

УДК 656.13-051:159.9:316.614

Панченко О.А., Кабанцева А.В., Сердюк І.О.

ПАРАДОКСИ РОЗУМІННЯ СОЦІАЛІЗАЦІЇ ТА РОЗВИТКУ ОСОБИСТОСТІ ВОДІЯ-ПРОФЕСІОНАЛА

Панченко О.А., Кабанцева А.В., Сердюк І.О. Парадокси розуміння соціалізації та розвитку особистості водія-професіонала. У статті розглядаються проблеми, пов'язані зі змінами умов дорожнього руху, стрімким зростанням кількості автотранспортних засобів та інтенсивності дорожнього руху. Це актуалізує нові підвищені вимоги до процесу соціалізації та розвитку особистості водія-професіонала. Висвітлюються питання реформування системи забезпечення безпеки дорожнього руху, прогресивні технології розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури. Акцент зроблено на впровадженні новітніх технічних засобів управління транспортними засобами, перш за все автоматизації систем керування та навігації. Наводяться приклади недосконалості автоматизованих систем, що призводить до трагічних наслідків. Пропонуються методи прогнозу професійної та функціональної надійності водіїв-професіоналів.

Ключові слова: водій-професіонал, соціалізація, дорожній рух, дорожньо-транспортна інфраструктура, автотранспортні засоби, автоматизовані системи, технічні засоби, психодіагностика, надійність.

Панченко О.А., Кабанцева А.В., Сердюк І.А. Парадокси розуміння соціалізації та розвитку особистості водія-професіонала. В статті розглядаються проблеми, пов'язані зі змінами умов дорожнього руху, стрімким зростанням кількості автотранспортних засобів та інтенсивності дорожнього руху. Це актуалізує нові підвищені вимоги до процесу соціалізації та розвитку особистості водія-професіонала. Висвітлюються питання реформування системи забезпечення безпеки дорожнього руху, прогресивні технології розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури. Акцент зроблено на впровадженні новітніх технічних засобів управління транспортними засобами, перш за все автоматизації систем керування та навігації. Наводяться приклади недосконалості автоматизованих систем, що призводить до трагічних наслідків. Пропонуються методи прогнозу професійної та функціональної надійності водіїв-професіоналів.

Ключевые слова: водитель-профессионал, социализация, дорожное движение, дорожно-транспортная инфраструктура, автотранспортные средства, автоматизированные системы, технические средства, психодиагностика, надежность.

*Жодна система не може створити
Систему, складнішу за себе.*

Постановка проблеми. Жодна країна в світі не може похвалитися бездоганністю своєї системи забезпечення безпеки дорожнього руху. Всюди вона інтенсивно реформується. За останні десятиліття на дорогах України спостерігається стрімке зростання кількості автотранспортних засобів, істотно змінюються умови дорожнього руху: збільшується щільність транспортних потоків, зростає інтенсивність і швидкість руху автомобілів. У той же час темпи розвитку наявної дорожньо-транспортної інфраструктури залишаються низькими і не відповідають потребам сучасного суспільства. В таких умовах помилка водія може спровокувати виникнення дорожньо-транспортної пригоди (ДТП).

Україна займає одне з перших місць за рівнем аварій і смертності на дорогах. У Західній Європі щорічно в ДТП гине 4 людини на кожні 100 тис. населення, в нашій країні ця цифра дорівнює 13. У результаті ДТП гине більше чоловіків працездатного віку, ніж від онкологічних, серцево-судинних захворювань і захворювань інфекційного генезу разом узятих. Якщо ця тенденція продовжиться, то до 2020 року, згідно з даними досліджень ВООЗ, число жителів нашої планети, що щодня гинуть або отримують інвалідизуючі травми на дорогах, зростає більш ніж на 60 % і дорожньо-транспортний травматизм стане однією з провідних причин глобального тягаря хвороб і травм [1].

