

**Iryna Opanasiuk,**  
psychologist of Broshniv-Osadska school, degree-seeking student of  
the Department of General and Clinical Psychology,  
Precarpathian National University named after V. Stefanyk,  
57, Shevchenko Str., Ivano-Frankivsk, Ukraine.

### EMOTIONAL ORIENTATION AS A COMPONENT OF SENIOR SCHOOL PUPILS' EQ

The article reveals the psychological essence of emotional orientation as a part of emotional intelligence in the senior school age, which is one of the necessary conditions of pupils' personality formation. It is noted that emotional orientation is the basis for the further solving of the set of issues, in particular: emotional readiness to make independent decisions, ability to subordinate its internal state to the realities of life, the flexibility to address the circumstances of life, learn the ways of emotional states self-regulation. Examining the phenomenon of emotional orientation, we assume that it allows a personality of a senior pupil to regulate his/her own emotional sphere in order to reduce internal conflicts, functionally adequate behavior and facilitates entering it in socio-cultural space. The psychodiagnostics of the development of emotional orientation for senior pupils has been conducted and correlation relationships between components of emotional orientation have been analyzed, in particular: altruistic, communicative, glory, practical, "pugna" (need for competition and struggle), romantic, gnostic, aesthetic, hedonistic, acquired emotions. The revealed interconnection of indicators of emotional orientation gives an opportunity to state that emotional orientation as a part of EQ is a personal psychological quality, which regulates the behavior of a personality and provides psychical stability in different life situations. Influencing the above mentioned components of emotional orientation, one develops emotional orientation itself. The further prospects of the research are connected with the development of correctional and developmental program as well as in the working out of practical recommendations of the development of EQ in senior school pupils.

**Keywords:** emotional intelligence, emotional orientation, components of emotional orientation, senior school age, emotional states, emotional distress.

Подано до редакції 30.09.2014

УДК: 616.89-008.46:629.331-051

**Олег Анатольевич Панченко,**  
Заслуженный врач Украины, доктор медицинских наук, профессор кафедры медицинской информатики,  
Национальная медицинская академия последипломного образования им. П.Л. Шупика (г. Киев), директор  
ГУ «Научно-практический медицинский реабилитационно-диагностический центр МЗ Украины»,  
**Людмила Валентиновна Панченко,**  
кандидат психологических наук, заведующая отделением медицинской и социальной психологии ГУ «Научно-практический медицинский реабилитационно-диагностический центр МЗ Украины»,  
**Мария Владимировна Гаража,**  
практический психолог отделения медицинской и социальной психологии ГУ «Научно-практический медицинский реабилитационно-диагностический центр МЗ Украины»,  
ул. А. Невского, 14, г. Константиновка, Украина,  
аспирант Украинской инженерно-педагогической академии,  
ул. Университетская, 16, г. Харьков, Украина

### КОГНИТИВНЫЕ ПРОЦЕССЫ В СТРУКТУРЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ГОТОВНОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОТРАНСПОРТА

В работе анализируется структура готовности к профессиональной деятельности. Приведены результаты диагностики когнитивных процессов у водителей и кандидатов в водители автотранспорта. Обосновывается необходимость в различных подходах к оценке долговременной и оперативной готовности к деятельности водителей автотранспорта с учетом когнитивных процессов и психофизиологических функций человека.

**Ключевые слова:** готовность к профессиональной деятельности, водители автотранспорта, когнитивные процессы, психофизиологические функции, психодиагностика.

Уровень дорожно-транспортных происшествий в Украине значительно выше, чем в странах Европы. Наблюдается негативная динамика по количеству аварий на дорогах с участием пассажирских автобусов. При этом именно ошибки водителей являются причиной бо-

лее 70% всех ДТП. В условиях значительной интенсификации дорожного движения выдвигаются растущие требования к готовности водителей.

Понятие готовности к деятельности трактуется достаточно широко: готовность как проявление сформиро-

ванности или необходимого уровня развития определенного психического качества (свойства), как состояние, обеспечивающее результаты профессиональной деятельности (К. М. Дурай-Новакова, Я. Л. Коломинский, В. А. Крутецкий, В. А. Сластенин и др.); как мотивационное образование, характеризуемое через понятие установки (Д. Н. Узнадзе, А. Г. Асмолов); как умение мобилизовать необходимые физические и психологические ресурсы для реализации деятельности (А. Б. Леонов, В. Г. Мышкина и др.); состояние концентрации возможностей человека, достигающих высшей степени, проявляющееся перед, при выполнении и по завершении деятельности (А. В. Самойлик) [4].

