

professional activity. This readiness was shown as a professional integrative personal socially-psychological quality, which could be interpreted at the level of values, at the level of axiological characteristics of a person. The author of the article described the content of aspects of a professional competence of a person: a semantic aspect, a problem-practical aspect and also a communicative aspect. It was indicated that a semantic aspect provided adequate understanding of the situation in a more general socio-cultural context, in the context of multicultural understanding, attitudes, evaluations, meanings. It was emphasized that a problem-practical aspect of a professional competence of a person was provided adequate recognition of the situation, adequate formation of goals and effective implementation of the objectives and tasks in professional activities. It was shown that the communicative aspect involved a productive dialogue in situations of social and cultural content with the purpose to support intercultural communication and interaction. The article also deals with the problem of a structure of professional competence of a specialists in different fields of professional activity. Psychological conditions of the development of professional competence of students at vocational schools were analyzed. The content and the structure of psycho-acmeological researchers of professional competence of specialists were shown.

Key words: professional competence, professional activity, professional readiness of a specialists to perform professional activity, a semantic aspect, a problem-practical aspect, a communicative aspect.

Отримано 8.03.2016

УДК 616+159.9:656.13

Кабанцева Анастасія Валеріївна

МЕДИКО-ПСИХОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ АВТОТРАНСПОРТНОЇ МЕДИЦИНИ

*«Так много умеющих предвидеть и
так мало умеющих предупредить»*

*Вячеслав Брудзинский
(польский сатирик)*

Кабанцева А. В. МЕДИКО-ПСИХОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ АВТОТРАНСПОРТНОЇ МЕДИЦИНИ. В останні роки роль людського фактору в астрімкому ускладненні управління технічними системами підвищується швидше, ніж відбувається наукове обґрунтування досвіду експлуатації техніки в сучасному інформаційно-технічному потоці. Найбільша проблема лежить в площині високої ціни людської помилки в системі автомобільних перевезень, бо кількість загиблих і постраждалих зростає в геометричній прогресії. Дана стаття присвячена проблемам автотранспортної медицини та правовому врегулюванню забезпечення психологічного супроводу водіїв професіоналів. Представлені матеріали містять статистику дорожньо-транспортних пригод деяких країн, аналіз вітчизняної законодавчої бази організації безпеки дорожнього руху, наведено досвід безпеки дорожнього руху європейських країн в яких функціонують адекватні механізми зниження аварійності на 25-45% (Германія, Польща), наведені дані емпіричних досліджень медико-психологічного обстеження водіїв професіоналів. У обстеженого контингенту виявленні порушення когнітивно-пізнавальної сфери, порушення психофізіологічних процесів, визначені дезадаптивні властивості особистості. Отримані результати підтверджують необхідність включення до медичного огляду психологічних обстежень, вітчизняне законодавство потребує удосконалення до рівня європейських стандартів. Істотною умовою

підвищення якості професійного добору є створення централізованої системи державного контролю за безпекою дорожнього руху.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, водії, надійність, людський фактор, медико-психологічний контроль, психодіагностика, профілактика автомобільних аварій.

Кабанцева А. В. МЕДИКО-ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ АВТОТРАНСПОРТНОЙ МЕДИЦИНЫ. В последние годы очень сильно возросла роль человеческого фактора в стремительном усложнении и управлении техническими системами происходит быстрее, чем научное обоснование опыта эксплуатации техники в современном информационно-техническом потоке. Самая большая проблема лежит в плоскости высокой цены человеческой ошибки в системе автомобильных перевозок, так как количество погибших и пострадавших растет в геометрической прогрессии. Данная статья посвящена проблемам автотранспортной медицины и правовому урегулированию обеспечения психологического сопровождения водителей-профессионалов. Представленные материалы содержат статистику дорожно-транспортных происшествий некоторых стран, анализ отечественной законодательной базы организации безопасности дорожного движения, приведен опыт безопасности дорожного движения европейских стран, в которых функционируют адекватные механизмы снижения аварийности на 25-45% (Германия, Польша), приведены данные эмпирических исследований медико-психологического обследования водителей-профессионалов. У обследованного контингента выявлены нарушения когнитивно-познавательной сферы, нарушения психофизиологических процессов, определены дезадаптивные свойства личности. Полученные результаты подтверждают необходимость в медицинский осмотр включения психологических обследований, а отечественное законодательство требует совершенствования до уровня европейских стандартов, также существенным условием повышения качества профессионального отбора является создание централизованной системы государственного контроля безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, водители, надежность, человеческий фактор, медико-психологический контроль, психодіагностика, профілактика автомобільних аварій.

