

Список цитируемых источников

1. Маслоу, А. Г. Мотивация и личность / А. Г. Маслоу. — СПб. : Евразия, 1999. — 214 с.
2. Леонтьев, А. Н. Проблемы развития психики / А. Н. Леонтьев. — М. : Изд-во Московского ун-ва, 1972. — С. 67.
3. Асмолов, А. Г. Психология личности: культурно-историческое понимание развития человека : учебное пособие / А. Г. Асмолов. — 3-е изд., испр. и доп. — М. : Смысл : Издательский центр «Академия», 2007. — 528 с.
4. Зинченко, В. П. Человек развивающийся. Очерки российской психологии / В. П. Зинченко, Е. Б. Моргунов. — М. : Триволта, 1994. — 304 с.
5. Исаев, Е. И. Психология образования человека: становление субъектности в образовательных процессах : учебное пособие / Е. И. Исаев, В. И. Слободчиков. — М. : Изд-во ПСТГУ, 2013. — 431 с.
6. Леонтьев, А. Н. Деятельность, сознание, личность / А. Н. Леонтьев. — М. : Политиздат, 1975. — 304 с.
7. Леонтьев, Д. А. Самореализация и сущностные силы человека / Д. А. Леонтьев // Психология с человеческим лицом: Гуманистическая перспектива в постсоветской психологии / Под ред. Д. А. Леонтьева, В. Г. Щур. — М. : Смысл, 1997. — С. 156–176.
8. Рубинштейн, С. Л. Теоретические вопросы психологии и проблема личности / С. Л. Рубинштейн // Психология личности : Тексты / Под ред. Ю. Б. Гиппенрейтер, А. А. Пузырея. — М. : Издательство Московского университета, 1982. — С. 28–34.
9. Цукерман, Г. А. Психология саморазвития: задача для подростков и их педагогов / Г. А. Цукерман. — М. : Интерпракс, 1994. — 157 с.
10. Рубинштейн, С. Л. Основы общей психологии / С. Л. Рубинштейн. — СПб. : Издательство «Питер», 2002. — 720 с.

УДК 159.9

А. А. Лобойко, И. Л. Кишея

Учреждение образования «Барановичский государственный университет» Барановичи, Республика Беларусь

ЭМПИРИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СТРЕССА У РАБОТНИКОВ СФЕРЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Введение. Проблема профессионального стресса является одной из наиболее фундаментальных не только для психологии труда, но и для ряда других отраслей психологии.

Как указывает Е. А. Березенцева, любая профессиональная деятельность может порождать психологические причины развития, также как любой психологический стресс внутриличностной и межличностной природы находит свое отражение в поведенческой, в том числе и рабочей, активности человека [1].

Многие профессии в системе железнодорожного транспорта связаны с повышенным риском и экстремальными условиями работы, где ошибка, медлительность, неправильное действие приводят к тяжелым последствиям, к материальному и экономическому ущербу, к человеческим жертвам.

Отсюда одной из актуальных проблем современной психологии профессиональной деятельности железнодорожника является проблема психологической готовности личности к выполнению этой деятельности. Личность, обеспечивающая безопасность грузопассажирских перевозок, должна быть психологически подготовлена к экстремальным действиям, обладать высокой переключаемостью внимания, быть эмоционально- и стрессоустойчива, технически грамотна и высокоморальна, обладать высокой потребностью в безопасности, которая доминирует в экстремальных и критических ситуациях, мобилизуя все силы организма для борьбы с угрозой [2].

В. А. Бодров отмечает, что результаты изучения профессионального стресса, его причин и проявлений, механизмов купирования и преодоления и других вопросов недостаточно раскрывают такие аспекты этой проблемы, которые связаны со спецификой современных видов профессиональной деятельности, отражающей характер развития технического и технологического оснащения промышленности, транспорта, энергетики, систем управления в других сферах обслуживания и производства. Характер информационного взаимодействия человека и техники, высокая ответственность, сложность деятельности и ряд других особенностей обуславливают не только возможность развития у специалистов состояния стресса, но и специфические источники его формирования (помимо прочих организационных, физических, социальных факторов), связанных с информационной рабочей нагрузкой, процессами преобразования информации, содержанием сообщений и с другими факторами деятельности [3].

В работах Э. Ф. Зеера выделяются три основные стадии развития стрессового состояния у человека:

- нарастание напряженности;
- собственно стресс;
- снижение внутренней напряженности [4].

Продолжительность *первой стадии* может быть разной. На данной стадии исчезает психологический контакт в деловом и межличностном общении, появляется отчуждение в отношениях. Работник теряет способность сознательно и разумно регулировать свое собственное поведение.

