



УДК 656.13-051+616-003.96:612.821

АДАПТОВАНІСТЬ ВОДІЇВ ДО ВИКОНАННЯ ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Кабанцева А.В., аспірант
Українська інженерно-педагогічна академія

На сучасних дорогах України спостерігається зростання чисельності аварій з участю водіїв-професіоналів. Одним із напрямків вирішення проблеми безпеки дорожнього руху є модернізація допуску водіїв до керування транспортним засобом за європейськими стандартами, а саме введення медико-психологічних оглядів як інструменту оцінки адаптованості на етапах попереднього, передзмінного та динамічного контролю, бо визначення рівня адаптованості є запорукою надійності професіонала та зниження аварійності на українських дорогах.

Ключові слова: водії, надійність, адаптованість, медико-психологічний контроль, допуск до діяльності.

На современных дорогах Украины наблюдается рост количества аварий с участием водителей-профессионалов. Одним из направлений решения проблемы безопасности дорожного движения выступает модернизация допуска водителей к управлению транспортным средством согласно европейским стандартам, а именно введение медико-психологических осмотров как инструмента оценки адаптированности на этапах предварительного, предсменного и динамического контроля, поскольку определение уровня адаптированности является залогом надежности профессионала и снижения аварийности на украинских дорогах.

Ключевые слова: водители, надежность, адаптация, медико-психологический контроль, допуск к деятельности.

Kabantseva A.V. THE ISSUE OF PROFESSIONAL DRIVERS' ADAPTATION TO THEIR PROFESSIONAL ACTIVITY

A great number of road accidents happen with the involvement of professional drivers on the Ukrainian roads nowadays. One of the ways to solve a road safety problem in Ukraine is to modernize drivers work authorization system according to the modern European regulatory requirements. The system of medical and psychological examinations is one of the main and the most important instruments to measure drivers' adaptation level at the stages of prior, preshift and dynamic medical control. Adaptability level determination is a key point to drivers' professional reliability increase and consequently to accident rate reduction on Ukrainian roads.

Key words: drivers, reliability, adaptation, medical psychological control, work authorization.

Постановка проблеми. В останні роки спостерігається зростання чисельності аварій на дорогах України з участю водіїв-професіоналів, особливе занепокоєння викликає зростання тяжкості наслідків дорожньо-транспортних пригод. На сьогодні відсутня достовірна статистика цих даних, тому що згідно з постановою КМУ від 30 березня 2016 р. № 252 «Про визначення такими, що втратили чинність, деяких актів Кабінету Міністрів України» до великого переліку увійшла й постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2005 р. № 538 «Про затвердження Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод», а саме пункти 1, 2, 4–7 [1]. Тобто Україна усвідомлено усунула можливість відстежувати тенденції та зміни в дорожній ситуації, встановлювати основні причини скоєння ДТП, а також оцінювати масштабність принесеного збитку і шкоду здоров'ю громадян. Тому актуальність проблеми підвищення ефективності функціонування системи безпеки дорожнього руху залишається незмінною.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукові джерела свідчать про те, що

безаварійність роботи водія залежить не тільки від рівня загальної та спеціальної підготовки, а й від низки професійно значущих психологічних і психофізіологічних якостей, що визначають актуальний функціональний стан і забезпечують адаптованість його дій та реагування в умовах мінливої дорожньої обстановки. Тому оцінка адаптованості водіїв є одним із найякісніших показників, які впливають на безпеку дорожнього руху.

Різні аспекти адаптації людини як суб'єкта до умов її професійної діяльності є актуальним напрямком для різноманітних психологічних дисциплін, таких як психологія особистості, психологія розвитку, психологія праці, соціальна психологія, диференціальна психологія та психофізіологія, акмеологія, соціологія; також це підтверджується роботами багатьох учених: К. Бернара, О.О. Ухтомського, П.К. Анохіна, Г. Сельє, Л.М. Собчик, В.Я. Семке, С.Д. Максименка, В.О. Моляка.

Як вже зазначено, поняття «адаптація» використовують у багатьох областях пізнання, в кожній з яких воно має своє тлумачення та особливості, але, незважаючи



на наявність численних визначень цього феномена, об'єктивно існує кілька його основних проявів, які дають змогу стверджувати, що адаптація – це [2, с.16–18]:

- властивість організму;
- мета, до якої прагне організм;
- фазовий процес періодичних змін форм, зумовлених динамікою сукупності біологічних, особистісних, професійних особливостей людини як суб'єкта діяльності;
- результат взаємодії в системі «людина – середовище життєдіяльності».

