядається можливість впливу на надійність водія. Аналізуються психологічні чинники аварійності на дорогах. Досліджуються перспективи подальших досліджень пов'язані з розробкою індивідуальних програм психологічного супроводу професійної підготовки автоводіїв. Джерел – 6.

Ключові слова: безпека, водій, психологічна готовність до дій в екстремальних умовах, професійна підготовка, адаптація, увага, взаємодія, відповідальність, емоційність, соціальна компетентність, самоактуалізація.

Постановка проблеми. Актуальність даної проблеми зумовлена низкою підстав, а саме: зростання числа дорожньо-транспортних пригод, в тому числі у зв'язку з неухильним зростанням транспортних засобів, збільшенням їхньої відносної доступності населенню; збільшенням інтенсивності руху та його суб'єктивної складності для учасників дорожнього руху; збільшення кількості ДТП з підвищенням рівня травматизму і смертності потерпілих; пріоритетність завдань вдосконалення безпеки дорожнього руху, збереження життя учасників дорожнього руху.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У науковій літературі існує кілька визначень поняття «безпека дорожнього руху». Найбільш точним, на нашу думку, є визначення Д. Клеббельсберга [1]. Цей дослідник визначає її як відсутність «закономірних небезпечних умов і вчинків, що призводять до дорожньо-транспортних пригод» [1; с. 122]. При цьому не виключається випадкова поява якихось несподівано виникаючих небезпек, навіть дорожніх пригод. Однак типові небезпечні умови та вчинки, що виникають і по випадковим законам, тут включаються в категорію закономірних, й вони також беруться до уваги при визначенні безпеки дорожнього руху. Вельми важливо, що безпеку не слід розглядати як самоціль; вона повинна бути лише умовою успішного досягнення мети, для якої використовується транспортний засіб, причому досягнення мети не в ідеальних умовах, а при оптимальній інтенсивності руху, оптимальному використанні цього засобу та оптимальної завантаженості водія. Статистика показує, що роль людського чинника в аварійності з роками зростає, в той час як технічного - знижується. Трапляються такі фактори, що впливають на аварійність: професійна непридатність водія за психофізіологічними якостями, низька професійна підготовка, яка веде до неправильних дій в критичній ситуації, неготовність водія до роботи, фізіологічне стомлення.

Соціально-психологічний підхід до вивчення дорожнього руху реалізований в дослідженнях Б. Венда [1], Є. Кузьміна [2], М. Логанова [2], Ф. Піір [1], Р. Ротенберга [1], Ю. Стрелкова [1] та ін. Одним із наслідків недостатньої вивченості соціально-психологічних механізмів взаємодії людей в процесі пересування є слабка соціально-психологічна підготовка професіоналів та автолюбителів, відсутність системи навчання взаєморозумінню в специфічних дорожніх умовах і, як наслідок, високий рівень конфліктності та кількості ДТП.

Значне місце в розвитку транспортної психології займають творча переробка та взаємозбагачення аналогічних напрямків на залізничному, морському транспорті та в авіації. В усьому світі відомі імена радянських учених Д. Горбова [1], Є. Дерев'янка [2], Б. Ломова [1], Є. Мілеряна [1], В. Небиліцина [1], К. Платонова [5], М. Котика [6] та багатьох інших. У технічному відношенні вся система транспортного руху отримала належний розвиток. Однак її основні учасники залишаються головною ланкою, що вимагає врахування їхніх психологічних якостей. Тому превалююча довгі роки концепція людини тільки як кібернетичної моделі в операторській діяльності не виправдала себе. Прагнути до вдосконалення дорожнього руху та не враховувати в поведінці психологічні якості та властивості - значить, прирікати всю роботу задалегідь на невдачу.

Мета статті – проаналізувати психологічні фактори безпеки дорожнього руху та висвітлити умови розвитку професійної готовності водіїв до дій в екстремальних умовах.

Виклад основного матеріалу і результатів дослідження. Як і в будь-якій справі, в сфері безпеки дорожнього руху діє сукупність психологічних факторів. Ті, що відносяться безпосередньо

до системи безпеки дорожнього руху, в чому обумовлені загальною психологічною атмосферою в країні, станом громадського та правового порядку, суспільної дисципліни, правосвідомості та правової культури населення. Громадяни, виступаючи учасниками дорожнього руху, віносять в нього «віруси» тих прогалин правової психології, правосвідомості, життєвих ціннісних орієнтацій, які сформувалися у них як у членів суспільства. Тим не менш, було б помилковим все пояснювати загальними причинами і не бачити причин у самій системі використання транспорту і руху на дорогах. Таких факторів тут чимало, тому вони вимагають особливого розгляду [1].