У країнах Європи таку проблему вирішують шляхом широкого застосування нових транспортних автоматизованих систем. Зараз такі лідери виробництва надійних автомобілів як Volvo, Toyota, BMW, Audi, Mercedes намагаються досягти максимальної автоматизації систем керування авто. Кожний новий автомобіль має велику кількість вдосконалених функцій допомоги водію – від автоматичного гальмування та функції Steering Support, до каркаса безпеки. Виробники Volvo розробили концепцію безпілотника 360с, який планують випустити в найближчому майбутньому [6]. Але часто прогрес показує свою зворотну сторону жахливими ситуаціями, в яких автоматизовані системи спричинили трагедію. У 2013 році в Ульяновській області Росії шестирічна дівчинка загинула за лічені хвилини, натиснувши ненароком на автоматичний склопідйомник, внаслідок чого шия дитини була здавлена склом вікна автівки [5]. І такі випадки неодиначні.

10 березня 2019 року після авіакатастрофи Boeing 737 MAX 8 в Ефіопії, в якій загинуло 157 осіб, управління цивільної авіації Алжиру та багатьох країн світу закрили повітряний простір для літаків цього типу [2]. Це вже друга катастрофа аналогічного літака за останні п'ять місяців. Згідно з попередніми висновками розслідування катастрофи літака Lion Air, що сталася в жовтні 2018 р., пілоти, ймовірно, мали проблеми з автоматичною системою, яка запобігає підніманню носа літака, втраті тяги і зриву в штопор. Як показало розслідування, система постійно опускала ніс, навіть коли літак не втрачав тяги. Пілоти намагалися виправити становище, але автоматика більше 20 разів не давала це зробити. Вперше ця система з'явилася саме в лінійці 737 MAX [4].

Що стосується безпілотних автобусів, електробусів та інших безпілотників, їх теж не можна назвати надійними. У 2017 р. Лас-Вегас став першим містом в США, де безпілотний автобус через годину після виходу на маршрут зіткнувся з вантажівкою, яка виїжджала з прилеглої території [3]. В цій ситуації, навпаки, автобус зробив передбачені дії, коли сенсори зафіксували вантажівку, але не зміг передбачити хаотичні дії водія вантажівки.

Таки гіркі приклади доводять, що автоматизовані системи не можуть бути довершеними у своїй надійності без контролю людини. Особливо тоді, коли безпілотні системи взаємодіють з іншими транспортними засобами. Актуальним залишається вплив «людського фактору» оскільки, з одного боку, використання сучасних автоматизованих систем управління рухом транспортного засобу значно полегшує працю, але з іншого – об'єктивно породжує нові проблеми, зумовлені процесами взаємодії людини і техніки. Так, чим більше складними стають функції таких систем, тим гостріше виникає необхідність в координації роботи технічних засобів та інтерпретації інформації, що надається з їх боку водіями-професіоналами.

Впровадження новітніх технічних засобів управління транспортним засобом природним чином «відриває» водія від процесу підтримки заданого рівня безпеки, оскільки він стає неспроможний безпосередньо і повністю контролювати цей рівень в реальному часі. Тому, як показує аналіз причин виникнення аварій на транспорті, головним їх фактором продовжує залишатися так званий «людський фактор», оскільки саме він є причиною понад 80% їх загальної кількості. Більшість навігаційних аварій трапляється не через відмову технічних засобів навігації або управління рухом транспортного засобу, а через неготовність водіїв своєчасно приймати вірне управлінське рішення відповідно до ситуації, що складається. Але з ростом автоматизації транспортних систем бачимо зворотну тенденцію, яка полягає в тому, що ніяка автоматизована система не може замінити людину. Деякі функції можна автоматизувати, але в цілому не можна довірити функцію управління роботою без можливості втручання людини. Отже, пріоритет повинен залишатися в системі «людина-машина», а не навпаки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Одним із ефективних шляхів забезпечення безпеки дорожнього руху може стати прогноз професійної та функціональної надійності водіїв. Серед дослідників, що займалися цим питанням, слід відмітити дослідження С.Д. Максименко, який із сучасних позицій розглядає проблеми особистості, а також дослідження особистісної детермінації збереження психічного здоров'я в умовах професійної діяльності (В.О. Моляко), удосконалення професійно-психологічної підготовки та забезпечення особистої безпеки персоналу (В.О. Лефтеров, Є.О. Мілерян, О.В. Тімченко), діагностики, профілактики та корекції негативних психічних станів (Ю.Ю. Голубіхіна, С.М. Миронець, М. Conner), психологічні та індивідуально-типологічні особливості надійного спеціаліста (Т.А. Вежновець, Н.У. Гулев, М.М. Дятлов, В.М. Крук).