Вторая стадия в развитии стрессового состояния начинается с потери эффективного и сознательного самоконтроля (полная или частичная). Так же, как и первая, вторая стадия по своей продолжительности строго индивидуальна — от нескольких минут и часов до нескольких дней и недель. Искерпав свои энергетические ресурсы (достижение высшего напряжения), человек чувствует опустошение и усталость.

На *третьей стадии* он останавливается и возвращается «к самому себе», часто переживая чувство вины, и клянется, что «этот кошмар» больше никогда не повторится [4].

Проходит какое-то время, и стресс может опять повториться. У каждого своя, индивидуальная форма поведения в стрессовом состоянии и свой индивидуальный сценарий стрессового поведения, выражающийся в частоте и форме проявления стрессовых реакций. Важной является такая характеристика, как направленность стрессовой агрессии человека: на самого себя или на окружающих: коллег, подчиненных.

Основная часть. С целью изучения выраженности профессионального стресса работников сферы обеспечения транспортной безопасности на железной дороге мы провели исследование на базе Барановичской дистанции сигнализации и связи. В нем приняли участие 106 человек, работники дистанции сигнализации и связи.

Для выявления уровня профессионального стресса нами использовалась методика «Оценка профессионального стресса» (опросник К. Вайсмана). Методика представляет собой опросник, включающий 15 утверждений. Каждое утверждение необходимо оценить в зависимости от того, как часто встречается данная ситуация в процессе выполнения профессиональной деятельности. Чем выше суммарное значение по данному тесту, тем в большей степени сотрудник испытывает профессиональный стресс. Полученные результаты представлены на рисунке 1.

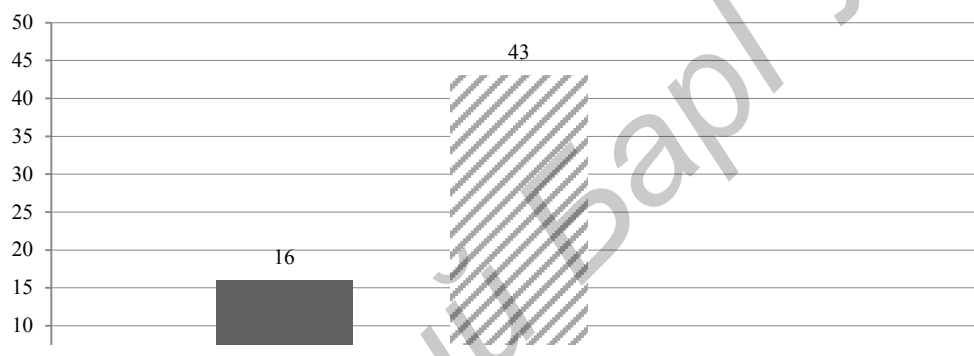


Рисунок 1 — Результаты исследования профессионального стресса работников сферы обеспечения транспортной безопасности на железной дороге

Как видно из представленных результатов, лишь у 16 % испытуемых преобладает низкий уровень профессионального стресса. Эта категория сотрудников полагает, что выполняют свои трудовые обязанности в соответствии с нормами и требованием руководства. Считают, что пользуются уважением и авторитетом у коллег, соответствуют квалификационным требованиям занимаемой должности.

Профессиональный стресс на среднем уровне выражен у 43 % респондентов. Часто эта категория испытуемых испытывает противоречивые чувства относительно выполняемых обязанностей. Однако понимание необходимости выполнения тех или иных поручений, дает осознание, что выполнение этих требований возможно и они выполнимы.

Высокий уровень профессионального стресса характерен для 41 % опрошенных. У данных испытуемых организм близок уже к предельным возможностям сопротивления стрессу.

Для выявления рабочих стресс-факторов использовалась «Экспресс-диагностика стрессогенных факторов в деятельности руководителя» (И. Ладанов, В. Уразаева). Целью методики является: «на примере стрессогенных факторов определить, насколько человек адаптирован к определенной обстановке и как проявляются его способности действовать в определенной ситуации». Респондентам предлагается список из 12 утверждений, к каждому из которых необходимо выбрать вариант ответа: никогда, редко, иногда, часто, всегда. Сферы рабочих стрессов: 1) конфликтность коммуникаций; 2) стрессы рабочих перегрузок; 3) информационный стресс; 4) стрессы «вертикальных» коммуникаций.

Результаты диагностики отображены в таблице 1.

Таблица 1 — Результаты диагностики стрессогенных факторов у работников сферы обеспечения транспортной безопасности на железной дороге

Шкалы	Уровни в %		
	Низкий	Средний	Высокий
Конфликтность коммуникаций	6	68	26
Стрессы рабочих перегрузок	9	44	47
Информационный стресс	16	50	34
Стрессы «вертикальных» коммуникаций	7	44	49

По шкале «Конфликтность коммуникаций» низкие баллы показали 6 %, от общего числа респондентов средние — 68 %, высокие — 26 %. Данная шкала диагностирует уровень напряженности во взаимодействии с коллегами и руководителем, трудности установления коммуникационных связей.