Найбільш загальний фактор - ставлення суспільства, його структур і громадян до питань нормального функціонування сфери дорожнього руху та забезпечення його безпеки. Ставлення до цієї сфери, яка стала однією з найважливіших у житті суспільства та його членів, що вимагає до себе загальної уваги, повноцінного врегулювання, управління, наведення організаційного порядку і покликаної функціонувати на високому рівні культури, характерно для цивілізованих країн. Приблизно половина громадян кожної розвиненої країни щодня стає учасником дорожнього руху, і тому всі зацікавлені в нормальному і безпечному функціонуванні цієї сфери. Заходи по вдосконаленню управління цією сферою відстають від темпів зростання числа автотранспортних засобів та їх користувачів. Це стало однією з основних причин зниження дисципліни на дорогах, зростання аварійності і загибелі людей [6].

Природно, що серйозні причини недоліків у забезпеченні безпеки дорожнього руху притаманні й головним учасникам його водіям і пішоходам. Водій на дорозі виявляє себе не просто як технік, що вмє натискати на педалі і володіти кермом, але завжди як особистість. По руху машини безпомилково можна сказати про розум людини, яка сидить за кермом, повагу до інших, відповідальність, дисциплінованість, вихованість, дорослість, вимогливість до себе, стриманість, пильність, розумна обережність водія тощо. Ризиковані маневри – це прояв не водійської майстерності, а хлоп'яцтва, нестачі розуму, несформованості особистості. В цьому, власне, і криються головні психологічні причини порушень, що призводять до аварій.

Мають значення і психофізіологічні якості водіїв, які найчастіше грають роль в запобіганні аварії, - уважність, швидка реакція, рухливість, врівноваженість, емоційність, стійкість до ризику та ін. [5].

Велике нервово напруження часто виникає у водіїв в несподіваних небезпечних і складних дорожніх ситуаціях. Багато залежить від досвіду водія. Молодий водій, для якого кожна така ситуація виникає вперше, природно, відчуває велике нервово напруження, що при нестачі досвіду нерідко призводить до помилок. Є категорія людей, яких називають неврівноваженими або емоційно нестійкими. У них позитивні або негативні емоції протікають дуже бурхливо. Сильне нервово збудження виникає навіть з незначного приводу. Нерідко таких людей можна зустріти за кермом автомобіля. Це створює серйозну загрозу для безпеки дорожнього руху [3].

Велике значення для безпеки дорожнього руху також має здатність водія долати емоційну напругу, почуття страху. Кожна людина відрізняється цілим рядом особливостей, сукупність яких складає його індивідуальність. Для безпеки дорожнього руху дуже важливо, яка людина сидить за кермом, що вона являє собою як особистість. Негативні риси особистості ускладнюють діяльність водія, ведуть до помилок і ДТП. Водії, що допускають найменшу кількість порушень, характеризуються не тільки високою дисциплінованістю, але і врівноваженістю, розсудливістю, винахідливістю, більш широкими інтересами, високими моральними і моральними якостями. Виховання цих якостей у водіїв повинно бути першочерговим завданням керівників всіх навчальних й автотранспортних підприємств [1].

Головна психологічна особливість досвідченого водія - вміння орієнтуватися в дорожній обстановці, оцінювати ступінь її небезпеки, передбачати можливі ускладнення і маневри інших водіїв і приймати на цій основі превентивні заходи, що знижують можливість збільшення ризику і несподіванок. Водій за кермом не має права послаблювати увагу і повинен бути завжди в готовності до швидкого реагування на загрозу, не відволікатися навіть на частку секунди від спостереження за дорогою, розуміти, що саме ця частка відокремлює його від аварії, а часом і від смерті.

В умовах інтенсивної автомобілізації, збільшення кількості транспорту, в тому числі іномарок, все більш активізується проблема конкуруючої поведінки водіїв, конфліктів між учасниками дорожнього руху, невірного тлумачення намірів та поведінки водіїв і пішоходів, спотвореного сприйняття конкретних дорожніх ситуацій.