Розробка науково-практичних основ і принципів психодіагностичних процедур психологічного прогнозування професійної надійності водіїв-професіоналів є однією з актуальних і невирішених науково-практичних задач психології діяльності в особливих умовах. Відсутність систематизованих теоретичних та емпіричних досліджень, а також практична невирішеність в умовах переходу до європейських норм та стандартів підвищують актуальність цієї проблеми та роблять її вирішення одним із першочергових та невідкладних.

У 2017 році Кабінетом Міністрів України була схвалена «Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року», спрямована на зниження рівня смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод, запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя та здоров'я населення. Отже, безпека на транспорті є однією з важливих підсистем національної безпеки та збереження здоров'я громадян працездатного віку.

З 2012 року колектив державного закладу «Науково-практичний медичний реабілітаційно-діагностичний центр МОЗ України» (далі Центр) вивчає проблеми водіїв-професіоналів. За цей час проведено понад 15 000 досліджень, є певні результати та нароби, що відображають напрями ухвалені Стратегії.

Мета статті: представити результати дослідження парадоксів розуміння соціалізації та розвитку особистості водія-професіонала.

Виклад основного матеріалу і результатів дослідження. У дослідженнях взяли участь 292 водія-професіонала (водії ДСНС України, Станції швидкої медичної допомоги м. Костянтинівки Донецької області, маршрутних автобусів м. Костянтинівки та м. Дружківки Донецької обл.) Середній вік респондентів $38,5 \pm 8,71$ року, середній стаж водіння транспортного засобу - $19 \pm 8,77$ років.

Методи дослідження: психодіагностичні, психофізіологічні, антропометричні, фізіологічні, нейрофізіологічні, біохімічні, біофізичні, статистичні, теоретико-методологічний аналіз.

Психодіагностика надала змогу встановити: зниження показників перемикування уваги діагностовано у 20,2 % водіїв, тобто, у цих респондентів існують труднощі у свідомому перемикуванні уваги з одного об'єкта на інший, як наслідок - недосконалий контроль дорожньо-транспортної обстановки; зниження обсягу уваги – 14,3 %, а, отже, існують труднощі здійснення декількох завдань одночасно; порушення стійкості уваги у 18,2 % та порушення концентрації уваги у 16,6 % – ця когорта водіїв відчуває складності в зосередженні на об'єкті діяльності, має виснаження, низьку продуктивність праці в умовах сильних сторонніх подразників.

У 77,7 % спостерігається зниження оперативної пам'яті, довготривалої – у 35,5 %, короткострокової – у 32,4 %, що перешкоджає збереженню актуальної на момент діяльності інформації, придбанню і збереженню професійного досвіду, відтворенню інформації в умовах жорстко обмеженого часу.

Також встановлено зниження показників швидкості зорово-моторних реакцій: простої – у 43,8 % осіб, складної – у 66,6 % осіб, що свідчить про стан зниженої працездатності. Зазначені чинники є попередниками розвитку будь-яких патологічних процесів у центральній нервовій системі. Вся діяльність водія являє собою безперервний ланцюг різних реакцій. Несвоєчасні або неточні реакції призводять до небезпеки дорожнього руху.

Вивчаючи індивідуальні особливості і психологічне благополуччя респондентів з'ясовано, що показники нервово-психічної напруги і емоційного стресу в досліджуваній групі відповідають низькому рівню – цей факт свідчить про сприятливий емоційний стан. У більшості водіїв-професіоналів (83,3%) переважає внутрішня мотивація професійної діяльності, яка пов'язана безпосередньо з самим процесом діяльності. Люди, які посідають певне робоче місце, отримують задоволення від справи, яку виконують. Вони прагнуть працювати і приносити користь своєю справою. Серед учасників дослідження 84,6% відзначають високий рівень інтегральної задоволеності своєю професійною діяльністю. Переважна більшість випробовуваних (66,6%) в конфліктній ситуації схильні йти на компроміс. Тобто, представники даної професії достатньо комунікативні та компетентні у галузі стратегії поведінки у конфліктній ситуації.