М. И. Дьяченко и Л. А. Кандыбович выделяют заблаговременную, общую (длительную) и временную (ситуативную) готовность. Первая представляет собой ранее приобретенные установки, знания, навыки, умения, мотивы деятельности и складывается из личностных особенностей человека, психофизиологических качеств, уровня подготовленности, опыта. Ситуативная готовность – это динамичное целостное состояние личности, внутренняя настроенность, определенное функциональное состояние адекватной мобилизации, когда все психические процессы, все системы организма человека работают оптимально и соответствуют условиям деятельности [3].

Понятие готовности, как общей, так и ситуативной, неразрывно связано с понятием деятельности. Деятельность водителя пассажирского автотранспорта протекает в условиях потенциальной и реальной опасности для него самого и пассажиров. А. Н. Романов выделяет основные условия водительской деятельности [6, 14-19]:

1. Выполнение одновременно нескольких действий – ответных реакций на многообразии неожиданно возникающих дорожных ситуаций.

2. Периодическое чередование противоположных условий – монотонности и информационной перегрузки.

3. Выраженное нервно-психическое напряжение водителя, обусловленное восприятием автомобиля как потенциально опасного объекта управления.

4. Непрерывность и дискретность движения – частые остановки и возобновление движения, снижение или повышение скорости и др.

5. Работа в условиях навязанного темпа и дефицита времени.

6. Неравномерность и неопределенность поступающей информации.

7. Активный поиск информации в условиях недостаточной видимости.

8. Необходимость в прогнозировании дорожной обстановки.

9. Постоянная и высокая степень готовности к действиям при неожиданном изменении дорожной обстановки.

Все эти факторы предъявляют повышенные требования к профессиональной готовности водителя,

которая имеет психологическую структуру, компонентный состав которой аналогичен компонентному составу осваиваемой деятельности [1, 2]. Структура психологической готовности к сложным видам деятельности – это целостное образование, включающее в себя ряд характеристик, основными из которых являются личностные (мотивационные и волевые), познавательные и эмоциональные. Трудовая деятельность водителя требует активного участия всех психических функций. Вместе с тем когнитивные процессы, а также психофизиологические функции доминируют в большей степени, что обусловлено средовыми условиями: высокой нагрузкой на органы восприятия, необходимостью в быстром переключении внимания между различными стимулами, в смене установок и принятии решений с учетом анализа сложившейся дорожной ситуации.

Так как высокий уровень готовности к деятельности рассматривается, с одной стороны, как условие достижения высокого уровня профессионализма, а с другой стороны, – как его проявление, то готовность является постоянным объектом исследований [4, 5]. Однако существует недостаточная теоретическая и практическая проработка данной проблемы, связанная со сложностью самого феномена и многообразием его конкретных проявлений.

**Материалы и методы исследования.** Исследование проводилось на базе ГУ «НПМ РДЦ МЗ Украины». В нем приняли участие 76 чел.: 48 водителей-профессионалов (23 водителя пассажирского автотранспорта – маршрутных автобусов и 25 водителей ГСЧС Украины) и 28 кандидатов в водители, прошедших обучение с целью получения водительских категорий В и ВС. I группа была представлена лицами мужского пола 25-66 лет, средний возраст – 39,4±9,1 года, средний стаж вождения – 19,5±8,9 лет. Во II группу вошли 9 мужчин и 19 женщин 17-55 лет, средний возраст – 32,7±9,5, стаж вождения отсутствовал.

Применялись следующие методики: методика исследования индивидуальных особенностей восприятия (полезависимости-полenezависимости) Т. П. Зинченко, таблицы Горбова-Шульте, «Запоминание 10 слов» С. Л. Рубинштейна, «Шкалы» Б. Л. Покровского, «Словесный лабиринт» А. Лачинса. Оценивалось также время сложной зрительно-моторной реакции (СЗМР) по методике В. В. Плохих. Обработка данных осуществлялась с помощью пакета статистических программ «MedStat».

