

УДК 614.84+159.9

БИОПСИХОСОЦИАЛЬНЫЕ ФАКТОРЫ В СИСТЕМЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ АДАПТАЦИИ АВТОВОДИТЕЛЕЙ

А.А. Романов¹, Е.С. Юлкин²

^{1,2}Тверская государственная сельскохозяйственная академия, г. Тверь

Рассматриваются биопсихосоциальные факторы, влияющие на адаптацию автоводителей. Приведены результаты исследования биопсихосоциальных факторов, необходимых для безаварийного управления автотранспортом.

Ключевые слова: *дорожно-транспортные происшествия, психологическая профилактика, адаптация, саморегуляция.*

В настоящее время увеличивается количество видов профессиональной деятельности, выполнение которой сопряжено с повышенным риском, высокой ответственностью и осуществляется в условиях постоянного интеллектуального и психоэмоционального напряжения [6, с. 5–6]. В первую очередь это деятельность операторов различных профессиональных групп (космонавты, пилоты самолетов, диспетчеры, машинисты ж/д транспорта и др.). Работа лиц операторских профессий характеризуется значительным объемом перерабатываемой информации, необходимостью принятия решений в условиях дефицита времени, выполнением работы с нарушением режимов труда и отдыха. Одновременно, происходит рост социальной значимости эффективного выполнения работы, связанной с управлением различными технологическими и транспортными процессами, что предъявляет дополнительные требования к состоянию здоровья операторов [5, с. 12]. Это в полной мере относится и к водителям автотранспортных средств. Актуальность данной проблемы для водителей автомобилей обусловлена необходимостью совершенствования системы профотбора, мониторинга состояния здоровья контингента «риска», а также разработкой организационных мероприятий с указанным контингентом в связи с задачами психогигиены и психопрофилактики, что реально не осуществляется в системе «водитель–автомашина–среда».

Комплекс постоянных физических, интеллектуальных и психоэмоциональных перегрузок является потенциально патогенным для личности в целом. Известно, что при чрезмерном и длительном воздействии профессиональных и социальных стрессоров риск психической дезадаптации увеличивается [8, с. 205]. Нередко в дальнейшем это приводит к развитию определенных невротических

расстройств (неврастения, острая реакция на стресс, расстройство приспособительных реакций, фобические тревожные расстройства и т. п.) или даже саморазрушающего поведения [2, с. 6], что неприемлемо для водителя автотранспортного средства, деятельность которого связана с повышенной опасностью. По мнению Ф.Б. Березина, эффективная психическая адаптация как целостная (биопсихосоциальная), самоуправляемая, многомерная функциональная система, направленная на поддержание устойчивого, эффективного взаимодействия индивида с окружающей средой и динамического равновесия в отношении к самому себе, является важной предпосылкой успешной профессиональной деятельности в целом [3, с. 6].

В методологии нашего исследования стрессогенной профессиональной деятельности возникает необходимость оценки уровневых и содержательных характеристик взаимодействия личности автоводителя и среды, влияющих на психическую адаптацию, выражаемых, в частности, понятием адаптированности к постоянно меняющимся, но субъективно фрустрирующим личность условиям деятельности. В концептуальном контексте этих исследований следует учитывать множество факторов и характеристик личности автоводителя, в том числе мотивацию деятельности, ценностное сознание, устойчивость к стрессу, способность преодоления экстремальных и кризисных ситуаций на дорогах, включая механизмы психологической защиты, личностную типологию и др. Представляется, что данный системный подход, основанный на биопсихосоциальной сущности здоровья в целом и профессионального здоровья в частности, является перспективным направлением в исследовании.