По шкале «Стрессы рабочих перегрузок» низкий уровень у 9 % испытуемых, средний — у 44 %, высокий — у 47 %. Стрессы рабочих перегрузок возникают, когда очень много работы, с которой специалисту либо трудно справиться, либо он не укладывается во времени, в таких ситуациях людям не хватает времени на личную жизнь, даже дома думают о работе и выполнении необходимых обязательств.

По шкале «Информационный стресс» низкий уровень у 16 % опрошенных, средний — у 50 %, высокий — у 34 %. Показатели по данной шкале говорят об испытываемом респондентами напряжении относительно получения информации, доступа к ней, со стороны руководства, возможно, информация не поступает в сроки, либо является не совсем понятной, вызывает множество вопросов.

По шкале «Стрессы «вертикальных» коммуникаций» низкие баллы показали 7 % участников тестирования, средние — 44 %, высокие — 49 %. Стрессы «вертикальных» коммуникаций говорят о трудностях в коммуникациях руководитель-подчиненный: когда подчиненный не знает, как его оценивает руководитель и из-за этого возникает напряжение, реакция начальника непредсказуема, что является стрессогеном, различия во взглядах и точках зрения с начальником, что также усиливает конфликтное напряжение и стрессовые ситуации.

Заключение. Таким образом, как видно из результатов исследования, наиболее значимыми стрессогенными факторами для большинства работников сферы обеспечения транспортной безопасности на железной дороге, принимавших участие в исследовании являются «Стрессы рабочих перегрузок» и «Стрессы «вертикальных» коммуникаций». Также для большинства респондентов характерен средний и высокий уровни профессионального стресса, что может оказывать негативное влияние на их психическое здоровье. Испытуемые с высокой степенью профессионального стресса склонны к профессиональному выгоранию, у них отсутствует чувство душевной гармонии и внутреннего спокойствия, что, естественно, сказывается на эффективности их профессиональной деятельности.

Список использованных источников

1. Березенцева, Е. А. Профессиональный стресс как источник профессионального выгорания / Е. А. Березенцева // Управление образованием: теория и практика. — 2014. — №4 (16). — Режим доступа: URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/professionalnyy-stress-kak-istochnik-professionalnogo-vygoraniya>. — Дата доступа: 03.05.2024.
2. Ветвицкая, С. М. Психологический аспект профессиональной деятельности специалиста в системе железнодорожного транспорта / С. М. Ветвицкая // ТРАНСПОРТ-2013: Труды международной научно-практической конференции. ФГБОУ ВПО «Ростовский государственный университет путей сообщения». — 2013. — С. 80. — 82.
3. Бодров, В. А. Информационный стресс: Учебное пособие для вузов / В. А. Бодров — М.: ПЕР СЭ, 2000. — 352 с.
4. Зеер, Э. Ф. Психология профессий: Учебное пособие для студентов вузов. 2-е изд., перераб., доп / Э. Ф. Зеер — М.: Академический Проект; Екатеринбург: Деловая книга, 2003. — 336 с.

УДК 81.27

А. А. Марчик, А. А. Марчик

Учреждение образования «Полесский государственный университет», Пинск, Республика Беларусь

ЛОЖЬ КАК КОММУНИКАТИВНЫЙ ФЕНОМЕН

Введение. Человек является социальным существом, поэтому ему так необходимо общение и сотрудничество с другими людьми. Люди всегда явно демонстрировали способность принимать ответственность за выполнение определенных действий, подтверждая свою осведомленность и разумность. При этом люди лгут, обманывают и скрывают правду. Таким способом желают избежать наказания за сказанное или получить определённую выгоду для достижения своих целей.

О том, какую роль играет ложь в общественной жизни и существует ли ложь во благо, задумывались многие ученые, поэтому вопрос лжи остается актуальным. В данной работе мы рассмотрели используемые в современной науке определения лжи, классификацию лжи, выявили причины использования лжи людьми на примере младших подростков (средний возраст — 11—12 лет).

Основная часть. Ложь вызывала интерес тысячелетиями, о чем свидетельствует ее место в литературе, философии, а в последнее время — в психологии и массовой культуре. Философов интересовала природа лжи, психологов — развитие способности лгать в детстве, мотивы лжи, частота лжи в повседневной жизни и средства, с помощью которых её можно обнаружить.

Известно, что маленькие дети обычно говорят о том, о чем думают. У взрослых, знающих, какую ценность могут иметь слова, в речи наблюдаются неявные и явные мотивы передачи определённой информации. Если внутренние аспекты преобладают, то их часто называют недопониманием, так как коммуникативное