

***Panchenko O. A., Panchenko L. V., Basarab I. Y. PSYCHOLOGICAL FEATURES OF PROFESSIONAL ACTIVITIES OF HEALTH WORKERS***

*This study aims to determine the psychological characteristics of professional activities, taking into account health nurses work experience, personal characteristics and cognitive-cognitive areas. As research methods used psychodiagnostic techniques. The results indicate that the success of professional activities of health workers is largely determined by the personal characteristics of a specialist level of its adaptability, attitude to their work.*

**Keywords:** *professional activity, psychological testing of health workers, professional qualities, psychological characteristics of labor.*

---

УДК 613.6:656.13-051

**Панченко О.А. (г. Константиновка)**

**Плохих В.В. (г. Одесса)**

**Гаража М.В. (г. Константиновка)**

**ОПЕРАТИВНЫЙ КОНТРОЛЬ СОСТОЯНИЯ ГОТОВНОСТИ  
К ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

*Работа посвящена теоретическому обоснованию контроля состояния готовности к профессиональной деятельности водителей пассажирского автотранспорта, в первую очередь, организации оперативного контроля в рамках предрейсовых и послерейсовых осмотров. Проанализированы определения готовности и особенности деятельности водителей – перевозчиков пассажиров. Акцентировано внимание на необходимости оценки базовых механизмов обеспечения деятельности. Сформулированы принципы организации оперативного контроля готовности водителей пассажирского автотранспорта к профессиональной деятельности.*

**Ключевые слова:** *готовность к деятельности, оперативный контроль, водители пассажирского автотранспорта, операциональные и функциональные механизмы, адаптационный ресурс.*

**Актуальность.** В настоящее время все более остро встает проблема увеличения числа и степени тяжести дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Наиболее тяжелые ДТП по числу жертв, материальных потерь и общественному резонансу приходится на долю пассажирского транспорта и связаны с недостаточной надежностью деятельности водителей-перевозчиков пассажиров. В связи с ростом количества пассажирских автобусов, проблема готовности к деятельности водителей приобретает все большую актуальность.

Обзор литературы по проблеме психологической готовности к деятельности демонстрирует, что данное понятие трактуется достаточно широко: готовность как проявление сформированности или необходимого уровня развития определенного психического качества (свойства), как состояние, обеспечивающее результаты профессиональной деятельности (К.М. Дурай-Новакова, Я.Л. Коломинский, В.А. Крутецкий, В.А. Сластенин и др.); как мотивационное образование, характеризующееся через понятие установки (Д.Н. Узнадзе, А.Г. Асмолов) как многоуровневое мотивационно-ценностное образование, активное состояние личности, вызывающее деятельность; как следствие деятельности; как качество, определяющее установки на профес-

сиональные ситуации и задачи; как предпосылка к целенаправленной деятельности, ее регуляции, устойчивости, эффективности: психологический настрой, актуализация и приспособление возможностей для успешных действий в определенных условиях (Н.Д. Левитов, К.К. Платонов и др.), умение мобилизовать необходимые физические и психологические ресурсы для реализации деятельности (А.Б. Леонов, В.Г. Мышкина и др.); состояние концентрации возможностей человека, достигающих высшей степени, проявляющееся перед, при выполнении и по завершении деятельности (А.В. Самойлик).

По мнению Н.В. Алишева и А.С. Егорова, «выражением готовности являются: исходные (и текущие) показатели состояния систем и функций организма, составляющих психофизиологическую структуру деятельности, ... показатели эффективности и надежности самой деятельности» [2]. М.Ю. Абрамова рассматривает готовность к профессиональной деятельности и психологическую готовность как единое по смыслу понятие – психологическую структуру, компонентный состав которой аналогичен компонентному составу осваиваемой деятельности [1].

М.И. Дьяченко и Л.А. Кандыбович выделяют заблаговременную, общую, или длительную, готовность и временную, ситуативную (состояние готовности) [4]. Первая представляет собой ранее приобретенные установки, знания, навыки, умения, мотивы деятельности. Общая готовность складывается из личностных особенностей человека, психофизиологических качеств, уровня подготовленности, профессионального опыта, полноты информации о ситуации. Ситуативная готовность — это динамичное целостное состояние личности, внутренняя настроенность на определенное поведение; состояние мобилизации всех психофизиологических систем человека, обеспечивающих эффективное выполнение определенных действий. Данный вид готовности представляет собой определенное функциональное состояние адекватной мобилизации, когда все психические процессы, все системы организма человека работают оптимально и соответствуют условиям деятельности.