Для выявления расстройств психической адаптации необходим анализ сложных, системных по своей сути соотношений и взаимодействия биологических (наличие соматических болезней, нарушений функционального состояния организма, анатомических дефектов, дисгармоничное физическое развитие и т. д.), психологических (психологическое неблагополучие, высокий уровень тревоги и депрессии, отсутствие контроля эмоций и поведения, снижение познавательных функций и т. д.) и социальных (наличие внутриличностных и межличностных конфликтов и т. д.) компонентов биопсихосоциальной основы нарушений психического здоровья автоводителя. Изменения любого из компонентов этой системы влекут за собой изменения и других составляющих, а также компенсаторных личностных механизмов. Известно, что нарушения устойчивости адаптационных механизмов, как правило, связаны с патогенными изменениями всей адаптивной системы, возникающими под влиянием пролонгированных дезадаптирующих факторов. Характер таких факторов, их личностную значимость и роль в формировании

предневротических и неврозоподобных расстройств у автоводителя необходимо выявлять и квалифицировать на многомерной основе, включая психологическую диагностику. Это особенно важно, если речь идет о разработках психопрофилактических и психогигиенических мероприятий [4, с. 23].

Изучение роли социальных ресурсов (социальной поддержки) для решения часто меняющихся сложных профессиональных задач пока еще не является, с нашей точки зрения, осмысленной составляющей концепции профотбора и мониторинга состояния психического здоровья автоводителей. Известно, что трудности или невозможность реализации актуальных социальных потребностей фрустрируют личность, способствуют формированию внутриличностных и межличностных конфликтов, что является пусковым механизмом для возникновения психогенно обусловленных предневротических состояний и невротических расстройств при длительном (или постоянном) действии психосоциальных стрессоров.

Представляется, что социальная поддержка автоводителей в рамках стратегий преодоления стресса способна уменьшить негативный эффект стрессовых ситуаций, редуцировать эмоциональное напряжение и тревогу, гармонизировать самосознание личности [1, с. 31; 2, с. 7] и, как следствие, снизить частоту дорожно-транспортных происшествий.

Все сказанное определяет актуальность разработки методологии и методов изучения субъективной значимости психосоциальных факторов, сопровождающих профессиональную деятельность автоводителей. Особое внимание следует обращать на соотношение субъективных и объективных критериев оценки как самой деятельности, так и отношения к ней субъектов.

Труд водителей автотранспорта рассматривается как один из тяжелых, напряженных видов деятельности человека. По нашему мнению, при профессиональном отборе к состоянию здоровья кандидатов в водители следует предъявлять дополнительные требования, а сам отбор проводить на уровне комплексного профессионального психологического отбора.

Известно, что факторы, оказывающие влияние на функциональное состояние автоводителей, в значительной степени определяются этапом рабочего цикла [7, с. 9–10]. Так, перед началом движения, подготовительный период характеризуется высокой психоэмоциональной напряженностью автоводителя в связи с подготовкой, ожиданием сложных и нестандартных ситуаций на дороге, оценкой сложности маршрута, необходимостью сочетать высокие нагрузки с бытовыми проблемами и т. п.

На этапе управления транспортным средством основными причинами нервно-психического напряжения водителя являются:

постоянное пребывание в экстремальных условиях, значительное эмоциональное возбуждение, вызванное высокой ответственностью за свою жизнь и жизнь пассажиров, пешеходов, других водителей, вероятностью стрессовых нагрузок, связанных с возможной аварией, поломкой, сложностью и ответственностью маневров транспортного средства, влияние на организм водителя ряда отрицательных факторов – возможное неудобство сидения (не отрегулирована правильно высота, наклон спинки), шум, вибрация, неблагоприятные микроклиматические воздействия (колебания температуры, запыленность) и т. д.

Период после вождения характеризуется напряженной ситуацией в связи с общим утомлением, вызванным нагрузками в процессе управления транспортным средством. Наиболее дезадаптирующее влияние, по нашим наблюдениям, оказывает очередная смена деятельности при возвращении к обычному ритму жизни после вождения автомобиля.

Целью настоящего исследования явилось изучение субъективной значимости и удельного веса биопсихосоциальных факторов в системе профессиональной адаптации автоводителей.

В исследовании принимали участие опытные водители автомобилей, сотрудники ГИБДД (всего 91 человек). Средний возраст обследованных составил $38,9 \pm 0,8$ лет, средний стаж вождения $13,1 \pm 0,8$ лет.