Вступ. У світовій економіці велику питому вагу займає проблема професійної діяльності (льотний, морський, залізничний транспорт), але найбільша проблема лежить в площині високої ціни людської помилки в системі автомобільних перевезень, так як кількість загиблих і постраждалих зростає в геометричній прогресії. В авіації питання допуску екіпажу до виконання професійної діяльності має чіткі методи дослідження направлені на максимальне зниження негативного впливу людського фактору на безпеку людино-машинних систем, чого не має в системі допуску водіїв пасажирського автотранспорту. Також слід зазначити те, що останнім часом кількість пасажирів при автотранспортних перевезень стає більше ніж під час повітряних. Тому актуальним виступає питання медико-психологічного контролю стану водіїв автотранспорту.

Вихідні передумови. Слід пригадати велику аварію, яка відбулась у 2010 році в місті Марганець. Водій пасажирського автотранспорту на фоні рухомого об'єкта не відрізняв інший рухомий об'єкт, що спричинило зіткнення автобуса з локомотивом. Загальна кількість загиблих 45 чоловік, 37 з яких загинуло одразу, ще 8 – у лікарні.

У лютому 2016 року в Індії в річку впав пасажирський автобус, який рухався через міст, кількість пасажирів було більше 60 чоловік, з них 37 осіб

загинули, близько 20 осіб потрапили до лікарні з різними травмами, причиною стало порушення рівноваги транспортного засобу.

У квітні 2016 року в Росії сталася аварія за участю двох пасажирських автобусів, 6 осіб отримали травми різного ступеня тяжкості. Причиною аварії стало виїзд одного з водіїв на червоне світло світлофора.

Червень 2016 року на півночі Алжиру пасажирський автобус врізався у вантажівку, в результаті автокатастрофи загинули 30 людей, 22 - отримали поранення. Причини аварії встановлюються.

Вище зазначений перелік можна розширювати і розширювати, тим самим все більше актуалізуючи проблему безпеки дорожнього руху, безпеки водіїв і пасажирів.

Національна ситуація та відповідні положення Директив Європейського парламенту та Європейської Ради, вказують на необхідність удосконалення вимог до стану здоров'я водіїв, їх психофізіологічних та психологічних якостей, що потребує уваги державних органів та органів місцевого самоврядування та є невід'ємною частиною превентивної складової.

В останні роки роль людського фактору в стрімкому ускладненні управління технічними системами підвищується швидше, ніж відбувається наукове обґрунтування досвіду експлуатації техніки в сучасному інформаційно-технічному потоці.

Пріоритетна спрямованість заходів запобігання дорожньо-транспортних пригод через людський фактор обумовлені вирішальною залежністю безпеки водіння від людини, а також усунення або попередження його неадекватних (помилкових) дій на різних етапах виконання професійної діяльності.

Попередження виникнення помилкових дій – одна з головних проблем, від успіху, якої багато залежить подальше підвищення безпеки дорожнього руху.

У сучасній економіці при вкладанні 1 американського долара в організацію цієї системи відбувається економічність 5-7 американських доларів.

У тих країнах, де намагаються організувати професійну діяльність, в тому числі допуск водіїв до виконання цієї діяльності, спостерігається позитивна тенденція до вирішення цієї проблеми.

Згідно з Директивою 2006/126 / ЄС "Про водійське посвідчення" і деяким іншим директивам, видача посвідчень (окремим категоріям водіїв) можлива лише за відсутності психофізіологічних протипоказань.

У країнах Європи вже понад півстоліття успішно застосовуються психологічні (психофізіологічні) технології обстеження водіїв, що дало можливість знизити частку ДТП в цих країнах на 25–40%. У більшості європейських країн водіям необхідно проходити комплексну медико-психологічну експертизу раз в 5 років (для деяких вікових категорій частіше).

Країнами, де законодавчо закріплені психофізіологічні обстеження водіїв є Чехія, Словаччина, Польща, Болгарія, Туреччина, Австрія, Німеччина, Іспанія, Бельгія, Франція, Швейцарія.