У 38% обстежених водіїв діагностовано високий рівень екстраверсії, що свідчить про соціальну активність і комунікабельність представників даної професії. Наведені характеристики мають сприятливий вплив на виконання професійної діяльності респондентів, оскільки дані категорії водіїв відносяться певною мірою до системи «людина-людина», тобто у них відбувається постійна взаємодія з іншими людьми. Водії пожежної служби та швидкої допомоги постійно спілкуються з колегами задля виконання поставлених професійних цілей і в своїй діяльності стикаються з емоційними переживаннями людей, які опинились в скрутній стресовій життєвій ситуації, а це потребує від водія високого самовладання.

Поряд з цим, у 15,2% водіїв виявлені високі показники за шкалою ригідності, що при помірних значеннях може свідчити про високу самооцінку, наполегливість, цілеспрямованість, активність, однак, при надмірно виражених значеннях ця якість може характеризуватися вираженням суб'єктивізму, тугорухливістю установок, схильністю до педантизму і настороженої підозрливості.

Вивчаючи індивідуальні особливості респондентів, у 16,6 % виявлені дезадаптивні властивості, а саме: виражений індивідуалізм у 11,1 % осіб, у 5,5 % – високий рівень конфліктності та схильність до суперництва. Представлені особливості вказують на складнощі взаємодії водія з людьми, тобто, дані респонденти прагнуть створити свій мікросвіт та відмежуватися від оточуючих, тобто вони не ототожнюють себе з частиною оперативної групи, а, у свою чергу, колеги не можуть довіряти таким працівникам в складних обставинах (рис.1).

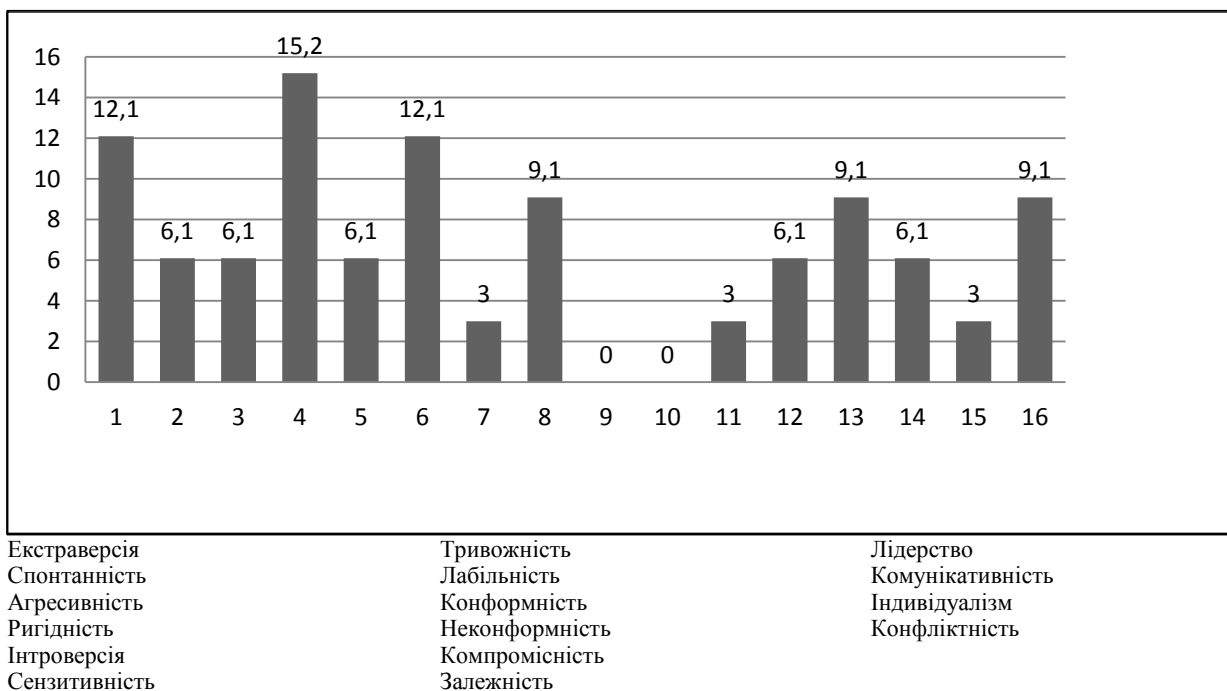
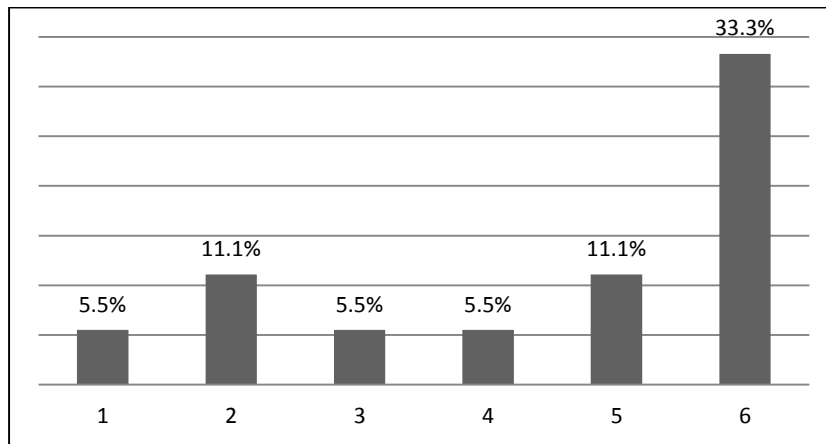