**Результаты исследования и их обсуждение.** В результате психодиагностики в I и II группах установлены определенные нарушения когнитивных процессов, а также снижение времени СЗМР относительно нормы. Так, полезависимость восприятия, свидетельствующая о подверженности человека иллюзиям восприятия, установлена у 22 водителей (45,8%) и у 19 кандидатов в водители (67,9%). При этом в образе восприятия доминирует целое, а части недостаточно дифференцируются, лица с полезависимостью испы-

тывают сложности в преодолении контекста ситуации, отделении стимула от его фона, игнорируют менее заметные черты анализируемого объекта, ориентируясь на его внешние признаки. Косвенно ползависимость связана с трудностями в смене установки. Нарушение концентрации внимания установлено у 6 чел. (12,5%) из I группы и у 3 чел. (10,7%) из II группы. Нарушение переключаемости внимания диагностировано соответственно у 5 чел. (10,4%) и 3 чел. (10,7%), что свидетельствует о трудностях в сознательном перестраивании внимания с одного объекта на другой. Нарушение кратковременной памяти выявлено у 20 чел. (41,7%) из I группы и всего у 7 чел. (25,0%) из II группы, долговременной памяти – у 17 чел. (35,4%) и 4 чел. (14,3%), низкий уровень оперативной памяти – у 18 чел. (37,5%) и у 15 чел. (31,3%) соответственно, что препятствует сохранению актуальных на момент деятельности сведений, приобретению и сохранению профессионального опыта,

воспроизведению информации в условиях жестко ограниченного времени. Ригидностью мыслительных процессов характеризуются 16 чел. (33,3%) из I группы и 9 чел. (32,2%) из II группы: мыслительные процессы отличаются низкой подвижностью при переходе от решения одной задачи к другой, переключении с одного способа решения на другой, что отрицательно влияет на скорость умственной переработки информации и замедляет саму реакцию на объект. Увеличение времени СЗМР относительно нормы установлено лишь у 5 чел. (10,4%) из I группы и у 15 чел. (53,6%) из II группы.

Следует отметить, что для водителей автотранспорта в большей степени, чем для учащихся автошкол, характерны нарушения памяти и лабильности мышления. В то же время, кандидаты в водители отличаются значительными нарушениями полнезависимости восприятия, а также продуктивности сложной зрительно-моторной реакции (рис. 1).

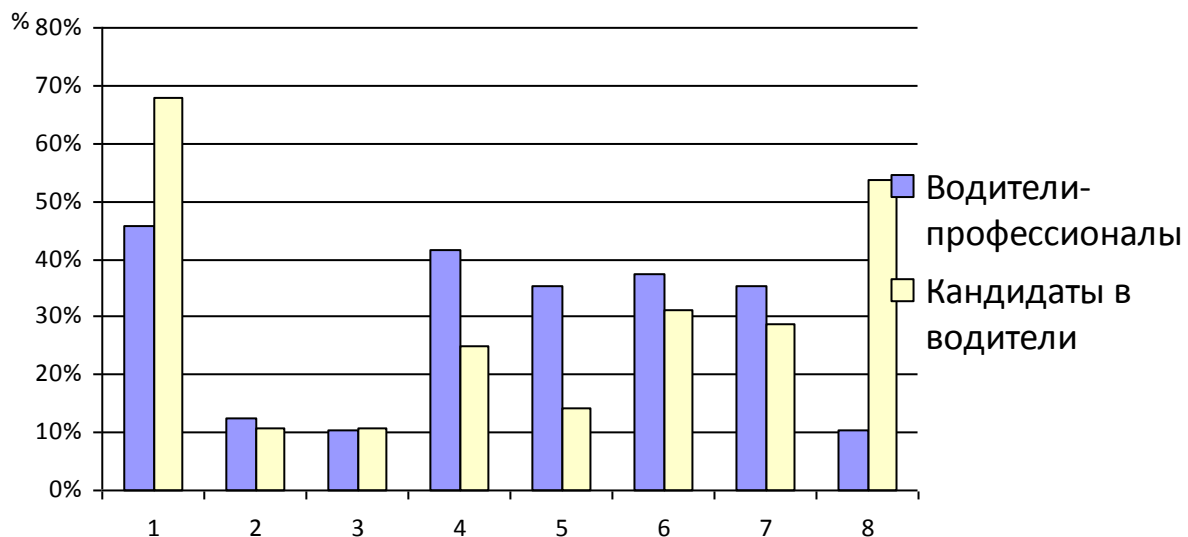


Рис. 1. Нарушения когнитивных функций у водителей-профессионалов и кандидатов в водители автотранспорта:

1 – ползависимость восприятия; 2 – нарушение концентрации внимания; 3 – нарушение переключаемости внимания; 4 – снижение кратковременной памяти; 5 – снижение долговременной памяти; 6 – снижение оперативной памяти; 7 – ригидность мыслительных процессов; 8 – снижение скорости сложной зрительно-моторной реакции.

Данные различия могут быть обусловлены наличием опыта вождения у водителей-профессионалов. Из полученных данных выходит, что в процессе профессиональной деятельности развиваются зрительно-моторные реакции и свойства восприятия, тесно включаясь в структуру профессионально важных качеств и долговременной профессиональной готовности к деятельности. Свойства памяти в данном случае оказались второстепенными, что может объясняться репродуктивным характером вождения, которое осуществляется в соответствии с правилами дорожного движения. Можно предположить, что знания ПДД, сохранение оперативных сведений о дорожной ситуации, а также воспроизведение актуальной на момент

деятельности информации происходит у водителей-профессионалов на уровне навыков. Кроме того, для водителей маршрутных автобусов роль оперативной памяти может быть не так значима в связи с движением постоянно по одному и тому же маршруту.

Известно, что дорожная ситуация может изменяться мгновенно, а ее содержание быть весьма насыщенным разнообразной информацией, которую необходимо учитывать. Однако в случае непредвиденной ситуации выбор действий у водителя невелик: снизить/повысить скорость движения автомобиля, нажать на педаль тормоза, повернуть руль вправо/влево. Другими словами, главной задачей является анализ ситуации и принятие определенных условий

«стандартного» решения. Вместе с тем, в случае дефицита времени и необходимости в быстром реагировании на первый план выступает не скорость мышления как осознаваемого процесса, а скорость смены информационной основы деятельности – установки.

Установлены статистически значимые различия между средними значениями функций по показателю времени выполнения таблиц Шульте, свидетельствующем о концентрации внимания ( $p=0,03$ ), а также по количеству слов, воспроизводимых через 1 час после запоминания ( $p=0,004$ ), определяющему продуктивность долговременной памяти (табл. 1).

Из данных таблицы 1 видно, что средние значения в группе водителей-профессионалов снижены относительно нормы по показателям кратковременной

памяти –  $8,5 \pm 1,2$  слова (при норме в 9 слов) и долговременной памяти –  $6,8 \pm 1,3$  слова (при норме в 7 слов). В группе кандидатов в водители снижение средних значений наблюдается по показателям полнезависимости восприятия –  $2,4 \pm 0,3$  баллов (при норме  $>2,5$  баллов). Значения показателей времени и количества ошибок при переключения внимания, оперативной памяти, подвижности мыслительных процессов, времени СЗМР остаются в пределах нормы, однако ниже, чем у водителей-профессионалов. Это может объясняться отсутствием опыта вождения, несформированностью общей готовности к деятельности, базирующейся на уровне развития профессионально важных качеств и связей между ними.

Таблица 1.

*Сравнение средних значений показателей когнитивных процессов и СЗМР в группах,  $\bar{X} \pm m$  (ДИ: 25%; 75%)*