Прикладом ефективної системи безпеки дорожнього руху є діючі психологічні обстеження в Польщі, що мають законодавче обґрунтування, а саме

– розпорядження Міністра охорони здоров'я Польщі від 8 липня 2014 року про психологічні обстеження претендентів на отримання водійських посвідчень водіїв та осіб, які здійснюють роботу в якості водія.

Розпорядження визначає детальні умови, порядок, об'єм та спосіб проведення психологічних обстежень в галузі психології транспорту та видання психологічних висновків водіям і кандидатам у водії транспортних засобів. Підтвердженням дієвої ролі психолога в обсязі психологічного (психофізіологічного) обстеження є показник кількості випадків дорожньо-транспортних пригод, зменшений на 40 % у порівнянні з відповідним вітчизняним показником. Для доступності і зручності тестування на території Польщі вже сьогодні функціонують більше 1800 ліцензованих центрів (лабораторій) з медико-психологічних обстежень водіїв. Ці лабораторії оснащені необхідним обладнанням і мають відповідні ліцензії і фахівців. Головною рисою цих лабораторій є те, що вони мають право тестувати водіїв і учнів автошкіл тільки тих, які внесені до реєстру психологічних лабораторій. До реєстру вносяться також всі психологи (з отриманням реєстраційного номера), що працюють в лабораторіях. Психолог повинен володіти знаннями з транспортної психології і фізіології, вміти користуватися психометричними методиками і обладнанням. Порядок проведення психологічного дослідження водіїв визначений наведеним наказом міністра охорони здоров'я. Висновок про наявність чи відсутність психологічних протипоказань до керування транспортним засобом формується за результатами обстеження. Отримані параметри перераховуються у нормовані оцінки з метою досягнення порівняння та проведення аналізу відповідно до затверджених норм [4, 5].

На території Німеччини функціонує ідіотен-тест. Даний тест вміщує медико-психологічне обстеження, що призначається особам, які керували транспортним засобом у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, а також особам, які набрали максимальну кількість штрафних пунктів (18) за різні порушення правил дорожнього руху. У судовому порядку визнаються правопорушники непридатні до подальшої участі в дорожньому русі, а також визначається вид та термін покарання і грошовий штраф, що залежать від тяжкості правопорушення, а також від місячного доходу особи, яка вчинила правопорушення [2].

У німецькому законодавстві є статті і параграфи, в яких ясно і зрозуміло пояснюється те, хто і на який термін позбавляється права на керування транспортним засобом. Навіть при незначній концентрації алкоголю в крові правопорушника може бути призначене медико-психологічне обстеження.

Слід зазначити той факт, що саме 80 % дорожньо-транспортних пригод скоюють 5 % водіїв-професіоналів [3].

Мета статті: правове врегулювання забезпечення психологічного супроводу водіїв професіоналів.

Виклад основного матеріалу. Протягом 25 років незалежності України проведена велика кількість заходів, які направлені на забезпечення безпеки дорожнього руху. Тільки за 2015-2016 роки відбулися перші парламентські

слухання з питань безпеки дорожнього руху (грудень, 2015 рік), певний перелік науково-практичних конференцій з міжнародною участю (м. Київ, м. Харків, м. Одеса), систематично державним підприємством «Український медичний центр безпеки дорожнього руху та інформаційних технологій» Міністерства охорони здоров'я України проходять Тижні безпеки дорожнього руху з насиченою програмою, але проблема людського фактору в дорожньо-транспортних ситуаціях залишається сьогодні актуальною.

Стосовно допуску водіїв до професійної діяльності та претендентів у водії наказом МОЗ України від 31.01.2013 № 65/80 «Положення про медичний огляд кандидатів у водіїв транспортних засобів» регламентовано, що попередній (періодичний) медичний огляд включає в себе: загальне обстеження спеціалістами медичної комісії (лікар-терапевт (голова комісії), лікар-хірург, лікар-невропатолог, лікар-офтальмолог, лікар-отоларинголог), лабораторне і функціональне обстеження (загальний аналіз крові та сечі, аналіз крові на цукор, ЕКГ, обстеження гостроти й поле зору, обстеження вестибулярного апарату, визначення групи крові та резус-фактора).