Понятие готовности, как общей, так и ситуативной, неразрывно связано с понятием деятельности. Деятельность водителя пассажирского автотранспорта протекает в условиях повышенной потенциальной и реальной опасности для него самого и пассажиров. В связи с этим к водителю как к субъекту труда предъявляются требования, определенные условиями деятельности. Водитель автобуса выполняет одновременно несколько действий: управляет транспортным средством, следит за ситуацией на дороге, за исправностью технического средства, за количеством человек вошедших в автобус, совершает остановки согласно маршруту, собирает плату за проезд, наблюдает за показаниями приборов. Кроме того, зачастую водителю приходится действовать в условиях дефицита времени [6].

К специфическим особенностям деятельности водителей пассажирского автомобильного транспорта можно отнести следующие: процессуальные и результативные особенности реализации системы деятельности; особенности, относящиеся к психофизиологическому ресурсному обеспечению деятельности. В процессе решения профессиональных задач водители пассажирс-

кого транспорта должны: предвидеть (антиципировать) изменения дорожной ситуации; формировать и практически безошибочно выполнять последовательность операций и действий в нормативных условиях и в условиях действия экстремальных факторов (дефицит времени, лимитирование времени, высокая плотность движения, высокая вероятность возникновения препятствий на пути следования); быстро изменять информационную основу деятельности и, соответственно психологическую установку, при неожиданных изменениях дорожной ситуации; быстро переключать внимание; точно и в полной мере воспринимать, оперативно запоминать и перерабатывать релевантную информацию; быстро принимать и реализовывать принятое решение. Водитель должен обладать адаптационным ресурсом, достаточным для длительного поддержания высокой концентрации, устойчивости и распределения внимания; адекватного реагирования на частые, резкие изменения дорожной обстановки; преодоления конфликтных ситуаций; преодоления гиподинамии.

Любая психологическая структура деятельности формируется на базе индивидуальных качеств субъекта деятельности путем их построения, переструктурирования, исходя из мотивов, целей и условий деятельности. В процессе освоения деятельности индивидуальные качества субъекта формируются в подсистему профессионально важных качеств (ПВК). Согласно П.К. Анохину, этот процесс характеризуется образованием функциональных систем отдельных ПВК, которые начинают проявлять себя в режиме взаимодействия.

В совместных исследованиях В.Д. Шадрикова и В.Н. Дружинина установлено, что между отдельными ПВК имеются достаточно устойчивые связи, сохраняющиеся на различных уровнях профессионализации; в процессе профессионализации увеличивается число значимых связей в структуре ПВК, что свидетельствует о становлении психологической системы профессиональной деятельности; отмечается снижение числа связей отдельных ПВК с успешностью деятельности, т.е. по мере профессионализации успешность деятельности в большей мере начинает определяться всей структурой ПВК, а не отдельными качествами [9].

Согласно квалификационным требованиям к профессии водителя пассажирского автотранспорта, к данной трудовой деятельности допускаются лица, получившие специальное образование по подготовке водителей автотранспортных средств категорий D1, D, прошедшие квалификационную аттестацию и имеющие непрерывный трехлетний стаж управления соответствующим транспортным средством. Исходя из этого, предполагается, что данная категория водителей обладает определенным опытом управления транспортным средством, системой знаний, умений и навыков, необходимой для выполнения профессиональной деятельности водителя. ПВК этих лиц находятся на этапе стабилизации или вторичной профессионализации, когда деятельность реализуется в индивидуальном стиле, ведущими процессами становятся планирование и прогнозирование, происходит уменьшение числа ПВК, но связи между ними делаются более тесными.

Таким образом, для водителей-профессионалов с уже сформированной системой ПВК анализ самих ПВК с целью оценки текущего состояния будет

являться не целесообразным. Из этого вытекает необходимость разработки основных принципов оценки готовности водителя с учетом существующей системы организации профилактических осмотров водителей.

Данная система включает предварительные, периодические, предрейсовые и послерейсовые осмотры, а также внеочередные осмотры. Задачей данных осмотров является установление способности водителя к безопасному управлению транспортным средством. Исходя из понимания сущности общей и ситуативной готовности, а также проводя связи с существующей системой медосмотров, общая готовность должна оцениваться в рамках предварительных, периодических и внеочередных осмотров, ситуативная – в рамках ежесменных предрейсовых и послерейсовых.