Показатели	Группа I (n=48)	Группа II (n=28)	Значимость различий, p
Полезависимость/полнезависимость восприятия, кол-во правильных ответов	$2,6 \pm 1,0$ (2,3; 2,9)	$2,4 \pm 0,3$ (1,8; 3,0)	$p=0,052$
Среднее время выполнения таблиц Шульте (концентрация внимания), с	$41,8 \pm 8,3$ (39,4; 44,2)	$37,7 \pm 1,3$ (35,0; 40,5)	$p=0,032^*$
Время переключения внимания, с	$214,8 \pm 9,1$ (196,4; 233,1)	$234,7 \pm 12,9$ (208,2; 261,2)	$p=0,673$
Переключение внимания, кол-во ошибок	$1,7 \pm 0,2$ (1,2; 2,2)	$2,0 \pm 0,3$ (1,3; 2,6)	$p=0,435$
Кратковременная память, кол-во слов к 3-му запоминанию	$8,5 \pm 1,2$ (8,2; 8,9)	$9,0 \pm 0,2$ (8,7; 9,3)	$p=0,117$
Долговременная память, кол-во слов через 1 час после запоминания	$6,8 \pm 1,3$ (6,4; 7,2)	$7,6 \pm 0,3$ (7,1; 8,2)	$p=0,004^*$
Оперативная память, кол-во правильных ответов	$4,7 \pm 0,5$ (3,8; 5,6)	$3,2 \pm 0,4$ (2,3; 4,1)	$p=0,051$
Подвижность мыслительных процессов, кол-во правильных ответов	$7,1 \pm 0,5$ (6,1; 8,1)	$6,4 \pm 0,6$ (5,1; 7,7)	$p=0,117$
Время сложной зрительно-моторной реакции, с	$396,0 \pm 14,3$ (367,1; 434,8)	$402,1 \pm 12,1$ (377,1; 427,0)	$p=0,750$

Примечания:  $\bar{X}$  – среднее арифметическое; m – ошибка среднего; \* – статистически значимые различия.

Полученные различия между группами водителей-профессионалов и кандидатов в водители демонстрируют необходимость диагностики когнитивных процессов и психофизиологических функций (в частности зрительно-моторных реакций) для оценки общей готовности к водительской деятельности. Это может осуществляться путем проведения психодиагностического отбора учащихся автошкол. Кроме того, существует необходимость внедрения оценки общей готовности к деятельности (фактически профотбора) на предприятиях-перевозчиках пассажиров, т.к. в данном случае от водителя зависит безопасность пассажиров.

Оценка оперативной готовности должна проводиться у водителей-профессионалов, однако наличие уже сформированной системы деятельности с комплексом взаимосвязанных, компенсирующих друг дру-

га ПВК делает данную оценку по отдельным ПВК нецелесообразной. Помимо этого, она может существовать лишь в рамках предрейсовых и послерейсовых осмотров водителей и, следовательно, должна занимать минимальное количество времени. Это обуславливает необходимость определения показателей оперативной готовности как функционального состояния.

**Выводы.** В свете обеспечения безопасности дорожного движения остро встает проблема оценки готовности к профессиональной деятельности водителей автотранспорта. Готовность кандидатов в водители к управлению автомобилем определяется интегральным выражением когнитивных процессов, эмоциональной сферы, личностных характеристик, поэтому изучение данных показателей имеет важное

значение для прогнозирования успешности водительской деятельности.

Диагностированы когнитивные процессы и психофизиологические функции водителей-профессионалов и кандидатов в водители. В первой группе несоответствие нормам установлено по показателям полезависимости восприятия (45,8%) обследованных, кратковременной памяти (41,7%), долговременной памяти (35,4%), оперативной памяти (37,5%), лабильности мышления (33,3%). Во второй группе наибольшую выраженность получило снижение относительно нормы по показателям полезависимости (67,9%), времени сложной зрительно-моторной реакции (53,6%), оперативной памяти (31,3%) и лабильности мышления (32,2%).

У водителей-профессионалов средние значения когнитивных процессов и психофизиологических функций качественно лучше, что объясняется сформированностью структуры деятельности и наличием взаимосвязанных ПВК и их комплексов. В связи с этим, данный контингент должен подвергаться психологической оценке не отдельных индивидуальных

качеств, а уровня готовности к деятельности – длительной (в рамках предварительных и периодических медицинских осмотров) и оперативной (в рамках предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров).

Сниженные оценки по показателям познавательных процессов у учащихся автошкол предопределяют снижение эффективности обучения и высокую вероятность последующего попадания в аварийные ситуации в качестве как пассивного, так и активного участника ДТП. Данные результаты свидетельствуют о необходимости проведения коррекционных мероприятий с целью развития необходимого уровня профессионально важных качеств водителя.

Оценка готовности к деятельности водителей пассажирского автотранспорта через медико-психологический контроль должна быть регламентирована на законодательном уровне и стать обязательной, что обеспечит эффективный допуск к профессиональной деятельности и будет способствовать снижению аварийности на дорогах.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Абрамова М. Ю. Анализ подходов к определению профессиональной готовности к деятельности водителя / М. Ю. Абрамова. – Ярославский педагогический вестник. – 2012. – № 3, Т. 2. – С. 266-270.