Рис. 1. Результати психодіагностичного дослідження за методикою «Індивідуально-типологічний опитувальник Л.Н. Собчик»

У 72% випробуваних діагностовано стабільний тип нервової системи. Тип нервової системи є показником працездатності нервових клітин і нервової системи в цілому. Сильна нервова система витримує більші за величиною і тривалістю навантаження, ніж слабка.

Також у респондентів встановлена наявність низьких показників швидкості прийняття рішень (5,5 % осіб), психічної стійкості – 5,5 % осіб, стійкості до зовнішніх подразників – 11,1 % осіб. А 33,3 % досліджуваних відзначають, що погано переносять одноманітну роботу (рис.2).

Наявність зазначених особливостей у спеціалістів може вносити певний дисонанс щодо реагування на складні умови праці.



1 – конфліктність; 2 – виражений індивідуалізм; 3 – низька швидкість прийняття рішень; 4 – низька емоційна стійкість; 5 – низька стійкість до зовнішніх подразників; 6 – низька стійкість до монотонії

Рис.2. Особистісні характеристики, що можуть негативно впливати на виконання професійної діяльності

Одноманітна робота пригнічує сенсорно-перцептивні процеси, слабка нервово-психічна і соціальна стійкості порушують продуктивне функціонування організму та психіки людини, і як наслідок – низький рівень відображення, сприйняття впливів навколишньої дійсності, адекватної саморегуляції, відсутність динамічного розвитку особистості.

Під час дослідження встановлено також, що у більшості водіїв екстреного транспорту (84,2%) існує полезалежність. А це свідчить про схильність у водіїв до ілюзій сприйняття, тобто останні можуть не розпізнати об'єктів чи суб'єктів дорожнього руху. Також, особи з полезалежністю зазнають труднощі у подоланні контексту ситуації, відділення стимулу від її фону, ігнорують менш помітні риси аналізованого об'єкту, орієнтуючись на його зовнішні ознаки. Побічно полезалежність пов'язана з труднощами в зміні установки. Все це здійснює негативний вплив на процес і результат прийняття рішення.

Медичні обстеження виявили такі функціональні порушення: у 67,3 % водіїв діагностовано структурні зміни печінки і жовчного міхура, порушення ритму серця – 56,3 %, остеохондроз хребта – 31,1 %, помірні порушення вентиляції легенів – 22,9 %, дисциркуляторна енцефалопатія – 22,3 %, поєднана патологія дисциркуляторної енцефалопатії та остеохондрозу хребта – 13,4 %, порушення біоелектричної активності головного мозку – 12,5 %, значні порушення вентиляції легенів 4,2 %.

