

## СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ЛИЧНОСТНЫХ ОСОБЕННОСТЕЙ ВОДИТЕЛЯ ТРАМВАЯ С РАЗНОЙ ЭФФЕКТИВНОСТЬЮ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

**Введение.** Важнейшими характеристиками любой трудовой деятельности выступают ее продуктивность и эффективность. Под эффективностью труда понимается результативность деятельности, способность работать без допущения ошибок и без сбоев в работе. На наш взгляд, эффективность профессиональной деятельности водителей трамвая обусловлена личностными особенностями. В связи с этим одной из задач исследования стало проведение сравнительного анализа личностных особенностей водителей трамвая, имеющих разную степень эффективности профессиональной деятельности.

Методологической основой исследования выступает факторная теория личности Р. Кеттелла, а также факторный подход к профотбору Т. П. Зинченко и А. А. Фрумкина.

Методы исследования: 1) тест структуры интеллекта Р. Амтхауэра (субтест 1); 2) шестнадцатифакторный личностный опросник Кеттелла (форма С).

Исследование состояло из следующих этапов: 1) выявление личностных особенностей и когнитивных характеристик водителей трамвая; 2) анализ результатов обследования (корреляционный и сравнительный анализ).

Выборка: 49 (13 мужчин, 36 женщин) водителей трамвая УКТП ВТТУ «Витебское трамвайно-троллейбусное управление». Возраст водителей на момент проведения диагностики — от 25 до 60 лет (средний возраст испытуемых составил 43 года). Стаж работы водителем трамвая — от 2 до 38 лет (среднее значение — 16 лет).

Все водители, участвующие в диагностике, были разделены на три группы по уровню эффективности профессиональной деятельности (деление производил начальник трамвайного депо и представители отдела по безопасности движения). Первая группа, в которую вошли 13 человек (26,5%), наиболее эффективна. Вторая группа (17 человек, 34,7%) демонстрирует эффективность в работе на среднем уровне. Третья группа менее эффективна (19 человек, 38,8%).

**Основная часть.** Корреляционный анализ ( $r$ -Пирсон) по всей выборке позволил установить взаимосвязи между показателями эффективности деятельности, стажем работы, уровнем образования, структурой интеллекта и личностными особенностями водителей трамвая.

Так, эффективность профессиональной деятельности водителя имеет умеренную отрицательную связь средней степени значимости с возрастом ( $r = -0,420$  при  $p \leq 0,01$ ) и умеренную отрицательную связь высокой степени значимости со стажем работы ( $r = -0,660$  при  $p \leq 0,001$ ). Это говорит о том, что чем выше возраст испытуемых, тем выше показатели по шкале «Эффективность». Поскольку наиболее эффективные водители были отнесены к первой группе, а демонстрирующие низкую эффективность работы — к третьей, то можно говорить о том, что с возрастом и ростом стажа работы эффективность деятельности водителя повышается. Также отмечается умеренная отрицательная связь эффективности деятельности с самоконтролем ( $r = -0,358$  при  $p \leq 0,05$ ). Чем выше показатель по шкале «Эффективность», тем выше уровень самооценки водителей трамвая. Это значит, что у водителей трамвая преобладает целенаправленность, сильная воля, умение контролировать свои эмоции и поведение.

Показатели шкалы «Стаж работы» имеют взаимосвязи со следующими показателями:

– умеренная отрицательная связь с рассудительностью ( $r = -0,461$  при  $p \leq 0,001$ ), т. е. водители способны обращаться к рациональной логике, знаниям и жизненному опыту при анализе фактов, принятии решений, получении выводов, умеют здраво, трезво и логично мыслить, понимать суть явлений, рассуждать о них;

– умеренная положительная связь с высокой нормативностью поведения ( $r = 0,389$  при  $p \leq 0,01$ ), т. е. чем выше стаж работы, тем водители более уравновешенны, настойчивы, склонны к морализированию, у них развито чувство долга и ответственности, характерно стремление к соблюдению общепринятых моральных правил и норм;

– слабая отрицательная связь с прямолинейностью ( $r = -0,294$  при  $p \leq 0,05$ ), значит, чем больше стаж работы водителей трамвая, тем более они прямолинейны, бестактны, медлительны, консервативны, препятствуют принятию решения группой, довольствуются тем, что имеют;

– умеренная отрицательная связь с консерватизмом—радикализмом ( $r = -0,333$  при  $p \leq 0,05$ ), т. е. чем больше стаж работы, тем более выражена склонность водителей к морализации и нравоучениям, сопротивлению переменам, наблюдается узость интеллектуальных интересов и ориентация на конкретную реальную деятельность;

– умеренная положительная связь с конформизмом—нонконформизмом ( $r = 0,430$  при  $p \leq 0,001$ ), т. е. чем выше стаж работы, тем больше водители трамвая независимы, ориентированы на собственные решения, самостоятельны, находчивы, стремятся иметь собственное мнение, не нуждаются в согласии людей и поддержке;

– умеренная положительная связь с высоким самоконтролем ( $r = 0,5$  при  $p \leq 0,001$ ), т. е. с ростом стажа работы возрастают самоконтроль, настойчивость, сознательность, склонность к соблюдению этикета, что требует от личности приложения определенных усилий, наличия четких принципов, убеждений и учета общественного мнения.