2. Голованов Ю. Н. Оценка и формирование психологической готовности сотрудников специальных подразделений МВД России к деятельности в экстремальных ситуациях : На примере ОМОН МВД России : автореф. дисс. на соискание науч. степени канд. психол. наук : спец. 19.00.06 «Юридическая психология» / Ю. Н. Голованов. – М., 2001. – 26 с.

3. Дьяченко М. И. Психологические проблемы готовности человека к деятельности / М. И. Дьяченко, Л. А. Кандыбович. – М.: Наука, 1986. – 314 с.

#### REFERENCES

1. Abramova, M. Yu. (2012). Analiz podkhodov k opredeleniyu professionalnoy gotovnosti k deyatelnosti voditelya [Review of approaches to determination of professional readiness to driver's job]. *Yaroslavskiy pedagogicheskiy vestnik – Yaroslav pedagogical bulletin*, 3, 266-270. (Vols. 2) [in Russian].

2. Golovanov, Yu. N. (2001). Otsenka i formirovaniye psikhologicheskoy gotovnosti sotrudnikov spetsialnykh podrazdeleniy MVD Rossii k deyatelnosti v ekstremalnykh situatsiyakh: Na primere OMON MVD Rossii [Assessment and formation of Russian special police service employees' psychological readiness to work in extreme situations: as exemplified by Special Police Force of the Ministry of Internal Affairs]. *Candidate's thesis*. Moscow [in Russian].

3. Dyachenko, M. I., & Kandybovich, L. A. (1986). *Psikhologicheskie problemy gotovnosti cheloveka k deyatelnosti* [Psychological issues of human readiness to work]. Moscow: Nauka [in Russian].

4. Кучерявенко И. А. Проблема психологической готовности к профессиональной деятельности / И. А. Кучерявенко // Молодой ученый. – 2011. – № 12. – Т.2. – С. 60-62.

5. Плохих В. В. Особенности организации оперативного контроля готовности к профессиональной деятельности водителей пассажирского автотранспорта / В. В. Плохих // Современные научные подходы к оценке психофизиологической надежности лиц при выполнении отдельных видов деятельности: сб. научных работ / Под общ. ред. проф. О. А. Панченко. – К.: КВИЦ, 2013. – С. 29-33.

6. Романов А. Н. Автотранспортная психология / А. Н. Романов. – М.: Академия, 2002. – С. 14-19.

4. Kucheryavenko, I. A. (2011). Problema psikhologicheskoy gotovnosti k professionalnoy deyatelnosti [The issue of psychological readiness to work]. *Molodoy uchenyy – Young scientist*, 12, 60-62. (Vols.2) [in Russian].

5. Plokhikh, V. V. (2013). Osobennosti organizatsii operativnogo kontrolya gotovnosti k professionalnoy deyatelnosti voditeley passazhirskogo avtotransporta [Peculiarities of arranging the monitoring of passenger motor transport drivers' readiness to work]. *Sovremennyye nauchnyye podkhody k otsenke psikhofiziologicheskoy nadezhnosti lits pri vypolnenii otdelnykh vidov deyatelnosti: sb. nauchnyh rabot – Contemporary scientific approaches to assessment of individuals' psychophysiological reliability when carrying out certain types of work: Collection of scientific papers*. O. A. Panchenko (Ed.). Kyiv: KVITs [in Russian].

6. Romanov, A. N. (2002). *Avtotransportnaya psikhologiya* [Road transport psychology]. Moscow: Akademiya [in Russian].

**Олег Анатолійович Панченко,**  
Заслужений лікар України, доктор медичних наук, професор кафедри медичної інформатики,  
Національна медична академія післядипломної освіти ім. П.Л. Шупика (м.Київ), директор ДУ «Науково-  
практичний медичний реабілітаційно-діагностичний центр МОЗ України»,

**Людмила Валентинівна Панченко,**  
кандидат психологічних наук, завідувача відділенням медичної та соціальної психології ДУ «Науково-  
практичний медичний реабілітаційно-діагностичний центр МОЗ України»,