В основі взаємовідносин учасників дорожнього руху з працівниками Державної інспекції лежить взаємне очікування проявів особистісних особливостей. Серед водіїв проявляються, поряд з

нормою, і негативні типи поведінки й побудови взаємин з інспектором, якому необхідно вирішувати свої завдання, враховуючи їх.

Наразі психофізіологічний відбір водіїв автомобілів проводиться майже в усіх країнах, де автомобілізація досягла високого рівня. Введення такого відбору дозволяє підвищити надійність водіїв, знизити кількість ДТП, зменшити матеріальні втрати та людські жертви. Підвищення надійності водія може досягатися за допомогою поліпшення його професійного навчання і тренування навичок, що є одним із завдань організації професійного відбору та навчання.

Що стосується досліджень даної проблеми в сфері автотранспорту, то ця тема починає розвиватися вже з 1910 р., коли німецький психолог Г. Мюнстенберг [1], опублікував першу роботу з професійної оцінки дій водіїв міського транспорту та їхньої водійської відповідності вимогам безпеки руху. Зараз умови дорожньої середовища стали незрівнянно складніше збільшилися швидкості, сам процес участі в дорожньому русі з індивідуального переріс у колективний. Як показує статистика, 70 % всіх дорожніх пригод відбувається з вини водія, тобто в основі їх лежить особистий фактор, психіка людини. В даний час назріла необхідність в узагальненні результатів досліджень психологічних умов розвитку професійної готовності до дій в екстремальних ситуаціях. Актуальним є аналіз змісту та структури психологічних умов готовності до різних видів діяльності, зовнішніх і внутрішніх умов, що викликають і визначають динаміку, тривалість і стійкість прояву готовності.

Проблеми якості підготовки водіїв та забезпечення безпеки дорожнього руху перестають бути індивідуальними, переходячи в ранг суспільно-значущих цілей. Їхнє досягнення неможливо без вдосконалення існуючої системи підготовки водіїв та її адаптація до сучасних умов руху. Створення комплексної системи підготовки та вдосконалення водійської майстерності є однією з головних стратегічних завдань щодо зниження ДТП.

Особливістю більшості ДТП є вчинення їх з необережності. Помилково прагнути до виділення за індивідуально-психічними якостями категорії осіб, що більш-менш схильні до порушення безпеки дорожнього руху та вчинення ДТП, серед діючих і потенційних водіїв. Успішне попередження ДТП можливо лише в тому випадку, якщо увагу буде сконцентровано на особистості кожного учасника руху. Їхні психологічні особливості та навички повинні бути безпосереднім об'єктом попереджувального впливу. Особлива увага повинна приділятися вихованню відповідальності та дисциплінованості, подолання самовпевненості, безтурботності, переоцінки власних можливостей.

Основними інтегральними показниками, що характеризують результат і процесуальні прояви діяльності в системі «людина – техніка», є ефективність і якість діяльності. Якщо показник ефективності трудової діяльності відображає в основному рівень результативних досягнень (продуктивність, швидкість, повнота і т. ін.), то показник якості характеризує як кінцевий продукт праці (його споживчі або технологічні властивості), так і процес праці (вдосконалення способів виконання трудових функцій) [2].

Очевидно, що тут слід починати з підготовки водіїв, тобто проводити психологічні дослідження в автошколах на початковому етапі навчання. Діагностика психологічних особливостей водіїв з будь-якою метою передбачає виявлення характеристик низького, середнього, доброго й відмінного рівня функціонування з урахуванням виду перевезень і надійності водія.

Дослідження можна проводити у формі тестування, в якому необхідно зафіксувати основні показники, такі як: швидкість реакції, пам'ять, увага, стійкість до різних перешкод і т. ін. Це необхідно по-перше для того аби визначити, які категорії керування транспортними засобами найбільшою мірою підходять кандидату. Тут мова йде про визначення професійної спрямованості кандидата. По-друге, тестування дозволяє виявити рівень вираженості професійно-важливих якостей. Це дасть можливість проводити корекційні заходи, з метою підвищення рівня вираженості якостей, які не відповідають заявленим вимогам, а також змінювати програму навчання таким чином, щоб вона була максимально ефективною. Йдеться про застосування вправ спрямованих на розвиток професійно важливих якостей і регуляції свого стану. По-третє, кандидати, які за рівнем розвитку професійно важливих якостей мінімально відповідають вимогам, потребують більш поглибленого курсу навчання. На підставі результатів дослідження психофізіологічних якостей кандидатів, приймається рішення про додаткові заняття з теоретичного курсу, або з відпрацювання практичних навичок керування [6].