Слід відмітити, що всі водії, які взяли участь в дослідженні, не мали протипоказань за станом здоров'я до виконання професійної діяльності та за результатами медичних оглядів були допущені до праці.

Отже, водій з наведеними характеристиками, що виходять за межі норми, має дезадапційну структуру особистості, тобто повільно реагує на стан дорожньої обстановки, має схильність до ілюзій сприйняття, складності у розпізнанні фігури від фону, у збереженні і вилученні з минулого досвіду необхідної інформації, сповільненість розумових процесів при прийнятті рішення, у нього має місце наявність загальмованості при надзвичайних ситуаціях, що призводить до виникнення дорожніх аварій та економічних збитків. Такий водій не може виконувати надійно свою професійну діяльність і стає загрозою виникнення дорожньо-транспортної пригоди, каліцтва, інвалідизації і навіть смерті будь-яких учасників дорожнього руху.

Висновки.

1. Прогрес в автоматизації сучасних систем управління рухом транспортного засобу значно полегшує працю, але й об'єктивно породжує нові проблеми, зумовлені процесами взаємодії людини і техніки. Чим більш складними стають функції таких систем, тим гостріше виникає необхідність в координації роботи технічних засобів і інтерпретації інформації, що надається з їх боку водіями-професіоналами.

2. Під час відбору та підготовки водія-професіонала особливу увагу необхідно приділяти особистості водія, тобто його індивідуально-психологічним характеристикам, когнітивно-перцептивним

функціям, наявності мотивації, а не тільки його психофізіологічному та функціональному станів. Тому діючий медичний огляд водіїв та кандидатів у водії потребує модернізації за рахунок впровадження медико-психологічного контролю стану водіїв.

3. Швидке збільшення інтенсивності дорожнього руху актуалізує потребу в підготовці сучасного водія-професіонала, який не тільки володіє професійно важливими якостями та майстерністю водіння автотранспортного засобу, що в цілому обмежує рівень його професійної соціалізації, а й має потребу постійного розвитку здібностей до самостійного цілепокладання, планування, здійснення діяльності та прогнозування результатів, тобто володіє потребою і навичками самокорекції. Це дає можливість водію-професіоналу діяти розумно, своєчасно в складних та швидко змінюваних ситуаціях дорожнього руху, приймати помірковане рішення відповідно до умов дорожніх обставин.

4. Зазначені вище заходи є необхідними в досягненні зниження рівня смертності та інвалідації від аварій на транспорті, збереження життя і здоров'я громадян працездатного віку. А це несе високий соціальний та економічний ефекти для інтеграції вітчизняної транспортної інфраструктури в європейський простір.

Перспективи подальших досліджень. Парадокси розуміння соціалізації та розвитку особистості сучасного водія-професіонала актуалізують проблему дефіциту досліджень в області розвитку якостей, що сприяють надійному виконанню професійних обов'язків та соціалізації особистості водія-професіонала, який, насамперед, є суб'єктом соціальних взаємин. Цей напрям досліджень потребує подальшої науково-практичної розробки.

Список використаних джерел

1. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року» від 14 червня 2017 р. № 481-р Київ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/481-2017-%D1%80>.
2. Алжир запретил полеты Boeing 737 MAX. *Кореспондент*: електронний журнал. URL: <https://korrespondent.net/world/4076816-alzhir-zapretyl-polety-Boeing-737-MAX> (дата звернення 19.03.2019).
3. Грузовик задел беспилотный автобус в первый же час его работы на улицах Лас-Вегаса. *Habr*. URL: <https://habr.com/ru/post/370983/> (дата звернення 06.11.2017).
4. Катастрофа в Эфиопии: что будет с самолетами Boeing 737 MAX 8 в Украине и мире. *BBC NEWS Україна*. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/news-russian-47525337> (дата звернення 11.03.2019).
5. Скворцова А. Девочку задушило окно машины. URL: <https://73online.ru/readnews/24937> (дата звернення 18.07.2013).
6. Volvo Cars Ukraine. URL: <https://www.volvocars.com/uk-ua/why-volvo/our-company/future-of-driving> (дата звернення 25.03.2019).