Для изучения роли биопсихосоциальных факторов как потенциальной угрозы расстройств психической адаптации, был проведен микробиосоциологический опрос с помощью специально разработанной формализованной анкеты.

Испытуемым предлагалось субъективно оценить значимость профессиональных качеств, существенно влияющих на уровень их психосоциальной адаптации. Каждый из опрошенных в письменной форме оценивал предложенные качества, которые, по его мнению, необходимы для эффективного, безаварийного управления автотранспортом. Результаты опроса изучались с позиций частотного анализа содержательного контекста высказываний с последующим определением ранговых значений полученных факторов.

Исследование проводилось анонимно, с согласия объектов исследования. По результатам опроса были проранжированы компоненты по среднему весу, и в каждой компоненте выделено 3 качества, имеющие наибольший вес (таблица).

Распределение компонент и профессионально важных качеств
водителей автотранспорта

Ранг	Название компоненты, ее средний вес	Наиболее важные качества в данной компоненте	Качества, имеющие наименьший ранг
1	Автоводительские способности, знания, умения, навыки (2,3)	1. Теоретические знания ПДД и устройства автомобиля 2. Техника вождения 3. Быстрое время реагирования	Склонность к риску
2	Эмоциональные качества(1,9)	1. Выдержка 2. Эмоциональность 3. Самооценка	Неуравновешенность
3	Интеллектуальные качества (1,9)	1. Прогностичность 2. Быстрота 3. Критичность	Любознательность
4	Волевые качества личности (1,7)	1. Исполнительность 2. Внимательность 3. Дисциплинированность	Настойчивость
5	Общее развитие, личностные качества (1,6)	1. Внимательность к людям 2. Режим и распорядок дня 3. Моральные качества	Смелость
6	Организаторские, управленческие качества (1,5)	1. Ответственность 2. Требовательность 3. Способность принимать решения	Авторитарность
7	Характер (1,2)	1. Отношение к самому себе 2. Отношение к труду 3. Способность к быстрой перестройке деятельности	Агрессивность

Внутри каждой компоненты все биопсихосоциальные факторы, способствующие профессиональной деятельности, были упорядочены по мере убывания частоты встречаемости в анкетах. Такая форма исследований представлена в литературе по технологии скрининговых исследований в целях профилактики.

Первой является компонента «автоводительские способности, знания, умения, навыки», имеющая самый высокий средний вес (2,3). Она содержит качества, которые, по мнению опытных водителей, необходимы для успешного управления автотранспортным средством. Лидирующие позиции занимают такие качества, как теоретические знания правил дорожного движения (ПДД) и устройства автомобиля, техника вождения, быстрое время реагирования. Представляется естественным, что такая основа личностных качеств будет

способствовать успешному обучению и последующему применению своих знаний в стрессовых ситуациях на дороге при самостоятельном управлении автотранспортом.

Следующими по рангу являются 2 компонента: «эмоциональные качества» и «интеллектуальные качества» (у обоих компонент средний вес 1,9). Лидирующие позиции в компоненте «эмоциональные качества» занимают такие качества, как выдержка, эмоциональность, самооценка. В компоненте «интеллектуальные качества» ведущими являются прогностичность, быстрота, критичность. Выделенные качества являются базовыми для водителя и также необходимы для успешного обучения и самостоятельного безаварийного управления автотранспортом на дороге. По мнению опрошенных, названные качества позволяют приобретать достаточно высокий уровень квалификации и подготовленности, что способствует эффективному выполнению функциональных обязанностей водителем.

Волевые качества личности (1,7) занимают третье место среди значимых качеств водителя. В этой компоненте выделяют исполнительность, внимательность, дисциплинированность. Люди, выбирающие профессию водителя, или приобретающие автомобиль в личное пользование, должны отдавать себе отчет в том, что деятельность водителя изначально стрессогенна. Необходим сознательный и мотивированный выбор, осознание и понимание того, что многие ситуации на дорогах не всегда прогнозируемы, нередко сопряжены с угрозой для здоровья и жизни не только собственной, но и жизни окружающих.