Ми вважаємо, що підготовку майбутніх водіїв, яка відповідає сучасним вимогам організації дорожнього руху, можна здійснити, використовуючи психологічні теорії навчання, спрямовані на формування узагальнених способів мислення в тій чи іншій предметній області,

наприклад, психологічну теорію навчальної діяльності Д. Б. Ельконіна - В. В. Давидова. Таким чином формування узагальнених способів вирішення дорожньо-транспортних завдань у майбутніх водіїв можна успішно здійснювати в ситуації вирішення ними навчальних завдань за допомогою перетворюючих, моделюючих та інших навчальних дій.

При професійній підготовці водія необхідним вважаємо створення умов, які сприятимуть: розвитку професійно-особистісної спрямованості і професійно значущих якостей; формуванню стійкої мотивації професійних досягнень; формуванню адекватної самооцінки та високих показників професійної самоактуалізації; придбання навичок діяльнісного самоконтролю.

Формування резерву функціональних можливостей особистості є головним завданням на всіх етапах становлення професіоналізму. Для формування професіоналізму необхідно створювати резерв функціональних можливостей (знань, умінь, якостей, креативності), які послідовно й довільно включаються суб'єктом при ускладненні ситуації.

В процесі дослідження була розроблена концепція модульного підходу до оцінки професійної придатності. Висновок щодо професійної придатності має на увазі конкретні модулі або блоки теоретичного навчання, практичного навчання та самостійного керування.

Модульна підготовка професіоналів сприятиме більш ефективному формуванню комплексу таких професійно значущих якостей, як інтерес до професійної роботи водія, схильність до вивчення техніки; загальний інтелектуальний рівень; наполегливість, сміливість; відповідальність, ініціативність, дисциплінованість; емоційна стійкість, кмітливість, схильність до технічного мислення; швидкість і точність сенсомоторних реакцій, швидка орієнтація в дорожньо-транспортній обстановці; швидке й точне визначення швидкості і просторових відносин, почуття часу; точний динамічний та статичний окомір; достатній обсяг уваги, своєчасний розподіл його й швидке перемикання, вибірковість, стійкість і концентрація уваги; хороша зорова оперативна, короткочасна та довготривала пам'ять; нормальний фізичний розвиток, хороша координація рухів, витривалість, спритність, професійна самостійність і мотивація професійних досягнень [5].

Загалом, особистісно-професійний розвиток фахівців водіїв обумовлено комплексом взаємопов'язаних особистісних характеристик, таких як: спрямованість, компетентність, гнучкість, самосвідомість) та діяльнісних складових (професійна підготовка, надійність, безаварійність керування). Підвищення ефективності професійної діяльності водіїв можливе за умови її здійснення в руслі стратегії (моделі) професійного розвитку.

Отже, якщо розглядати водія як потенційне джерело ризику у дорожньому русі, то всередині виявляється ядро проблем, пов'язане з підготовкою водія та його професійними компетенціями. Перспективи подальших досліджень пов'язані з розробкою індивідуальних програм психологічного супроводу професійної підготовки автоводіїв, де мають враховуватися стать і вік учнів, а також з розробкою програм психологічного супроводу підготовки автоводіїв різної спеціалізації.

Необхідний і комплекс заходів з посилення професійно-психологічного відбору співробітників Державтоінспекції (з орієнтацією на визначення спрямованості особистості, моральних якостей, культури, освіченості), їх вихованню, морально-психологічної та професійно-психологічної, технічної та медичної підготовки. Заслужують уваги розробка більш обґрунтованих критеріїв ефективності діяльності; вдосконалення внутрішнього контролю за діяльністю співробітників на постах, прийняття більш жорстких (аж до кримінальних) заходів до працівників, які зловживають службовим становищем.

Підвищення соціальної компетентності водіїв і пішоходів є ключовим напрямком зниження небезпеки дорожнього руху. Вирішення цієї задачі передбачає формування людини як учасника дорожнього руху, починаючи з самого раннього віку. Особливу роль відіграє спеціальна комунікативна підготовка водіїв, що лежить в основі дорожньої етики. Існуюча система підготовки водіїв та контролю їх кваліфікації не акцентує показники культури та етики дорожніх взаємодій, тому водієм можна стати при будь-якому рівні культури та етики.