**Марія Володимирівна Гаражка,**  
практичний психолог відділення медичної та соціальної психології ДУ «Науково-практичний медичний ре-  
абілітаційно-діагностичний центр МОЗ України»,  
вул. О.Невського, 14, м. Костянтинівка, Україна,  
аспірант Української інженерно-педагогічної академії,  
вул. Університетська, 16, м. Харків, Україна

### КОГНІТИВНІ ПРОЦЕСИ В СТРУКТУРІ ПРОФЕСІЙНОЇ ГОТОВНОСТІ ВОДІЇВ АВТОТРАНСПОРТУ

У роботі аналізується феномен готовності до професійної діяльності, а також роль когнітивних процесів в її структурі. Наведено результати діагностики когнітивних процесів у водіїв і кандидатів у водії автоотранспорту. У водіїв-професіоналів середні значення когнітивних процесів і психофізіологічних функцій якісно краще, що пояснюється сформованістю структури діяльності і наявністю взаємозв'язаних професійно важливих якостей та їх комплексів. Обґрунтовується необхідність у різних підходах до оцінки довготривалої та оперативної готовності до діяльності водіїв автоотранспорту з урахуванням когнітивних процесів і психофізіологічних функцій людини.

**Ключові слова:** готовність до професійної діяльності, водії автоотранспорту, когнітивні процеси, психофізіологічні функції.

**Oleh Panchenko,**  
Honoured Doctor of Ukraine, Doctor of Medical Sciences, professor,  
Department of Health Informatics,  
Shupyk National Academy of Postgraduate Education (Kyiv),  
director of State Institution "Scientific-practical medical rehabilitation and diagnostic center of the Ministry of  
Health of Ukraine",  
**Liudmyla Panchenko,**  
Candidate of Psychological Sciences,  
head of the Department of Medical and Social Psychology, State Institution "Scientific-practical medical rehabili-  
tation and diagnostic center of the Ministry of Health of Ukraine",  
**Mariia Harazha,**  
psychologist, State Institution "Scientific-practical medical rehabilitation and diagnostic center of the Ministry of  
Health of Ukraine",  
14, A. Nevskiy Str., Kostiantynivka, Donetsk region, Ukraine  
postgraduate student, Ukrainian Engineering Pedagogics Academy,  
16, Universytetska Str., Kharkiv, Ukraine

### COGNITIVE PROCESSES IN STRUCTURE OF ROAD TRANSPORT DRIVERS' PROFESSIONAL READINESS

The road transport drivers' professional readiness structure is an integral formation which consists of various characteristics. The most important of them are personal, perceptive and emotional ones. Driver's professional activity demands active involvement of every psychical function, first of all, cognitive processes and psychophysiological functions. Insufficient theoretical and practical studies of the problem of drivers' professional readiness are determined by complexity of this phenomenon and variety of its specific manifestations. In the course of our investigation, 76 people were examined: 48 professional drivers and 28 driver candidates (students of driver training centers). Comparing psychodiagnostically significant differences of obtained results we came to a conclusion that these groups of drivers are significantly distinctive. First of all, these differences belong to the area of attention concentration ratio ( $p=0.032$ ) and permanent memory ( $p=0.004$ ). The performed research made it possible to detect the main professional drivers' functional disorders. These are disorders of short-term memory (41.7%), permanent memory (35.4%), recent memory (37.5%), mental rigidity (35.4%) and perception dependence field (45.8%). Visual and motorial reaction decelerations were found just in 10.4% of professional drivers, whereas this kind of disorder is dominating for the majority (53.6%) of driver candidates. An additional point is that 67.9% of professional drivers suffer from perception disorders, 31.3% - of recent memory impairment, 25.0% - of short-term memory impairment and 28.6% - of mental rigidity impairment. These differences could be determined by professional drivers' driving experience. Their visual and motorial reactions, information perception and concentration fixation have been developed during the period of their professional activity. Memory and thinking properties are secondary in this case. This fact could be explained by reproductive nature of driv-

ing in compliance with traffic laws and driving regulations. In this case the necessity of long term memory processes use and brainwork activity is comparatively rare. Assessment of road transport drivers' readiness to work should be legislated and compulsory, thus, it will reduce the number of road accidents rate.

**Keywords:** professional readiness, road transport drivers, cognitive processes, psychophysiological functions, psychodiagnostics.

*Подано до редакції 30.09.2014*

---