Одним из основных аспектов проблемы оценки готовности является отбор диагностических инструментальных методов, с помощью которых должен осуществляться ее контроль. Показателями общей готовности водителя пассажирского автотранспорта являются внимание, восприятие, память, процессы мышления, особенности протекания нервных процессов, скорость зрительно-моторных реакций. Кроме того важными составляющими готовности к профессиональной деятельности являются мотивационная сфера, личностные характеристики, эмоциональное состояние личности.

В настоящее время практическая реализация подхода к оценке общей готовности сводится к анализу особенностей трудовой деятельности, ее психологической структуры, определению набора значимых профессионально важных качеств и средств их диагностики. При этом набор диагностических методик может быть достаточно широк, а сама психодиагностика весьма трудоемка и требует значительного времени.

В связи с ограниченностью во времени, когда проведение анализа состояния водителя предполагается непосредственно перед его выездом в рейс, диагностика ПВК является не целесообразной. Это обуславливает необходимость определения показателей ситуативной готовности как функционального состояния. Поиск компонентов профессиональной деятельности, являющихся базовыми и обеспечивающими необходимый уровень функционирования психики и организма человека, является предметом фундаментальных и прикладных исследований.

В концепции психолого-физиологического содержания деятельности Г.М. Зараковского и В.И. Медведева одним из четырех уровней ее регуляции определяется базовый компонент. Он включает в себя функциональные процессы, обеспечивающие жизнедеятельность организма, регуляцию его функций в соответствии с характером деятельности [5].

В работе Б.Г. Ананьева выделены следующие три группы механизмов, развитие и взаимодействие которых лежит в основе психических процессов: функциональные механизмы, связанные с определенными структурами, детерминированные онтогенетической эволюцией и природной организацией человека; операциональные механизмы, участвующие в развитии психических процессов и складывающиеся в деятельности самого индивида; мотивационные механизмы, выполняющие регулируемую роль по отношению к функци-

ональным и операциональным. Согласно В.Д. Шадрикову, приступая к освоению профессиональной деятельности, субъект уже располагает определенным набором психических свойств, ряд из которых профессионально важен. Эти свойства характеризуются определенным уровнем развития функциональных и операциональных механизмов, которые, однако, не приспособлены к условиям конкретной деятельности. В процессе становления психологической системы деятельности происходит перестройка операциональных механизмов психических свойств в соответствии с требованиями деятельности, т.е. переход от психического процесса к профессионально важному качеству [9].

По мнению В.А. Бодрова, ведущими базовыми показателями, оценивающими активационно-энергетический компонент психического состояния, особенно в стрессовой или экстремальной ситуации, являются психофизиологические показатели [3].

В качестве одного из основополагающих функциональных механизмов психической деятельности трактуется механизм установки, детально исследующийся психологами школы Д.Н. Узнадзе.

Обращаясь к проблеме поиска базовых компонентов деятельности, нельзя не обратить внимания на работы Г.Ю. Айзенка о связи времени реакции человека с показателями тестов интеллекта. В основе интеллекта, по мнению Г.Ю. Айзенка, лежит биологический интеллект - скорость, с которой мозг обрабатывает поступающую информацию и которая находит выражение в скорости выполнения простых элементарных умственных действий. В ряде исследований, результаты которых приведены в статье Г.Ю. Айзенка, установлено, что IQ связан не только с абсолютными значениями времени реакции, но и со степенью их роста при увеличении числа используемых в опыте положительных альтернативных сигналов [8].

Из вышеперечисленного вытекает понимание зрительно-моторных реакций как одной из базовых основ для формирования индивидуальных качеств человека, в том числе профессионально важных качеств. Зрительно-моторные реакции являются одновременно и простейшей деятельностью, и базовым компонентом деятельности, который подлежит измерению с помощью автоматизированных диагностических методик и может применяться для оперативной оценки готовности к деятельности.