В окремих випадках, для уточнення діагнозу спеціалістами медичної комісії, особі призначаються індивідуальні додаткові обстеження. При проведенні медичного огляду враховуються результати обов'язкового профілактичного наркологічного огляду особи та дані щодо перебування її на психіатричному обліку за місцем проживання.

Згідно закону України «Про психіатричну допомогу», психіатр може проводити обстеження тільки за добровільною згодою, тобто функції лікаря обмежені, він не в силах щось вдіяти на законодавчому рівні [1].

Отже, наведений перелік спеціалістів не надає можливості здійснити повноцінний огляд людини. На основі досвіду Європейських країн для вирішення цієї проблеми необхідним виступає впровадження психологічного обстеження у систему медичних оглядів водіїв, що надасть об'єктивізацію стану здоров'я та самопочуття водіїв.

Таким чином, на даний час головне завдання науки полягає в тому, щоб передбачати можливість небезпеки і своєчасно їх запобігати. Для чого необхідний адекватний психодіагностичний комплекс з чітко розробленими параметрами та нормами з подальшим законодавчим регулюванням.

З 2012 року в Центрі проводиться поглиблене медико-психологічне обстеження водіїв Державної служби з надзвичайних ситуацій України, водіїв Регіональної станції швидкої медичної допомоги, а також кандидатів в водії та водіїв пасажирських транспортних засобів.

Загальна кількість обстежених осіб - 119 Середній вік – $36,3 \pm 7,1$ року. Середній стаж водіння - $17,8 \pm 7,6$ років. Проведено обстежень – 2698.

Головною метою дослідження є визначення впливу психодіагностичних характеристик водія на надійність професійної діяльності, а також розробка параметрів допуску або усунення від діяльності. У обстежених водіїв виявленні порушення когнітивно-пізнавальної сфери, порушення психофізіологічних процесів, визначені дезадаптивні властивості особистості.

Під час дослідження когнітивно-пізнавальної сфери водіїв визначено: порушення оперативної пам'яті у 77,7% респондентів, що перешкоджає збереженню актуальних на момент діяльності відомостей, надбанню та збереженню професійного досвіду, відтворення інформації в умовах жорстко обмеженого часу; у 55,5% - порушення короткострокової та довгострокової пам'яті, що знижує здатність зберігати всю надбану інформацію, необхідну для здійснення професійної діяльності; у 27,7 % діагностовано зниження обсягу уваги, що перешкоджає здійсненню кількох завдань одночасно, порушення стійкості та концентрації уваги у 16,6% – призводить до виснаження, низької продуктивності праці в умовах сильних сторонніх подразників, а також ускладнює зосередження на об'єкті діяльності, порушення переключення уваги у 11,1 % - викликає труднощі у свідомій перебудові уваги з одного об'єкта на інший.

При дослідженні психофізіологічних процесів у 43,8 % водіїв визначено зниження показників простої зорово-моторної реакції, у 66,6 % - зниження показників швидкості складної зорово-моторної реакції.

Відомо, що реакція – це відповідна дія організму на будь-який подразник. Вся діяльність водія являє собою безперервний ланцюг різних реакцій. Несвоєчасні або неточні реакції призводить до небезпеки дорожнього руху.

При поглибленому медико-психологічному обстеженні водіїв також досліджувались особистісні властивості серед яких були визначені дезадаптивні (табл. 1).

Таблиця 1

Дезадаптивні властивості особистості водіїв

№	Особистісні властивості	% співвідношення	Характеристика відображення властивості на діяльності водія
1.	Конфліктність	5,5	Перешкоджає соціальній взаємодії з оточуючими людьми
2.	Низька швидкість прийняття рішень	5,5	Підвищується ризик відмови психофізіологічних функцій організму
3.	Низька психічна стійкість	5,5	Потенціє ризик відмови психофізіологічних функцій організму
4.	Низька стійкість до зовнішніх подразників	11,1	Потенціє ризик відмови психофізіологічних функцій організму
5.	Виражений індивідуалізм	11,1	Прагне до вираження індивідуальності з протиставленням себе колективу

