

БАЗИСНЫЕ КОПИНГ-СТРАТЕГИИ И УРОВЕНЬ ТРЕВОЖНОСТИ МАШИНИСТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Статья посвящена описанию результатов изучения уровня ситуационной тревожности и копинг-стратегий в стрессовых ситуациях машинистов железнодорожного транспорта с разными социально-профессиональными характеристиками (стаж работы, возраст, опыт участия в экстремальных ситуациях, возникающих в профессиональной деятельности).

Введение

Специфика профессиональной деятельности машинистов железнодорожного транспорта, которая сопряжена с воздействием значительного числа стрессогенных факторов, в том числе экстремальных факторов или высокой осознанной вероятностью их появления, предъявляет повышенные требования к стрессоустойчивости и психологическим качествам личности, обеспечивающим копинг-поведение и эффективность деятельности в экстремальных условиях.

В связи с этим особую актуальность приобретают вопросы, связанные с функционированием, адаптацией и выработкой личностью эффективных стратегий преодоления ситуаций, связанных с неопределенностью, различными стрессовыми ситуациями, обусловленными характером профессиональной деятельности.

Основная часть

Процессы преодоления человеком трудных жизненных событий в психологической науке принято обозначать как совладающее, адаптивное поведение или копинг-поведение. Вызванные или подавленные в связи с этим реакции, помогающие восстановить равновесие – копинг (*coping* – совладание), могут быть в той или иной мере соответствующими, т. е. адаптивными [1].

Понятие “копинг” интерпретируется по-разному в разных психологических школах. В рамках нашего исследования интерес представляют взгляды Р. Лазаруса и С. Фолькмана, которые определяют психологическое преодоление как когнитивные и поведенческие усилия личности, направленные на снижение влияния стресса. По мнению авторов, копинг представляет собой динамический процесс с составляющими структурными элементами, который подвержен модификации с изменением социального контекста [2].

Проблема специфики преодоления стресса работниками железнодорожного транспорта недостаточно изучена в психологии. В исследованиях А.В. Комаровой и М.Н. Остаповой выявлены особенности защитных механизмов личности и копинг-стратегий работников железнодорожного транспорта, а также их связь с интернальностью и мотивацией личности. Результаты исследований свидетельствуют, что наиболее выраженными копинг-стратегиями работников железнодорожного транспорта являются “планирование решения проблем”, “поиск социальной поддержки” и “самоконтроль” [3]. В отличие от других специалистов, у работников железнодорожного транспорта более выражены такие копинг-стратегии как “дистанцирование” и “самоконтроль”, что может говорить о предпочтении в стрессовых ситуациях смотреть на них “со стороны”, делая их эмоционально менее значимыми, тем самым отодвигая от себя, либо используют приемы самоконтроля, которыми их обучают. Машинисты (работники, имеющие отношение к непосредственному управлению транспортом), используют такие стратегии как “поиск социальной поддержки”, “принятие ответственности”, для “не машинистов” характерны – “дистанцирование”, “самоконтроль”, “планирование решения проблемы” [4].

Каждый человек использует комплекс приемов и методов как проблемно-ориентированного, так и эмоционально-ориентированного “копинга” для того, чтобы справиться со стрессом.

Проблемно-ориентированный “копинг” связан с попытками человека улучшить отношения “человек-среда” путем изменения когнитивной оценки сложившейся ситуации, например, поиском информации о том, что делать и как поступить, или путем удержания себя от импульсивных или поспешных действий. Л.И. Анцыферова указывает на значимую роль способности к оценке ситуации, от которой зависит адекватный выбор стратегий преодоления [5]. Существует целый комплекс ситуационных переменных, которые могут предопределять копинг-ответ. К таким переменным относятся – значимость события в жизни человека, сила стрессового воздействия, длительность действия, трудность преодоления, возможность прогноза и степень субъективного контроля ситуации человеком. Одним из важнейших ситуационных детерминант, влияющих на специфику процесса преодоления, является неопределенность ситуации. В условиях повышенной неопределенности в целом затруднена оценка ситуации.

Эмоционально-ориентированный “копинг” (или временно помогающий) включает в себя мысли и действия, которые имеют своей целью снизить физическое или психологическое влияние стресса. По мнению Р. Лазаруса и С. Фолькмана, отношения между эмоциями и “копингом” имеют динамический и взаимообусловленный характер, и как определенные эмоции могут облегчать процесс преодоления, так и копинг может детерминировать определенные эмоциональные состояния.

В настоящее время принято говорить о мобилизующей и расслабляющей тревоге: расслабляющая парализует личность в ответственный момент; мобилизующая – “оптимальная ситуативная тревога”, которая характеризует индивидуальный уровень ситуативной тревожности, способствующей достижению конкретным человеком наивысшего возможного для него результата. В нашем исследовании мы предприняли попытку выявить различия в выборе копинг-стратегий и уровне ситуационной тревожности у машинистов локомотивных бригад в зависимости от их стажа профессиональной деятельности, возраста и

наличия опыта участия в экстремальных ситуациях. В качестве критерия наличия опыта участия в экстремальных ситуациях выступал наезд подвижного состава на людей на территории железнодорожной станции или на перегоне. В исследовании принимали участие машинисты Локомотивного депо транспортного Республиканского унитарного предприятия «Могилевское отделение Белорусской железной дороги».

Результаты проведенного тестирования с целью оценки стрессоустойчивости свидетельствуют, что 32% респондентов считают, что имеют устойчивость к стрессовым ситуациям и воздействию стресса на организм, а 53% опрошенных отметили, что стрессовые ситуации оказывают немалое влияние на их жизнь, и у них нет опыта и знаний в преодолении данных ситуаций.