В ГУ «Научно-практический медицинский реабилитационно-диагностический центр Министерства здравоохранения Украины» выполняется научно-исследовательская работа «Разработка диагностического комплекса психофизиологической оценки надежности профессиональной деятельности водителей». На основании профессиографического анализа деятельности водителей выделены психодиагностические показатели и подобраны методики их оценки:

- исследование индивидуальных особенностей восприятия (полезависимости-полнезависимости) Т.П. Зинченко;
- компьютеризированная методика последовательного двойного выбора В.В. Плохих;
- треморометрия;

- таблицы Горбова-Шульте, красно-черная таблица;
- «Запоминание 10 слов» С.Л. Рубинштейна;
- «Шкалы» Б.Л. Покровского;
- «Словесный лабиринт» С.А. Лачинса;
- «Теппинг-тест» Е.П. Ильина;
- методика диагностики нервно-психического напряжения Т.А. Немчина;
- метод цветowych выборов М. Люшера;
- опросник структуры темперамента (ОСТ) В.М. Русалова;
- пятифакторный опросник личности «Большая пятерка» А.Б. Хромова.

Проводятся исследования, направленные на выделение из данного перечня показателей ситуативной готовности. Организация оперативного контроля профессиональной готовности водителей городского пассажирского транспорта должна осуществляться по следующим взаимосвязанным направлениям: оценка процессуального и результативного потенциала психологической системы деятельности; оценка адаптационного ресурса организма. По первому направлению должно определяться состояние операциональных и функциональных механизмов, базовых для системы деятельности, в следующих аспектах: целеполагание; антиципация; организация и безошибочная реализация последовательности операций и действий; быстрая смена информационной основы деятельности; координация и соразмерность в реализации психических функций. Адаптационный ресурс может комплексно оцениваться по ряду показателей: уровень нервно-психического напряжения; эмоциональное возбуждение, медицинские показатели (частота сердечных сокращений, артериальное давление, температура тела) [7].

Таким образом, можно сформулировать следующие требования к организации оперативного контроля готовности к профессиональной деятельности водителей пассажирского автотранспорта:

- высокая информативность;
- учет системной организации процесса деятельности;
- определение интегративного показателя, рассчитываемого по диагностируемым параметрам;
- оценка состояния базовых операциональных и функциональных механизмов, а также адаптационного ресурса;
- минимальный набор диагностических методик;
- простота в реализации диагностических методик;
- отсутствие эффекта привыкания испытуемого к тестированию и влияния исследования на работоспособность;
- краткая продолжительность реализации диагностического комплекса (от 5 до 10 минут).

### **ВЫВОДЫ**

В свете обеспечения безопасности дорожного движения остро встает проблема оперативной оценки готовности к профессиональной деятельности водителей пассажирского автотранспорта, которая должна осуществляться в рамках предрейсовых и послерейсовых профилактических осмотров.

Удовлетворение требований оперативного контроля предполагает выделение ограниченного ряда фундаментальных характеристик функционирования системы профессиональной деятельности, которые интегративно представляют ее состояние в аспекте оценки готовности профессионала (готов, условно готов, не готов).

Диагностика профессионально важных качеств не является доказательной в случае оперативного контроля готовности водителя, что обусловлено наличием у водителей-профессионалов не отдельных ПВК, а их комплексов, системных связей между ними. В связи с этим, экспресс-диагностика готовности должна основываться на оценке базовых составляющих, обеспечивающих реализацию деятельности, первичными из которых являются психомоторные свойства, в т.ч. зрительно-моторные реакции. Учитывая основные требования к организации оперативного контроля, а также современное развитие технических средств, перспективной является разработка автоматизированных систем экспресс-оценки готовности.

Оценка готовности к деятельности водителей пассажирского автотранспорта через медико-психологический контроль должна быть регламентирована на законодательном уровне и стать обязательной, что обеспечит эффективный допуск к профессиональной деятельности и будет способствовать снижению аварийности на дорогах.