З цього випливає, що особи з порушеннями розглянутих психофізіологічних та психологічних особливостей становлять групу ризику і схильні до помилкових дій, що є найбільш актуальним для критичних і аварійних ситуацій. Звертаючи увагу на постійно зростаючу складність, інтенсивність і напруженість водійської діяльності, можна стверджувати, що рівень професійно важливих якостей водія, який відхиляється від встановлених нормативів, може свідчити про його професійну невідповідність. Для прогнозування успішності водійської діяльності необхідно відштовхуватися від більш жорстких кількісних критеріїв вираженості психологічних особливостей і, насамперед, від критеріїв, що відносяться до забезпечення своєчасності і правильності дій в умовах, що викликають дефіцит часу на прийняття і реалізацію рішень з обов'язковим урахуванням індивідуальних норм. Останнє надасть можливість чіткого визначення професійної надійності та розробки сприятливих корекційно-розвиваючих заходів профілактики аварійних ситуацій, а також розробки індивідуального плану необхідної реабілітації певної людини.

Ґрунтуючись на отриманих експериментальних даних та проведеному аналізі, були сформовані медико-психологічні параметри надійності водіїв:

- активність (збалансованість процесів збудження і гальмування, збереження високої працездатності протягом всієї робочої зміни);
- загальна психофізіологічна готовність;
- емоційна стійкість;
- точність дій;
- швидкодія;
- переключення (здатність в тих чи інших порушеннях переходити від одного до іншого способу виконання своїх функцій);
- стабільність-перешкодостійкість;
- безпомилковість (ймовірність безпомилкової роботи, яка визначається як на рівні окремої операції, так і в цілому);
- компетентність (професійна майстерність);
- професійна мотивація.

Саме оцінка надійності водія за вище зазначеними параметрами надасть системний аналіз різних експонентів психофізіологічного, психологічного, особистісного та соціально-психологічного характеру особистості.

Також вивчення індивідуальних психофізіологічних, психологічних якостей і властивостей має здійснюватися в нерозривному зв'язку з визначенням практичних результатів професійної діяльності для розробки корекційної стратегії і ряду рекомендацій для психологічного супроводу, спрямованих на подальше вдосконалення фахівця.

Отже, для урегулювання питання медико-психологічного стану водіїв та запобігання аварійності на автошляхах потрібен перегляд законодавчих актів, а саме: затвердження проектів Законів «Про дорожній рух та його безпеку», «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються допуску кандидатів у водії та водіїв до керування транспортним засобом», розробка методичних рекомендацій для проведення медико-

психологічного контролю, розробка критеріїв медико-психологічних параметрів надійності водіїв до виконання професійної діяльності.

Висновки:

1. Вітчизняне законодавство щодо безпеки дорожнього руху не відповідає запиту сьогодення та потребує удосконалення до рівня європейських стандартів.

2. Істотною умовою підвищення якості професійного добору осіб, які за своїми медичними та психологічними показниками можуть безпечно керувати транспортним засобом, є створення централізованої системи державного контролю за безпекою дорожнього руху та забезпечення міжвідомчої взаємодії (Міністерство охорони здоров'я, Міністерство інфраструктури, Міністерство внутрішніх справ).

3. Задля реалізації досвіду європейських країн щодо зниження аварійності на автошляхах на 25-45% вкрай необхідним є питання підготовки кадрового потенціалу, тобто фахівців в області безпеки дорожнього руху таким виступає впровадження спеціальності «Транспортний психолог» – це висококваліфікований спеціаліст з оцінки особистісних якостей професійного відбору та оцінку готовності до діяльності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про психіатричну допомогу» (*Відомості Верховної Ради України (ВВР)*, 2000, N 19, ст.143 [Електроний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1489-14>
2. Идиотен-тест [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.idiotentest-ru.de/home.htm#1>
3. Кремез А. С. Психологические аспекты профессиональной деятельности водителей / А.С. Кремез, Б.П. Чирков, В.Е. Андреев [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.neurocom.ru/pdf/press/psih_aspekt.pdf
4. 20 lipca 2014: nowero zporządzeniew sprawie badań lekarski ch kierowców [Elektroniczneźródło] - Tryb dostępu: <http://www.zdrowie.abc.com.pl/czytaj/-/artykul/20-lipca-2014-nowe-rozporzadzenie-w-sprawie-badan-lekarskich-kierowcow?doAsGroupId=5138481&refererPlid=5259205>
5. Bezstresowe iszybkie badania kierowców w Kraków – Centrum Badań Psychologicznych [Elektroniczneźródło] – Tryb dostępu: <http://badaniakrakow.pl/badania-kierowcow-krakow/>