Анализ полученных результатов с использованием копинг-теста Р. Лазаруса и С. Фолькмана (адаптирован Т.Л. Крюковой, Е.В. Куфтяк, М.С. Замышлевой) и методики диагностики самооценки Ч.Д. Спилбергера, Л. Ханина позволил сделать следующие выводы. Преобладающими копинг-стратегиями для машинистов локомотивных бригад являются: «социальная поддержка», «планирование решения проблемы», «ответственность», т. е. в стрессовой ситуации машинисты либо предпринимают усилия в поиске информационной, действенной и эмоциональной поддержки, либо усилия по изменению ситуации, включающие аналитический подход к проблеме, возлагая при этом ответственность на себя. В тоже время, машинисты со стажем работы по профессии до 10 лет чаще используют такие копинг-стратегии как, «социальная поддержка» (86%) и «дистанцирование» (56%). Недостаточно сформированный уровень профессиональных умений и навыков актуализирует стремление к информационной и эмоциональной поддержке. С увеличением стажа работы машинисты прибегают к копинг-стратегиям – «планирование» (63%), «ответственность» (77%), и имеют меньший уровень ситуационной тревожности, чем машинисты, имеющие стаж работы до 10 лет ($U = 36, p \leq 0.01$). Достаточный уровень профессиональных умений и навыков позволяет им четко планировать действия и ответственно их исполнять. Этому также способствует участие машинистов в специальных обучающих занятиях, направленных на личностный рост и выработку определенных действий в сложных ситуациях, умений в состоянии тревоги быстро преодолевать фазу тревоги и активно включиться в борьбу со стрессовыми факторами, предупредить страх и негативные эмоции.

Независимо от наличия опыта участия в экстремальных ситуациях, для машинистов важна социальная поддержка, помощь от окружающих. Стратегия хотя и не подразумевает стремления «выйти» из ситуации, но и не предполагает самостоятельного решения возникшей проблемы. Кроме «социальной поддержки» машинисты, имеющие опыт попадания в экстремальную ситуацию, и в возрасте от 41 до 60 лет в первую очередь используют копинг-стратегии «самоконтроля» и «ответственности». У машинистов в возрасте более 40 лет уровень ситуационной тревожности ниже, чем в возрасте от 20 до 40 лет ($U = 36, p \leq 0.01$). Психологически подготовленные, натренированные люди в состоянии быстро преодолевать фазу тревоги и активно включиться в борьбу со стрессовыми факторами. При этом стадия повышенной сопротивляемости у них более эффективна и длительна, стадия истощения наступает позже. В тоже время выявлено, что не существует различий в уровне ситуационной тревожности у машинистов в зависимости от опыта участия в экстремальных ситуациях.

Уровень напряженности “копинга” машинистов характеризуется как средний, что свидетельствует о том, что адаптационный потенциал личности находится в пограничном состоянии.

Таким образом, каждый машинист, имея оптимальный уровень ситуационной тревожности, предпринимает стремление к решению проблем в психотравмирующих ситуациях (ситуации, связанной с опасностью и неопределенностью), с целью активации адаптивных возможностей в таких ситуациях, помощи ему овладеть ими, ослабить или смягчить их требования, которое обусловлено возрастными особенностями и спецификой профессиональной деятельности.

Заключение

В системе мер по повышению качества и эффективности работы на железнодорожном транспорте, обеспечению безопасности движения поездов, снижению производственного травматизма, профессиональной заболеваемости, рациональному использованию трудовых ресурсов, важная роль принадлежит психофизиологическому обеспечению трудовой деятельности работников предприятий железнодорожного транспорта.

Так как выработанные копинг-стратегии являются важной частью психологического благополучия, здоровья и успешности в профессиональной деятельности, то полученные результаты актуализируют необходимость оптимизации основных форм, подходов и технологий психологического сопровождения деятельности машинистов железнодорожного транспорта, направленные на развитие эффективного копинг-поведения и обеспечения саморегуляции поведения в стрессовой ситуации, разработки программ профилактики дезадаптации специалистов, а также совершенствование профессиональной психологической подготовки в образовательном процессе профессионально-технических учебных заведений.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. **Murphy, L.** Coping vulnerability and residence in childhood – coping and adaptation / L. Murphy. – N. Y., 1974.
2. **Folkman, S.** Coping and emotion // Monat A. and Richard S. Lazarus. Stress and Coping. – N.-Y., 1991. – P. 207–227.
3. **Комарова, А.В.** К проблеме изучения копинг-поведения и индивидуально-психологических особенностей специалистов железнодорожного транспорта / А.В. Комарова // Личность, семья, общество : вопросы современной психологии : материалы Международной заочной научно-практической конференции (30 января 2011 г.). – Новосибирск : Изд. “ЭНСКЕ”, 2011. – С. 52–59.
4. **Комарова, А.В.** Особенности психологических механизмов совладания со стрессом у работников железнодорожного транспорта / А.В. Комарова, М.Н. Остапова // Человек и транспорт. (Психология. Экономика. Техника) : материалы Международной научно-практической конференции, 14-16 сентября 2010 г. – СПб. : ПГУПС, 2010. – С. 206–215.
5. **Нартова-Бочавер, С.К.** “Coping behavior” в системе понятий психологии личности / С.К. Нартова-Бочавер // Психологический журнал. – 1997. – Т. 18. – № 5. – С. 20–30.

Поступила в редакцию 11.06.2014 г.