Spysok vykorystanykh dzherel

1. Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy «Pro skhvalennia Stratehii pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnogo rukhu v Ukraini na period do 2020 roku» vid 14 chervnia 2017 r. № 481-r Kyiv. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/481-2017-%D1%80>.
2. Alzhir zapretil polety Boeing 737 MAX. Korespondent: elektronnij zhurnal. URL: <https://korrespondent.net/world/4076816-alzhir-zapretyl-polety-Boeing-737-MAX> (data zvernennja 19.03.2019).
3. Gruzovik zadel bespilotnyj avtobus v pervyj zhe chas ego raboty na ulicah Las-Vegasa. *Habr*. URL: <https://habr.com/ru/post/370983/> (data zvernennja 06.11.2017).
4. Katastrofa v Jefiopii: chto budet s samoletami Boeing 737 MAX 8 v Ukraine i mire. *BBC NEWS Ukraïna*. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/news-russian-47525337> (data zvernennja 11.03.2019).
5. Skvorcova A. Devochku zadushilo okno mashiny. URL: <https://73online.ru/readnews/24937> (data zvernennja 18.07.2013).
6. Volvo Cars Ukraine. URL: <https://www.volvocars.com/uk-ua/why-volvo/our-company/future-of-driving> (data zvernennja 25.03.2019).

Panchenko, O.A., Kabantseva, A.V., Serdyuk, I.O. Paradoxes of understanding the socialization and personal development of professional drivers. Ukraine is one of the top countries on the list of road accidents and road mortality rate. Rapid changes in traffic conditions due to the increasing number of vehicles and traffic intensity place high demands on the socialization and development of professional drivers. The article highlights the issues of the road safety system reform and the technologies of road and transport infrastructure development, emphasizing the state-of-the-art traffic management tools, primarily the automated traffic control and navigation systems. The authors discuss the drawbacks of the existing automated systems that lead to road accidents.

The investigation conducted by the authors, found that professional drivers had emotional, cognitive, behavioral, personal, and motivational disorders while medical examinations revealed their numerous functional disorders. Drivers with such medical and psychological problems cannot perform their professional functions properly, thus causing accidents, injuries and even death on the road.

In developing new reliable instruments for measuring professional drivers' functionality, besides their psychophysiological and functional status, special attention should be paid to the driver's personality, i.e. their individual psychological characteristics, cognitive and perceptual functions, and work motivation. Therefore, the current medical examination of drivers and driver job seekers needs modernization through the introduction of medical and psychological control of drivers' condition.

Key words: professional driver, socialization, road traffic, road and transport infrastructure, motor vehicles, automated systems, technical means, psychodiagnostics, reliability.

Відомості про авторів

Панченко Олег Анатолійович, заслужений лікар України, доктор медичних наук, професор ВНЗ «Міжрегіональна академія управління персоналом», академік Європейської академії природних наук (Ганновер, Німеччина), директор ДЗ «Науково-практичний медичний реабілітаційно-діагностичний центр МОЗ України», президент Громадської організації «Всеукраїнська професійна психіатрична ліга», м. Київ, Україна.

Panchenko, Oleg A. Honored Doctor of Ukraine, MD, Prof., Interregional Academy of Personnel Management, Academician (European Academy of Natural Sciences, Hannover, Germany), Director, Medical Rehabilitation and Diagnostic Center of the Ministry of Health of Ukraine, President of the All-Ukrainian Professional Psychiatric League, Kyiv, Ukraine.

E-mail: oap@ukr.net

Кабанцева Анастасія Валеріївна, кандидат психологічних наук, учений секретар, старший науковий співробітник державного закладу «Науково-практичний медичний реабілітаційно-діагностичний центр МОЗ України» (м. Костянтинівка, Донецька область), доцент кафедри психології Міжрегіональної академії управління персоналом, м. Київ, Україна.