Соціально-психологічне навчання автомобілістів виходить із того, що соціальна компетентність водія являє собою сукупність специфічних знань, навичок і установок, що дозволяють йому продуктивно взаємодіяти з іншими учасниками дорожнього руху, виключаючи зіткнення і грубі емоційні обміни. Всі ці якості й компетенції можна успішно формувати шляхом дорожньо-комунікативного тренінгу, який включає практичне вивчення питань психології дорожньої спільноти і культури руху (соціально-психологічна природа дорожнього конфлікту; дорожня агресія; психологічні причини дорожнього суперництва і т. ін.).

Висновки. В процесі вдосконалення і реорганізації системи підготовки водіїв та підвищення їхньої кваліфікації необхідно враховувати соціально-моральний зміст дорожнього руху, створити умови для формування соціально-психологічної компетентності, перебуваючи відповідним чином навчальні плани та екзаменаційні вимоги правил дорожнього руху. Включити в зміст навчальних планів автошкіл спеціалізований комунікативний тренінг, формуючий соціальну орієнтацію водійської професії та управління автомобілем. Доповнити професіограму водія автомобіля комунікативною складовою його діяльності та професійно важливих якостей. В даний час назріла необхідність в узагальненні результатів досліджень психологічних умов розвитку професійної готовності до дій в екстремальних ситуаціях. Безсумнівну користь принесе створення центрального науково-практичного підрозділу з дослідження та розробки заходів психологічного забезпечення безпеки дорожнього руху, а також призначення в територіальні та лінійні служби практичних психологів. Поліпшення забезпечення безпеки можливе тільки на основі наукового, всебічно зваженого підходу, досліджень, експериментів.

Література

1. Клебельсберг Д. Транспортная психология / Клебельсберг Д. ; под ред. В. Б. Мазуркевича. - М. : Транспорт, 1989. - 366с.
2. Коноплянко, В. И. Основы управления автомобилем и безопасность дорожного движения : учеб. пособ. / В. И. Коноплянко, В. В. Зырянов, Ю. В. Воробьев. - М. : Высш. шк. 2005. - 271 с.
3. Льневский Д. С. Психология безопасного вождения автомобиля / Льневский Д.С. - М. : «А.С.К.», 2001. – 129 с.
4. Малышко Т. Н. Психология начинающего водителя / Малышко Т. Н. - М. : «Махаон», 1994. – С. 39-87.
5. Надежность водителя и безопасность движения / В. М. Мишуриц, А. Н. Романов. - М. : Транспорт, 1990. – 161 с.
6. Романов, А. Н. Автотранспортная психология : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений /А. Н. Романов. - М. : Академия, 2002. - 224 с.

References

1. Klebelsberg D. Transportnaya psihologiya / Klebelsberg D. ; pod red. V. B. Mazurkevicha. - M. : Transport, 1989. – 366 s.
2. Konoplyanko, V. I. Osnovyi upravleniya avtomobilem i bezopasnost dorozhnogo dvizheniya : ucheb. posob. / V. I. Konoplyanko, V. V. Zyryanov, Yu. V. Vorobev. - M. : Vyissh. shk., 2005. - 271 s.
3. Lnevskiy D. S. Psihologiya bezopasnogo vozhdeniya avtomobilya / Lnevskiy D.S. - M. : «A.S.K.», 2001. – 129 s.
4. Malyishko T. N. Psihologiya nachinayushego voditelya / T. N. Malyishko. - M. : «Mahaon», 1994. – S. 39 87.
5. Nadezhnost voditelya i bezopasnost dvizheniya / V. M. Mishurin, A. N. Romanov. - M. : Transport, 1990. – 161 s.
6. Romanov, A. N. Avtotransportnaya psihologiya : ucheb. posobie dlya stud. vyissh. ucheb. zavedeniy /A. N. Romanov. - M. : Akademiya, 2002. - 224 s.

Левницкая И. В.

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В статье анализируются проблемы безопасности дорожного движения. Рассматриваются факторы надежности управления автомобилем. Освещены условия развития профессиональной готовности водителей к действиям в экстремальных условиях. Исследуются вопросы профессиональной подготовки и переподготовки участников дорожного движения. Рассматривается возможность влияния на надежность водителя. Анализируются факторы аварийности на дорогах. Исследуются перспективы дальнейших исследований связаны с разработкой индивидуальных программ психологического сопровождения профессиональной подготовки водителей. Источников – 6.

