

*Вакал А. А.  
м. Київ, Україна*

## ПСИХОЛОГІЧНА ГОТОВНІСТЬ МАШИНІСТІВ МЕТРОПОЛІТЕНУ ДО РОБОТИ

Стрімкий розвиток функціонування технічних пристроїв і операції людини з ними на початку 21 ст. спричинив нову хвилю розвитку й інженерної психології. Ця галузь насамперед вивчає систему «людина-машина» (СЛМ), у якій функціонування машини і діяльність людини пов'язані єдиним контуром регулювання та певних вимог до спеціалістів, які стосуються не стільки анатомічних і фізіологічних, скільки психологічних властивостей.

Однією з найвідповідальніших професій, що належать до системи СМЛ є машиніст електропоїзда. Крім технічних знань, в цій професії необхідно подолати брак інших навичок, якими повинен володіти спеціаліст для ефективного здійснення перевізного процесу, а саме: бути психологічно готовими приймати рішення в нестандартних та стресових ситуаціях.

Аналізуючи останні наукові дослідження у галузі психології праці на цю тематику привертають увагу декілька робіт, які переважно стосуються психологічної готовності до роботи машиніста локомотива .

*Поліщук Л.В.*, досліджував педагогічні умови формування готовності майбутніх машиністів електропоїздів у закладах професійно-технічної освіти, які впливають на ефективну підготовку кваліфікованого робітника.

Автор відмічає, що машиніст електропоїзда – це професія високого рівня відповідальності, пов'язана з готовністю особистості усвідомлено виконувати вимоги відповідно до професійних та соціальних норм і відповідати за власні дії перед собою, іншими людьми, суспільством та колективом. Умовами формування готовності до професійної діяльності є: спеціально організоване освітнє середовище, розроблення методів оволодіння професійною діяльністю, використання інтерактивних форм та евристичних методів у процесі навчання, відповідні умови обраного для подальшої роботи підприємства.

*Лещенко О. В.* розглянула когнітивно-операційний компонент психологічної готовності до професійної діяльності машиніста локомотива. Автор відмічає, що він є невід'ємною умовою успішного виконання професійної діяльності машиніста локомотива на етапах первинної та вторинної професіоналізації.

В ході дослідження вдалося визначити, що у 45,3% опитаних машиністів когнітивно-операційний компонент психологічної готовності до професійної діяльності знаходиться на високому рівні сформованості; у 33,2% - на середньому; і у 21,5% машиністів – на низькому рівні.

Лещенко дійшла висновку про необхідність додаткового застосування методів формуючого впливу.

*Ванченко Л.В.* у дисертації «Особливості психологічного забезпечення системи управління персоналом на залізничному транспорті» відокремила сім факторів ефективного керівника: конструктивність, справедливість, досвідченість, авторитетність, клієнтоорєнтованість, лідерство і амбівалентність. За результатами встановлено, що психологічна компетентність начальника поїзда сформована недостатньо і потребує подальшої роботи в цьому напрямку.

*Маслюк В.В.* у рукописі «Обґрунтування критеріїв професійного психофізіологічного відбору машиністів локомотивів» вивчає розумову працездатності машиністів локомотивів пасажирських перевезень.

*Селюкова Т. В. та Ламаш, І.В.* у своїх роботах досліджували психологічні особливості машиністів локомотивів, які схильні до аварійних ситуацій. Описано результати дослідження «предметно-діяльнісного» і «комунікативного» аспектів темпераменту та структури саморегуляції досліджуваних.

*Солдатов С. В.* у своїй дисертації підкреслює необхідність психологічної профілактики і подолання професійного стресу у машиністів приміських електропоїздів.

*До теми цього дослідження* зумовила недостатня наукова робота над психологічною готовністю до роботи машиністів поїздів метрополітену.

Метро – це велика складова життя мегаполісу, обсяг пасажирських перевезень постійно зростає, лінії розвиваються. За даними службу руху, щодня тільки Київський метрополітен обслуговує понад 2 млн. пасажирів. Тому метрополітен відчуває постійну потребу в машиністах.

Ця робота дуже напружена та відноситься до другої категорії шкідливості. Машиністи схильні до хронічної перевтоми. Позначаються й відповідальність за безпеку пасажирів, і нервово-емоційне напруження, і монотонність, і підземна робота з її шумом і особливостями мікроклімату. Знаходяться під землею, на них впливають електричні магнітні поля, шуми, вібрації, перепади на зір: тунель-станція-тунель. При роботі на потягу метро кожні 3-4 хвилини зіниці машиніста то звужуються, то розширюються. А коли потяг з тунелю виїжджає на відкриті ділянки, це на деякий час засліплює машиніста.

Крім того, нерідко виникають стресові ситуації, зокрема метро – місце, де часто трапляються самогубства або їх спроби. Якщо людина таким або випадковим чином потрапляє під поїзд, то машиніста одразу знімають з лінії і направляють до лікаря: він оцінює стан та дає подальші рекомендації. Зазвичай машиністу надаються три дні на відпочинок і відновлення психологічних сил. Трапляються складні випадки, коли машиністи після пережитого лежать у лікарні по 10, а то й по 20 днів, з ними працює психолог.

Працювати машиністами не можуть люди, які страждають на хвороби центральної нервової системи, серця, судин, люди, у яких є проблеми опорно-рухового апарату, порушення вестибулярного апарату. Тому перед прийомом на роботу майбутні фахівці обов'язково проходять медогляд. Кандидати також проходять комплексне обстеження у психолога, що включає тести на перемикання уваги, короткочасну пам'ять і на інтелект. В подальшому робочий день водія обов'язково починається з медичного огляду, який включає артеріальний тиск, температуру, серцеву діяльність і тест на алкоголь.

*Узагальнивши проведені дослідження, можна зробити висновки, що психологічна готовність машиністів метрополітену до роботи є однією з головних складових успішного та безпечного виконання професійної діяльності, від якої залежить також безпека мільйонів пасажирів.*

*Перспективи подальших досліджень полягають в тому, щоб виявити необхідність створення системи психологічних знань у формі мотиваційних та підтримуючих тренінгів задля підвищення рівня психологічної готовності машиністів метрополітену до роботи.*

#### **Література:**

1. Селюкова Т.В., Ламаш І.В. Психологічні особливості машиністів локомотивів, схильних до аварійних ситуацій // Проблеми екстремальної та кризової психології. Збірник наукових праць. Вип. 6. – Харків: УЦЗУ, 2009. – С. 155-164.
2. Солдатов Сергій Вікторович. Психологічні основи профілактики і подолання професійного стресу у машиністів приміських електропоїздів.- Дисертація канд. психол. наук: 19.00.10, Київ. нац. торг.-екон. ун-т. - Київ, 2015.- 200 с.
3. Маслюк В.В. Характеристика функціональної рухливості нервових процесів машиністів залізничного транспорту // Фізіологічний журнал, 2001. – Т47, №3. – С.89-95.
4. Лещенко О. В. Професійне становлення машиніста локомотива / О. В. Лещенко // Залізничний транспорт України : науково-практичний журнал. – 2014. – № 6. – С. 43–49.

*Вареньє А. Р.  
Татієвська М. М.  
м. Харків, Україна*

## **ВЗАЄМОЗВ'ЯЗОК РЕЗИЛЬЄНТНОСТІ ТА ВІДНОШЕННЯ ДО ЧОЛОВІКІВ СЕРЕД ЖІНОК**

У наші роки питання про роль та статус жінок в суспільстві, стереотипи та структурні