К. Бернар уперше сформулював уявлення про адаптацію як сталість внутрішнього середовища. Основні положення концепції К. Бернара розвинув У. Кеннон. Саме йому належить термін «гомеостаз», він розглядав гомеостаз і як внутрішній стан, і як відношення в системі «організм – середовище».

В.І. Медведєв також розглядає адаптацію як постійний процес взаємодії в системі «людина – середовище», що протікає на двох рівнях: фізіологічному та соціально-психологічному. При цьому зв'язок в системі «людина – середовище» є системоутворюючим і визначає функціональний стан (ФС) організму [3, с. 34].

Р. Ешбі, Ф.Б. Березін, О.М. Кокун виділяють наступні рівні адаптації:

- 1) субклітинний;
- 2) клітинний;
- 3) тканинний;
- 4) окремого органу;
- 5) окремої системи органів;
- 6) цілісного організму;
- 7) груповий;
- 8) популяційний;
- 9) видовий;
- 10) біоценотичний;
- 11) екосферний.

Для визначення адаптивності у водіїв актуальною є саме адаптація цілісного організму. Водій представляється як ціла особистість певної системи.

У свою чергу В.П. Казначеев виділяє два аспекти розгляду адаптації – статичний та динамічний. Перший відбиває властивість (стан) біосистеми, її стійкість до умов середовища – рівень її адаптованості. Другий, у свою чергу, відображає процес пристосування біосистеми до умов середовища, яке змінюється [4, с. 23].

У сучасних дослідженнях адаптації вчені виділяють три основні напрямки [5, с.102]:

1) клініко-психологічні дослідження, предметом яких є вплив стресових подій на психосоматичний стан суб'єкта. Головною метою виступає найбільш комплексний опис симптомів розладу та їх оперативне усунення;

2) фізіологічні та гігієнічні дослідження вивчають реакції окремих організмів (систем органів) на робоче навантаження чи на несприятливі умови діяльності. Під адаптацією у таких роботах розуміють процес перебудови різноманітних функцій організму,

спрямованих на підтримання внутрішнього гомеостазу;

3) комплексне вивчення психічних і функціональних станів людини в трудовій діяльності. У дослідженнях такого типу науковці спираються на традиції психології праці, намагаються висунути на перший план активність суб'єкта праці та виходять із вторинних фізіологічних змін функціонального стану щодо мотивів та цілей людини в процесі адаптації.

У свою чергу, остання поділяється на певні види, а саме фізіологічну, психічну та психофізіологічну.

До загальних закономірностей адаптації відносяться:

- суб'єктивні (вік, стать, фізіологічні та психологічні характеристики особистості);
- фактори середовища (умови праці, режим та характер діяльності, особливості соціального середовища).

Характерною рисою адаптованої системи є економічність функціонування з метою максимальної економії ресурсів організму. Виконання кожного виду діяльності людиною має певну психофізіологічну «ціну». А.М. Карпукіна, В.І. Розов виділили три основні показники «ціни» адаптації [6, с. 45]:

1) особистісна «ціна» зумовлена змінами стійких особливостей, що виникають у процесі пристосування;

2) суб'єктивна «ціна», яка відбиває ступінь психічного комфорту або дискомфорту;

3) соматична «ціна» являє собою показник функціонування фізіологічних підсистем у процесі адаптації і виявляється в різних соматичних симптомах та синдромах.

У цілому стан питання системних механізмів адаптації можна звести до наступних положень:

1. Адаптація – це постійний процес активного узгодження людиною своїх індивідуальних особливостей з умовами зовнішнього середовища (вимогами організаційної культури, соціальних груп, особливостями партнерів, робочого місця), що забезпечують успішність його професійної діяльності та повноцінну особистісну самореалізацію в усіх сферах життєдіяльності.

2. Адаптація людини до праці є сукупністю психологічних механізмів, яка підтверджується успішною результативністю його професійної діяльності, задоволеністю своєю працею, оптимальною психічною і фізіологічною «ціною». Останні повинні бути узгоджені з нормативами діяльності, груповими нормами взаємодії з партнерами. У цілому кар'єра повинна віддзеркалювати якість узгодження «зовнішніх» і «внутрішніх» умов життя суб'єкта.

3. Адаптація являє собою фазовий процес періодичних змін її форм, зумовлених динамікою сукупності біологічних, особистісних, професійних особливостей людини як суб'єкта діяльності. Ці фази виявляються в періодизації професійної кар'єри, в періодах з більшою і меншою ефективністю.

Сучасна професійна діяльність впливає на спеціаліста як позитивно, так і негативно (перевтома, постійна психоемоційна напруга, професійний стрес). Також вона часто супроводжується впливом небезпечних зовнішніх чинників.