#### *ЛИТЕРАТУРА*

1. *Абрамова М. Ю.* Анализ подходов к определению профессиональной готовности к деятельности водителя / М.Ю. Абрамова // Ярославский педагогический вестник. – 2012. – № 3. – Т. II (Психолого-педагогические науки). – С. 266-270.
2. *Алишев Н. В.* К понятию «работоспособность человека» / Н.В. Алишев, А.С. Егоров // Теория и практика физ. культуры. – 1985. – №5. – С. 45-47.
3. *Бодров В. А.* Психологические исследования проблемы проессионализации личности / В.А. Бодров // Психологические исследования проблемы формирования личности профессионала / Под ред. В.А. Бодрова. – М., 1991. – С. 3-26.
4. *Дьяченко М. И.* Психологические проблемы готовности человека к деятельности / М.И. Дьяченко, Л.А. Кандыбович. – М.: Наука, 1986. – 314 с.
5. *Зараковский Г. М.* Функциональные состояния оператора / Г.М. Зараковский, Б.А. Королев, В.И. Медведев, П.Я. Шлаен // Введение в эргономику / Под ред. В.П. Зинченко. – М.: Советское радио, 1974. – С. 43-59.
6. *Панченко О. А.* Психофизиологическая надежность человека / О.А. Панченко // Современные научные подходы к оценке психофизиологической надежности лиц при выполнении отдельных видов деятельности: сб. научных работ / Под общ. ред. проф. О.А. Панченко. – К.: КВИЦ, 2013. – С. 13-21.
7. *Плохих В. В.* Особенности организации оперативного контроля готовности к профессиональной деятельности водителей пассажирского автотранспорта / В.В. Плохих // Современные научные подходы к оценке психофизиологической надежности лиц при выполнении отдельных видов деятельности: сб. научных работ / Под общ. ред. проф. О.А. Панченко. – К.: КВИЦ, 2013. – С. 29-33.

8. Чуприкова И. И. Время реакций и интеллект: почему они связаны (о дискриминативной способности мозга) / И.И. Чуприкова. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://voppsy.ru/issues/1995/954/954065.htm>
9. Шадриков В. Д. Проблемы системогенеза профессиональной деятельности / В.Д. Шадриков. – М. : Наука, 1982.

**Панченко О. А., Плохих В. В., Гаража М. В. ОПЕРАТИВНИЙ КОНТРОЛЬ СТАНУ ГОТОВНОСТІ ДО ПРОФЕСІНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

*Робота присвячена теоретичному обґрунтуванню контролю стану готовності до професійної діяльності водіїв пасажирського автотранспорту, в першу чергу, організації оперативного контролю в рамках передрейсових і післярейсових оглядів. Проаналізовані визначення готовності й особливості діяльності водіїв – перевізників пасажирів. Акцентована увага на необхідності оцінки базових механізмів забезпечення діяльності. Сформульовані принципи організації оперативного контролю готовності водіїв пасажирського автотранспорту до професійної діяльності.*

**Ключові слова:** *готовність до діяльності, оперативний контроль, водії пасажирського автотранспорту, операціональні та функціональні механізми, адаптаційний ресурс.*

**Panchenko O. A., Plokhii V. V., Garazha M. V. OPERATIVE CONTROL OF READY CONDITION TO PROFESSIONAL ACTIVITY**

*The work is dedicated to the theoretical justification of public transport drivers' readiness for action in the exercise of their professional activity, first of all compulsory checking organization during pre-trip and post-trip medical examination. The definitions of readiness and public transport drivers' activity particular qualities are analyzed. The necessity of provision mechanisms improvement is emphasized. Organizational principles of public transport drivers' compulsory examination of readiness for action in the exercise of their professional activity are represented.*

**Keywords:** *readiness for action, compulsory checking, public transport drivers, operational and functional mechanisms, adaptive resources.*

---

УДК 159.943

Плохих В. В. (м. Одеса)

**СМИСЛОВА ДЕТЕРМІНАЦІЯ ЧАСОВОЇ ПЕРСПЕКТИВИ ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ ЛЮДИНИ**

*Досліджується фундаментальний зв'язок смислу процесів дійсності, що визначається людиною, з особливостями суб'єктивної організації часової перспективи життєдіяльності. Відмічається, що визначення людиною унікального смислу конкретної ситуації пов'язане з формуванням цілісної тривалості значущого процесу, який реалізується в цій ситуації. Цінності людини, що приймаються в якості універсальї смислу, представляються як фіксовані у досвіді детермінанти часової перспективи актів життєдіяльності. Відмічається, що в межах психологічної настанови і відповідної до неї часової перспективи цінності виступають в якості орієнтирів та постійно діючої змістовної основи спрямованої активності суб'єкта. У відповідності до ієрархії смислів та цінностей людини розглядаються величини настановних тривалостей психологічного часу.*

**Ключові слова:** *смысл, психологічний час, часова перспектива, тривалість, послідовність, настанова, цінності, подія.*

**Постановка проблеми.** Життєдіяльність сучасної людини стає усе більш залежною від факторів техногенного та інформаційного середовища.