Таким образом, эффективность профессиональной деятельности водителей трамвая взаимосвязана со стажем работы, а также самооценкой. Стаж работы, в свою очередь, связан с рассудительностью, нормативностью поведения, прямолинейностью, консерватизмом—радикализмом, конформизмом—нонконформизмом и самоконтролем.

Также нами был осуществлен сравнительный анализ с использованием параметрического критерия *t*-Стьюдента для независимых выборок. В ходе сравнительного анализа данных статистически значимые различия обнаружены по показателям «Прямолинейность—проницательность», «Спокойствие—тревожность» и «Расслабленность—напряженность» (таблица 1).

Т а б л и ц а 1 — Результаты сравнительного анализа личностных особенностей водителей трамвая разной степени эффективности

Показатель	Степень эффективности деятельности			Достоверность
	высокоэффективные	среднеэффективные	малоэффективные	
Прямолинейность—проницательность		4,59 ± 1,583	5,89 ± 0,994	<i>t</i> = -2,999
Спокойствие—тревожность		6,59 ± 1,502	6,68 ± 2,668	<i>t</i> = -0,131
Расслабленность—напряженность	4,15 ± 2,340		4,89 ± 1,243	<i>t</i> = -1,166

Значимые различия имеются по показателям «Прямолинейность—проницательность». У водителей с малой эффективностью деятельности отмечены более высокие средние значения по шкале «Проницательность», т. е. они более проницательны по сравнению с водителями средней эффективности. Проницательных водителей можно охарактеризовать как интеллектуальных, независимых, со сложной натурой, осторожных.

Имеются различия по показателям «Спокойствие—тревожность». У водителей с малой эффективностью деятельности отмечены более высокие средние значения по шкале «Тревожность». Это говорит об их большей тревожности по сравнению с водителями средней эффективности. Тревожные водители чувствуют свою неустойчивость, напряженность в трудных жизненных ситуациях, легко теряют присутствие духа, полны сожалений и сострадания.

По эффективности деятельности водителей трамвая имеются различия по показателям «Расслабленность—напряженность». У водителей с малой эффективностью деятельности отмечены более высокие средние значения по шкале «Напряженность». Они более напряжены по сравнению с водителями высокой эффективности деятельности. У водителей с малой эффективностью деятельности присутствует энергетическая возбужденность, которая требует определенной разрядки; иногда это состояние может превратиться в психосоматическое нарушение: снижается эмоциональная устойчивость, нарушается равновесие, может проявляться агрессивность. Такие люди редко становятся лидерами.

**Заключение.** Факторы «Прямолинейность—проницательность», «Спокойствие—тревожность», «Расслабленность—напряженность» личностного опросника Кеттелла позволяют соотнести результаты выполнения данного теста с уровнем успешности профессиональной деятельности водителя трамвая. По остальным факторам личностного опросника Кеттелла и тест структуры интеллекта Р. Амтхауэра (субтест 1) статистически достоверные различия получены не были. На основе результатов корреляционного и сравнительного анализов можно заключить, что личностный опросник Кеттелла целесообразно использовать в профотборе водителей трамвая.

УДК 159.947.5

**Е. В. Новикова**

*Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования  
«Донецкий педагогический институт», Донецк, Донецкая Народная Республика<sup>1</sup>*

## **ФОРМИРОВАНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КОМПЕТЕНТНОСТИ БУДУЩЕГО СПЕЦИАЛИСТА-ПСИХОЛОГА**

**Введение.** Мотив, как осознанная потребность, является первопричиной, «пусковым механизмом» деятельности человека, в частности профессиональной. Мотивационная направленность обуславливает и качество выполнения деятельности. Это определяет необходимость формирования профессиональной мотивации как важнейшей составляющей профессиональной компетентности студентов учреждений высшего образования [1—3].

Целью нашей работы выступило исследование динамики мотивационной направленности личности студентов-психологов. Исследование проводилось в ГОУ ВПО «Донецкий педагогический институт» (Донецкая

<sup>1</sup> Сведения об авторе составлены на основе поданной заявки.