Наслідки участі в аваріях або катастрофах, а також супутні чинники, наприклад вплив психологічного стресу, можуть призвести до виникнення дезадаптації таких типів: стено-дефензивного, латентно-дефензивного, аутолітично-дезінтегративного. Встановлені типи розглядаються як протипоказання для роботи на підприємствах з особливими технологіями і як схильність до специфічних психічних розладів [8, с. 427].

Отже, успішність виконання роботи залежить не тільки від кадрової підготовки, але й від ступеня розвитку низки психологічних та психофізіологічних якостей. Ці якості базуються на фундаментальних закономірностях адаптації. Тому ефективність професійної діяльності в певному об-

сязі залежить від протікання адаптаційного процесу.

На нашу думку, необхідним є розгляд адаптації через трирівневу систему: психічна (переживання), фізіологічна (механізми вегетативної нервової системи і соматичні структури) і поведінкова (мотивована поведінка).

В свою чергу, психічна адаптація має безпосереднє відношення до аналізу особливостей функціонального стану осіб, які здійснюють професійну діяльність, особливо важливим є їх резервний потенціал щодо реагування на ситуацію в складних умовах.

Відповідно до головних положень концепції «професійного здоров'я», порушення адаптації на одному з рівнів веде до розвитку психосоматичних або соматичних хвороб людини, що також впливає на рівень її професійної надійності у подальшому.

Отже, важливою є оцінка не тільки медичних показників згідно порядку медичного огляду допуску водіїв до професійної діяльності та претендентів у водії, що регламентований наказом МОЗ України від 31 січня 2013 р. № 65/80 «Положення про медичний огляд кандидатів у водії транспортних засобів», а й психологічних. Для вирішення цієї проблеми необхідним виступає

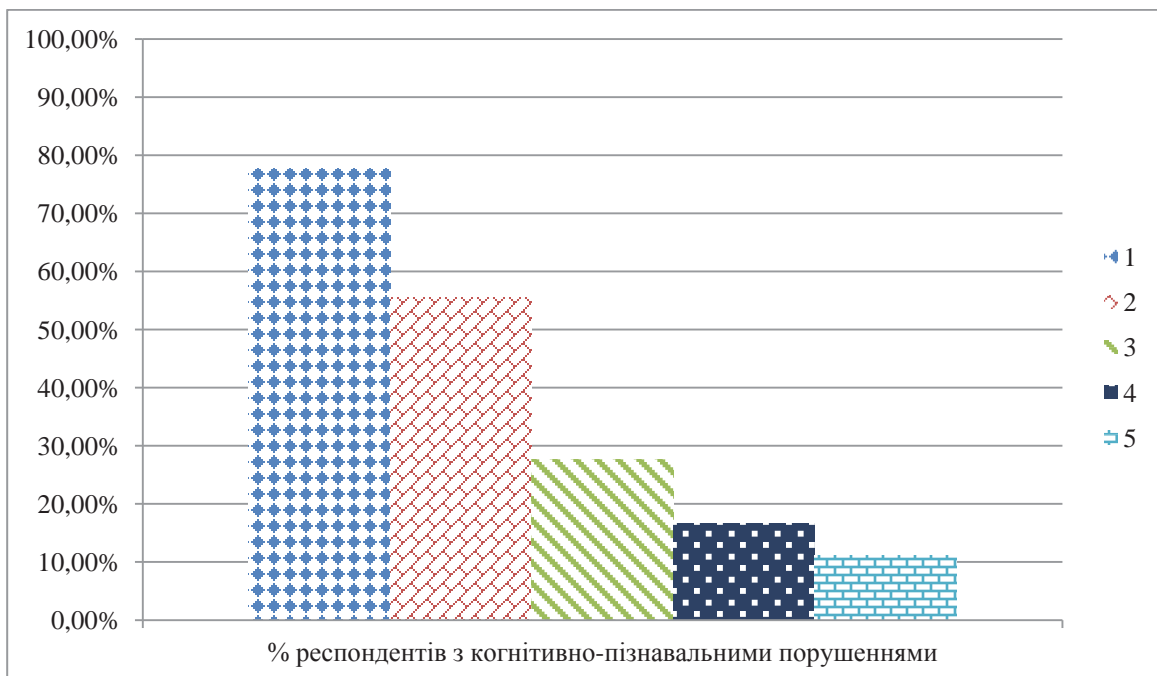


Рис. 1. Діагностика когнітивно-пізнавальної сфери водіїв

- 1 – оперативна пам'ять;
- 2 – короткострокова та довгострокова пам'ять;
- 3 – обсяг уваги;
- 4 – стійкість та концентрація уваги;
- 5 – переключення уваги.