Менее значимыми признаны качества компонент:

- общее развитие, личностные качества (1,6) – внимательность к людям, режим и распорядок дня, моральные качества;
- организаторские, управленческие качества (1,5) – ответственность, требовательность, способность принимать решения;
- характер (1,2) – отношение к самому себе, отношение к труду, способность к быстрой перестройке деятельности.

Полученные в ходе проведенного исследования результаты позволяют сформулировать следующие выводы:

- при подготовке водителей необходимо особое внимание уделять не только механическому укреплению автоводительских способностей, но и развитию у водителей стойкого психологического ощущения своей профессиональной компетентности. Как показали результаты опроса, для успешной психической адаптации наиболее важно осознание водителем себя, как грамотного специалиста, обладающего четкими знаниями ПДД и устройства автомобиля, безукоризненной техникой вождения и быстрой реакцией;

- хорошо развитые эмоциональные и интеллектуальные качества, перечисленные выше, по мнению большого числа водителей имеют важное значение для их адаптированности к условиям деятельности на дорогах;

- привитие обучаемым волевых качеств и повышение их культурного уровня является необходимым условием эффективной психической адаптации.

Обобщая результаты проведенного микропсихосоциологического исследования, можно сделать вывод о том, что проблемы психосоциального плана являются актуальными для водителей. Этот контингент должен быть представлен физически здоровыми и психически устойчивыми людьми в силу особых условий деятельности. Наличие психосоциальных проблем, индивидуализация их значимости для личности может быть одним из условий влияния психосоциальных фрустраторов на дезадаптацию. Поэтому при подготовке водителей необходимо учитывать влияние психосоциальных факторов на личность.

Список литературы

1. Абабков В.А., Перре М. Адаптация к стрессу. Основы теории, диагностики, терапии. СПб.: Речь, 2004. 166 с.
2. Александровский Ю.А. Социально-стрессовые расстройства // Обозрение психиатрии и медицинской психологии им. В.М. Бехтерева. 1992. № 2. С. 5–10.
3. Березин Ф.Б. Психическая и психофизиологическая адаптация человека. Л.: Наука, 1988. 270 с.
4. Вассерман Л.И., Беребин М.А. Факторы риска психической дезадаптации у педагогов массовых школ: Пособие для врачей и психологов. СПб.: НИПНИ им. В.М. Бехтерева, 1997. 52 с.
5. Котик М.А., Емельянов А.М. Природа ошибок человека-оператора (на примерах управления транспортными средствами). М.: Транспорт, 1993. 252 с.
6. Лебедев В.И. Личность в экстремальных условиях. М.: Политиздат, 1989. 303 с.
7. Романов А.Н. Автотранспортная психология. М.: Издательский центр «Академия», 2002. 224 с.
8. Толочек В.А. Современная психология труда: учеб. пособие. СПб.: Питер, 2005. 479 с.

BIOPSYCHOSOCIAL FACTORS IN SYSTEM OF PROFESSIONAL AUTODRIVERS ADAPTATION

A.A. Romanov¹, Ye.S. Yulkin²

^{1,2}Tver State Agricultural Academy, Tver

The following paper focuses on the biological, psychological and social factors influencing on drivers' adaptation. This article contains some information about bio-, psycho- and social conditions providing safe driving.

Keywords: *road accidents, psychological preventative measures, adaptation, self-regulation.*

Об авторах:

РОМАНОВ Алексей Аркадьевич – доктор филологических наук, профессор кафедры теории языка и межкультурной коммуникации ФГОУ ВПО «Тверская государственная сельскохозяйственная академия» (170904, г. Тверь, пос. Сахарово, ул. Василевского, д. 7), e-mail: abtgsha@dep.tver.ru

ЮЛКИН Евгений Сергеевич – аспирант кафедры теории языка и межкультурной коммуникации ФГОУ ВПО «Тверская государственная сельскохозяйственная академия» (170904, г. Тверь, пос. Сахарово, ул. Василевского, д. 7), e-mail: otpbtver@mail.ru