Ключевые слова: безопасность, водитель, психологическая готовность к действиям в экстремальных условиях, профессиональная подготовка, адаптация, внимание, взаимодействие, ответственность, эмоциональность, социальная компетентность, самоактуализация.

Levytska I.

Psychological factors road safety

The paper analyzes the problems of road safety. The factors driving safety. Deals with the conditions of professional drivers readiness to act in extreme conditions. The problems of training and re-training of road users. The possibility of impact on the reliability of the driver. Analyzes the psychological factors of accidents on the roads. We study the prospects for further research related to the development of individual programs of psychological support training of drivers. Source 6.

Key words: security driver, psychological readiness for action in extreme conditions, training, adaptation, attention, cooperation, responsibility, emotional, social competence, self-actualization.

Левицька Інна Вячеславівна – здобувач кафедри психології Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля, м. Луганськ.

УДК 159.942.2- 057.36

Михайлишин У.Б.

**ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ЕМОЦІЙНО-ВОЛЬОВОЇ СФЕРИ ПРАЦІВНИКІВ ОРГАНІВ
ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ**

У статті наведено результати дослідження впливу емоційно-вольової сфери працівників ОВС на ефективність їх професійної діяльності. За допомогою 16-ти факторного особистісного опитувальника Кеттела виділено групу факторів, які визначають емоційно-вольові якості особистості.

Джерел- 8.

Ключові слова: емоційно-вольова сфера, емоційна стабільність, тривожність, самоконтроль, імпульсивність, релаксація.

Постановка проблеми. Актуальність дослідження емоційно-вольової сфери, зокрема, працівників органів внутрішніх справ, обумовлена необхідністю наукового осмислення особливостей формування емоційно-вольової сфери працівників органів внутрішніх справ, оскільки професійна діяльність в органах внутрішніх справ відрізняється своєю інтенсивністю і напруженістю, що пов'язані з виконанням службових обов'язків у жорстко обмежені терміни, наявністю кількісних критеріїв, оцінки успішності діяльності, постійною взаємодією з людьми, в тому числі і з криміногенним контингентом, екстремальністю умов діяльності, необхідністю прийняття швидких і правильних рішень. Все це вимагає від працівників правоохоронних органів прийняття швидких рішень і дій, бути здатними до самостійності та нестандартності при прийнятті рішень, мати високу інтелектуальну компетентність, досконало володіти емоційно-вольовою саморегуляцією.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У витоків аналізу цих явищ стоять такі дослідники, як Дж.Браун, А.Валлон, П.Жане, У.Кеннон, К.Левін, Х.Ліделла, В.М.Мясищев, Н.Міллер, Ж.Піаже, І.П.Павлов, Г.Сельє, Д.Хебб, П.Фресс, Р.Шульц, П.Янг, П.М.Якобсон. Соціальну значущість питань емоційно-вольових якостей особистості в діяльності співробітників органів внутрішніх справ досліджували, зокрема, Б. Ананьев, П. Анохін, О. Блінов, Л. Божович, Б. Додонов, К. Ізард, М. Корольчук, В. Крайнюк, П. Криворучко, С. Рубінштейн, В. Стасюк, П. Якобсон та ін.[1;2;3;4;5;8]. Ю.М. Забродін, С.О. Клімов, Т.В. Кудрявцев, В.С Мерлін, О.К. Маркова, Н.С. Пряжніков, С.П. Бочарова, Е.Ф. Зеєр, Н.С. Глуханюк, і ін. працюючи над створенням теорії особистості професіонала ОВС, в моделі особистості майбутнього професіонала, провідну роль надають саме емоційно-вольовій сфері [6].

Варто відзначити, що вплив емоційно-вольової стійкості фахівців на ефективність діяльності в своїх наукових працях розглядали такі дослідники, як М.В. Грицаєнко, П.Б. Зільберман, В.М. Писаренко, К.К. Платонов, Є.В. Романіна, Е.М. Семенова, О.А. Чернікова, але такий аспект даної проблеми, як особливості емоційної стійкості співробітників системи МВС не був висвітлений в достатній мірі [7].

Сьогодні спостерігається певний розрив між теоретичними розробками та практичними рекомендаціями психологів у цій сфері.

Незважаючи на значну кількість досліджень у сфері фізіології та психології емоційних станів і вольових якостей, проблемам емоційного життя і вольової саморегуляції працівників міліції, вивченню зовнішніх факторів, які прямо або опосередковано впливають на них, уваги