впровадження психологічного обстеження у діючу систему медичних оглядів. Це надасть можливість проведення оцінки адаптивних властивостей організму, об'єктивізувати стан здоров'я на момент виконання професійних обов'язків та готовності до професійної діяльності.

Постановка завдання. На основі викладеного можна сформулювати завдання дослідження, яке полягає в обґрунтуванні необхідності впровадження медико-психологічного контролю водіїв як інструменту оцінки адаптованості до виконання професійної діяльності.

Виклад основного матеріалу дослідження. На базі державного закладу «Науково-практичний медичний реабілітаційно-діагностичний центр МОЗ України» вже протягом чотирьох років проводиться поглиблене медико-психологічне обстеження водіїв-професіоналів. Вибірку склали водії Державної служби з надзвичайних ситуацій України, Регіональної станції швидкої медичної допомоги, водії пасажирських транспортних засобів, а також кандидати у водії.

Загальна кількість обстежених осіб – 142. Середній вік – 46 ± 9 років. Середній загальний стаж водіння – $23,9 \pm 10,1$ років. Середній стаж водіння за спеціальністю – 13,9 років.

Стосовно психологічного дослідження у обстежених водіїв виявлено порушення як на когнітивно-пізнавальному, так і на психофізіологічному рівні (рис. 1), а також є певна частина респондентів з дезадаптивними властивостями особистості.

Під час дослідження когнітивно-пізнавальної сфери водіїв у більшості контингенту (77,7%) визначено зниження показників опе-

ративної пам'яті – ця особливість перешкоджає збереженню актуальних на момент діяльності відомостей, надбанню та збереженню професійного досвіду, відтворенню інформації в умовах жорстко обмеженого часу. У респондентів (55,5%) визначено порушення короткострокової та довгострокової пам'яті, що знижує здатність зберігати всю надбану інформацію, необхідну для здійснення професійної діяльності. 27,7% респондентів мають зниження обсягу уваги – це перешкоджає здійсненню кількох завдань одночасно. Порушення стійкості та концентрації уваги у 16,6% респондентів призводить до виснаження, низької продуктивності праці в умовах сильних сторонніх подразників, а також ускладнює зосередження на об'єкті діяльності, викликає порушення переключення уваги (у 11,1%), труднощі у свідомій перебудові уваги з одного об'єкта на інший.

З метою визначення балансу основних нервових процесів (збудження і гальмування) проводилася оцінка зорових сенсо-моторних реакцій, бо, як відомо, зазначені чинники є попередниками розвитку будь-яких патологічних процесів у центральній нервовій системі. При дослідженні психофізіологічних процесів у визначено, що у 43,8% водіїв спостерігається зниження показників простої зорово-моторної реакції, у 66,6% – зниження показників швидкості складної зорово-моторної реакції.

Відомо, що реакція – це відповідна дія організму на будь-який подразник. Сенсо-моторні реакції – це взаємодія сенсорних і рухових складових психічної діяльності. На підставі сенсорної й кінестетичної інформації, що надходить від аналізаторів, здійснюється запуск, регуляція, контроль і корекція

Таблиця 1

Дезадаптивні властивості особистості водіїв

№	Особистісні властивості	% спів-відношення	Характеристика відображення властивості на діяльності водія
1.	Конфліктність	5,5	Перешкоджає соціальній взаємодії з оточуючими людьми
2.	Низька швидкість прийняття рішень	5,5	Підвищується ризик відмови психофізіологічних функцій організму
3.	Низька психічна стійкість	5,5	Потенціює ризик відмови психофізіологічних функцій організму
4.	Висока агресивність	6,1	Процес самоствердження всупереч оточуючим з явними агресивними висловлюваннями або діями
5.	Сензитивність	9,1	Розвиває песимістичність в оцінці перспектив, особливо в критичних ситуаціях
6.	Низька стійкість до зовнішніх подразників	11,1	Потенціює ризик відмови психофізіологічних функцій організму
7.	Виражений індивідуалізм	11,1	Прагне до вираження індивідуальності з протиставленням себе колективу
8.	Висока ригідність	15,2	Ускладнює спілкування з оточуючими та адекватну оцінку життєвої ситуації.

рухів. Координація сенсорних і моторних компонентів рухового акту надає доцільно-приспосувальний характер, одночасно будучи найважливішою умовою функціонування аналізаторів, у підсумку – формування адекватних образів, а також є індивідуальною характеристикою особистості. Вся діяльність водія являє собою безперервний ланцюг різних реакцій. Несвоєчасні або неточні реакції призводять до небезпеки дорожнього руху.