Kabantseva, Anastasia V., PhD, senior researcher, Medical Rehabilitating Diagnostic Centre of Ukrainian Ministry of Health (Konstantinovka, Donetsk region, Ukraine), Assoc. Prof., Interregional Academy of Personnel Management, Kyiv, Ukraine.

E-mail: avk111-111@ukr.net

Сердюк Ірина Олександрівна, молодший науковий співробітник, практичний психолог Державного закладу «Науково-практичний медичний реабілітаційно-діагностичний центр Міністерства охорони здоров'я України», м. Костянтинівка, Донецька обл., Україна.

Serdyuk, Iryna O., junior researcher, psychologist Medical Rehabilitation and Diagnostic Center of the Ministry of Health of Ukraine, Konstantinovka, Donetsk region, Ukraine.

E-mail: irina42117@gmail.com

УДК 316.454.2:159.9.07

Соломка Т.М.

СТРАТЕГІЇ ФОРМУВАННЯ ІНДИВІДУАЛЬНОГО СТИЛЮ В ПРОЦЕСІ ОСОБИСТІСНОГО САМОКОНСТРУЮВАННЯ ПЕРСОНАЛУ ОРГАНІЗАЦІЙ

Соломка Т.М. Стратегії формування індивідуального стилю в процесі особистісного самоконструювання персоналу організацій. У статті здійснено аналіз основних теоретико-методологічних підходів до проблеми стратегіально-стильової варіативності як вияву різноманіття принципів організації діяльності, поведінкових ролей, групових норм і цінностей тощо. Змістовно-процесуальна єдність стратегій і стилів ОСПО (особистісного самоконструювання персоналу організацій) ідентифікується в рамках просторово-часової метапарадигми у структурі авторської поліпарадигмальної моделі ОСПО. Підкреслено, що у професійно-конструктивістській парадигмі вибудовуються стратегії цінностей перспектив професії; у парадигмі організаційних структур – відповідно до мети, місії і цінностей організації – стратегії лідерства і кар'єри; у суб'єктно-конструктивістській парадигмі – широке поле для розгортання творчої стратегії та ексклюзивних стилів суб'єкта ОСПО. Обґрунтовано стратегіально-стильове забарвлення парадигми детермінант і предикторів ОСПО як полістильові стратегії адаптації, здобуття професійних компетентностей, контекстно-стильові стратегії ОСПО в системі «Lifelong Learning» тощо.

Ключові слова: особистісне самоконструювання персоналу організацій (ОСПО), суб'єкт ОСПО, стратегії, стилі, стратегіально-стильовий підхід, варіативність, мета і цінності організації, парадигми.

Соломка Т.Н. Стратегії формування індивідуального стилю в процесі особистісного самоконструювання персоналу організацій. В статье осуществлен анализ основных теоретико-методологических подходов к проблеме стратегически-стилевой вариативности как проявления многообразия принципов организации деятельности, поведенческих ролей, групповых норм и ценностей. Содержательно-процессуальное единство стратегий и стилей ЛСПО (личностного самоконструирования персонала организаций) идентифицируется в рамках пространственно-временной метапарадигмы в структуре авторской полипарадигмальной модели ЛСПО. Подчеркнуто, что в профессионально-конструктивистской парадигме создаются стратегии ценностей перспектив профессии; в парадигме организационных структур – относительно цели, миссии и ценностей организации – стратегии лидерства и карьеры; в субъектно-конструктивистской парадигме – широкое поле для развертывания творческой стратегии и эксклюзивных стилей субъекта ЛСПО. Обоснована стратегически-стилевая окрашенность парадигмы детерминант и предикторов ЛСПО как полистилевые стратегии адаптации, получения профессиональных компетенций, контекстно-стилевые стратегии ЛСПО в системе «Lifelong Learning».

Ключевые слова: личностное самоконструирование персонала организаций (ЛСПО), субъект ЛСПО, стратегии, стили, стратегически-стилевой подход, вариативность, цель и ценности организации, парадигмы.

Постановка проблеми. Питання про те, наскільки системні зміни однієї соціальної інституції можуть впливати на актуалізацію і змістовні характеристики будь-яких інших (соціальних і персональних) – це проблема суб'єктивної ієрархії, інтерференції та залежності тих чи інших ідентичностей особистості від