REFERENCES TRANSLITERATED

1. Zakon Ukraini «Pro psihatrichnu dopomogu» [*Law of Ukraine "On Psychiatric Care"*]. zakon3.rada.gov.ua. Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1489-14> [in Ukrainian].
2. Idioten-test [Idioten-test]. [idiotentest-ru.de](http://www.idiotentest-ru.de). Retrieved from <http://www.idiotentest-ru.de/home.htm#1> [in Russian].
3. Kremez, A.S., Chirkov, A.S., & Andreev, V.E. Psihologicheskie aspekty professional'noj dejatel'nosti voditelej [*Psychological aspects of professional drivers' activities*]. Retrieved from http://www.neurocom.ru/pdf/press/psih_aspekt.pdf [in Russian].
4. 20 lipca 2014: nowero zporządzeniew sprawie badań lekarski ch kierowców [*July 20, 2014: the new regulation on medical research drivers*]. [zdrowie.abc.com.pl](http://www.zdrowie.abc.com.pl). Retrieved from <http://www.zdrowie.abc.com.pl/czytaj/-/artykul/20-lipca-2014-nowe->

rozporzadzenie-w-sprawie-badan-lekarskich-kierowcow?doAsGroupId=5138481&refererPlid=5259205 [in Polish].

5. Bezstresowe iszybkie badania kierowc6 w Krak6w – Centrum Bada6 Psychologicznych [*Stress and fast testing of drivers Krakow - Center for Psychological Research*]. *badaniakrakow.pl*. Retrieved from <http://badaniakrakow.pl/badania-kierowcow-krakow/> [in Polish].

Kabantseva A. V. MEDICO-PSYCHOLOGICAL PROBLEMS OF MOTOR TRANSPORT MEDICINE. The role of human factor in a quick complicacy of engineering system administration has been increasing lately faster than the scientific rationale of machines exploitation experience in a modern information technological flow. A high price of human's mistake in the system of automobile transportation is the largest problem, because the number of died and injured people is increasing in a geometrical progression. This article is devoted to the motor transport medicine problems and legal regulation of psychological follow-up guarantee for professional drivers. Given details have statistics of road transport accidents in some countries, analysis of our legislative framework and how to manage road-traffic safety. There are also examples of some European countries' experience where we can see adequate mechanisms of accident risk decreasing for 25-45 % (Germany, Poland) empiric research of professional drivers' medico-psychological checkup was presented. Cognitive-knowing sphere abnormalities have been found nearly in all the patients, psychophysiological processes disorders; person's disadaptation qualities have been defined. Taken results have proved the necessity to include psychological examination into the medical checkup; our legislation system is in a great need of improvement to the European standards level. The main condition to improve the quality of the professional selection is to form a state control on a centralized basis system for road-traffic safety. To solve the problems of motor transport medicine, it is important to prepare personnel, to be more precise, to introduce a new specialty "transport psychologist".

Key words: road-traffic safety, drivers, reliability, human factor, medico- psychological control, psychodiagnosis, motorcar accidents preventive measures.

Отримано 8.03.2016

УДК 159.9

Кириченко Віктор Васильович

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНА КОНЦЕПУАЛІЗАЦІЯ ІДЕЇ ІНКЛЮЗИВНОГО СУСПІЛЬСТВА

Кириченко В. В. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНА КОНЦЕПУАЛІЗАЦІЯ ІДЕЇ ІНКЛЮЗИВНОГО СУСПІЛЬСТВА. У статті проводиться теоретична розвідка науково-психологічної концептуалізації ідеї інклюзивного суспільства. Представлені соціально-рольові аспекти організації взаємовідносин у інклюзивному суспільстві, визначені еволюційні передумови його виникнення. Аналізується система стосунків інклюзивного середовища у яке можуть інтегруватися категорії осіб, які мають специфічні соціальні потреби. Особлива увага звертається на рефлексивні пошуки можливостей професійної адаптації осіб, які мають особливі потреби. У сформованому інклюзивному середовищі можливе ефективне впровадження освітніх, просвітницьких, культурно-розвиваючих заходів, які передбачають взаємодію осіб які мають (расові, етнічні, національні, релігійні, статусно-рольові, вікові та ін.) відмінності. У роботі висувається проблема неминучої необхідності зміни системи соціальних стосунків. Інтеграція у Європейський цивілізаційний простір