При поглибленому медико-психологічному обстеженні водіїв досліджувались і особистісні властивості, серед яких визначені дезадаптивні у 36,4% вибірки (табл. 1). Важливим є той факт, що у 33,3% від загальної кількості обстежених діагностовані високі показники за шкалою «Брехня», що говорить про нещирість респондентів, небажання розкривати особливості свого характеру.

Зазначене свідчить, що особи з порушеннями розглянутих психофізіологічних та психологічних особливостей становлять групу ризику і схильні до помилкових дій, що є найбільш актуальним для критичних і аварійних ситуацій. Звертаючи увагу на складність що постійно зростає, інтенсивність і напруженість водійської діяльності, можна стверджувати, що рівень професійно важливих якостей водія, який відхиляється від встановлених нормативів, свідчить про його професійну невідповідність та в подальшому призводить до розвитку дезадаптації. Тобто освоєння професійної діяльності відтворюється через неадекватне емоційне реагування людини на ситуацію та оцінку себе в ній.

Також визначалися кореляційні зв'язки між показниками емоційної стійкості та стажем водійської діяльності випробуваних. Значущі зв'язки ($p > 0,05$) встановлені між стажем водійської діяльності та емоційністю ($r = 0,380$), стажем та соціальною емоційністю ($r = 0,468$), стажем і екстраверсією ($r = -0,294$). Під впливом несприятливих факторів в якийсь момент у становленні психологічної системи діяльності можуть проявитися і деструктивні тенденції.

Виходячи з вищевикладеного, основною метою медико-психологічних обстежень водіїв є виявлення медичних, психологічних і психофізіологічних відхилень, а також засвідчення функціонального стану, визначення протипоказань для виконання роботи, пов'язаної з керуванням транспортним засобом. В свою чергу, психологічні та психофізіологічні відхилення (протипоказання) повинні включатися в медичні протипоказання для роботи або її продовження і виявлятися за результатами оцінки системних характеристик реакцій організму водія на фактори життєдіяльності, що дозволить визначити рівень

адаптованості до кадрових обов'язків (адаптований, частково адаптований, неадаптований). На нашу думку, оцінка адаптованості водіїв виступає одним із значущих показників і критеріїв безпеки дорожнього руху, бо саме від адаптації залежить надійність високоякісного виконання професійних обов'язків, що є запорукою безаварійної діяльності на дорозі.

Висновки з проведеного дослідження. Для забезпечення безпеки дорожнього руху першочерговим виступає дослідження саме людського фактору. Це дозволить диференціювати надійних спеціалістів від небезпечних.

Визначення рівня адаптованості підвищить якість професійного добору осіб, які за своїми медичними та психологічними властивостями можуть максимально ефективно керувати транспортним засобом, а також забезпечить збільшення тривалості життя осіб працездатного віку, що несе економічну цінність для держави.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Постанова КМ України від 30.03.2016 № 252 «Про визначення такими, що втратили чинність, деяких актів Кабінету Міністрів України». – Електронний ресурс. – [Режим доступу]: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/252-2016-%D0%BF>
2. Баевский Р.М. Состояние и перспективы развития проблемы прогнозирования адаптационных возможностей здорового человека / Р.М. Баевский // Проблемы оценки и прогнозирования функциональных состояний организма в прикладной физиологии. – Фрунзе, 1988. – С. 16–18.
3. Медведев В.И. Устойчивость физиологических и психологических функций человека при действии экстремальных факторов / В.И. Медведев. – Л., 1982. – 103 с.
4. Казначеев В.П. Адаптация и конституция человека / В.П. Казначеев, С.В. Казначеев. – Новосибирск, 1986. – 120 с.
5. Бодров В.А. Психология профессиональной деятельности. Теоретические та прикладные проблемы / В.А. Бодров – М.: Изд-во «Институт Психологии РАН», 2006. – С. 102.
6. Розов В.И. Психология экстремальных ситуаций: адаптивность к стрессу и психологическое обеспечение / В.И. Розов. – К.: КНТ, 2011. – С. 45–67.
7. Митин И.Н. Психофизиологическая адаптация как ведущий фактор обеспечения безопасности дорожного движения: дис. на соиск. учен. степ. канд. мед. наук: 05.26.02 – безопасность в чрезвычайных ситуациях (медицина катастроф) / И.Н. Митин. – М., 2015. – С. 33–58.
8. Панченко О.А. Реабилитация психических расстройств у участников ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС в отдаленном периоде: дис. на соиск. уч. степени д. м. н.: спец. 14.00.18 – психиатрия / О.А. Панченко. – Донецк, 1995. – С. 427.