

Психические состояния и технологии реабилитации участников дорожно-транспортных происшествий

Четверикова А.И., Москва

Mental state and rehab technology of people after road accidents

Chetverikova A.I., Moscow

По данным Госавтоинспекции МВД России, только в ноябре 2014 года произошло свыше 15 000 дорожно-транспортных происшествий, а в августе 2014 года этот показатель и вовсе зашкаливал за 20 000, при этом свыше 3 000 человек погибли, а 28 217 были ранены [6]. В нашей стране в свободном доступе нет данных о том, сколько пострадавших в результате аварии обратились за помощью к психологу, вероятно, в связи с тем, что подобные услуги оказывают в основном частные организации. Одни из них работают с посттравматическими стрессовыми расстройствами, другие обучают клиентов технологиям преодоления страха. Таким образом, вопрос методологии и технологий реабилитации участников дорожно-транспортных происшествий до сих пор остается открытым.

Наш научный поиск в этом направлении начался в 2010 году по рекомендации комиссии по безопасности дорожного движения при Департаменте транспорта, связи и инноваций Воронежской области и был направлен на выявление психологических и социально-психологических факторов повышения аварийности на дорогах с участием водителей пассажирского транспорта, в том числе, и водителей школьных автобусов. За три года исследований число водителей, прошедших психофизиологическое тестирование составило 1737 человек [1]. Изначально мы проводили тестирование значимых для профессиональной деятельности психофизиологических (общее функционального состояния, динамики работоспособности, устойчивости, переключаемости и распределения внимания, восприятия пространственных отношений и времени) и психологических параметров (эмоциональной устойчивости, толерантности к стрессу, устойчивость к монотонии) с целью их оптимизации у водителей, отнесенных к группе риска, путем коррекционных мероприятий. Однако уже после получения первых результатов мы столкнулись с проблемой неэффективности коррекции психофизиологических характеристик водителей (тренировка концентрации, переключения, распределения и устойчивости внимания, тренировка зрительной и моторной памяти, развитие глазомера и точности восприятия времени, обучение методам саморегуляции, тренировка ощущения мышечного расслабления, упражнения для снижения эмоционального напряжения), показывающих сниженный уровень данных параметров, в связи с их краткосрочным эффектом [2].

Предположив, что устойчивый низкий уровень психофизиологических параметров водителей пассажирского транспорта и школьных автобусов связан не столько с большими физическими нагрузками и спецификой выполняемой ими профессиональной деятельности, сколько с высокой степенью эмоциональных затрат водителей на дорогах и их способностью поддерживать оптимальное эмоциональное состояние в процессе работы, мы провели исследование социально-психологических детерминант проявления водителями агрессивного поведения. Общий объем выборки составил 198 человек, 47 (23,7%) из которых характеризуются выраженной агрессивностью (по данным «Hand-теста»). В результате корреляционного анализа эмпирических данных были выявлены значимые связи между показателями агрессивности, самопринятия и доверия себе и другим [1]. Это позволило нам сделать предположение о том, что для этой категории водителей свойственна интенсивность восприятия других людей и мир в целом как представляющих опасность, что вызывает проявление агрессии, стремление указывать другим и контролировать их поведение, а также ощущение своей уязвимости и неполноценности. Таким образом, противопоставление себя миру, ощущение соб-

ственной неполноценности (как некоторой формы непринятия себя) вызывает у водителей специфическое отношение к миру как опасному и, как следствие, стремление к контролю и агрессии на дороге и активизирует негативные эмоциональные состояния [2].

Мы пришли к выводу, что необходимо проводить реабилитацию путем изменения психического состояния водителя, как целостной характеристики психической деятельности за определенный период времени, показывающей своеобразие протекания психических процессов в зависимости от отражаемых предметов и явлений действительности, предшествующего состояния и психических свойств личности [4]. Поскольку все уровни системы деятельности человека взаимосвязаны, и изменения на любом из них затрагивают всю систему, то, осуществляя целенаправленную регуляцию процессов, возникающих и развивающихся на уровне психических состояний, можно оптимизировать состояние и всей системы в целом [5].

Впоследствии мы нашли подтверждение вышеописанного предположения и у ряда других исследователей, таких как А.М. Емельянов, М.А. Котик, В.А. Пономаренко, А.В. Юревич, С.С. Шипшин.

За основополагающий фактор изменения психического состояния, на основании ранее полученных результатов исследований, мы намерены принять отношение человека к себе. Подобное утверждение мы нашли и в диссертационном исследовании С.С. Кургиняна, который утверждает, что сущность отношения к себе определяется такими потенциальными личностями, как способность к согласованности, к постоянству и способность быстро восстанавливать свое оптимальное физическое и душевное состояние. Данные потенции способствуют установлению способа отношения личности к себе, который соответствует индивидуально оптимальному актуальному ее состоянию [3].

Таким образом, сама методология и инструментарий технологий реабилитации участников дорожно-транспортных происшествий требует своего пересмотра. Ранее этот процесс рассматривали с точки зрения лечения посттравматических стрессовых расстройств или обучения методикам преодоления состояния страха [7]. Мы же считаем необходимым проводить не реабилитационную работу по устранению негативных переживаний, а направлять внимание на изменение общего психического состояния участника аварии за счет изменения отношения к себе. Таким образом, психическое состояние стабилизируется не посредством изменения отношения человека к конкретным стрессорам, а за счет гармонизации его психического состояния, что позволяет не только иначе воспринимать внешний мир, но и действовать разумно в экстремальной ситуации.

Список литературы:

1. Ермолаев В.В., Макушина О.П., Четверикова А.И. Социально-психологические детерминанты проявления агрессии водителями пассажирского транспорта на российских дорогах // Социальная психология и общество. — 2013. — №2. — С. 108–118.
2. Ермолаев В.В., Четверикова А.И. К вопросу о критериях профессионально-психологического отбора водителей // Вестник Моск. гос. гуманит. ун-та им. М.А. Шолохова. Педагогика и психология. — 2014. — №2. — С. 105–112.
3. Кургинян С.С. Психическая организация личности как ресурс поддержания отношения к себе: Автореф. дисс. ... канд. психол. наук. — М., 2013. — 25 с.
4. Левитов Н.Д. Психическое состояние как психологическая категория // Психические состояния как общепсихологическая проблема: Хрестоматия. — Владивосток, 2001. — С. 46–64.
5. Психология состояний: Учеб. пособие / Под. ред. А.О. Прохорова. — М.: Когито-Центр, 2011. — 624 с.
6. Сведения о показателе состояния безопасности дорожного движения. — URL: <https://www.gibdd.ru/stat/>
7. The Oxford handbook of rehabilitation psychology / Ed. by P. Kennedy. — N.Y.: Oxford University Press, 2012. — 594 p.