

К ВОПРОСУ О ПРОФЕССИОНАЛЬНО ВАЖНЫХ КАЧЕСТВАХ ВОДИТЕЛЯ ТРАМВАЯ

Введение. На современном этапе развития психологии труда особое внимание уделяется вопросам повышения уровня профессионализма специалистов. Одним из этапов в реализации стремления к профессиональному мастерству на основе учета характера склонностей, интересов и возможностей конкретного индивида является проведение профессионального психологического отбора специалистов. Необходимость профотбора водителей трамвая обусловлена также сложностью данного вида деятельности, высокими требованиями к водителю, связанными с безопасностью движения. Профотбор осуществляется на основе определения профессионально важных качеств водителя.

Методологической основой исследования выступает факторный подход Т. П. Зинченко и А. А. Фрумкина. Методы исследования: 1) авторский опросник Т. П. Зинченко; 2) многоуровневый личностный опросник «Адаптивность» А. Г. Маклаков и С. В. Чермянин; 3) шестнадцатифакторный личностный опросник Кеттелла (форма С).

Исследование проводилось в три этапа: 1) выявление профессионально важных качеств (опрос экспертов); 2) подбор и апробация психодиагностических методик; 3) анализ результатов обследования.

Выборка: 26 экспертов и 49 водителей трамвая УКТП ВГТУ «Витебское трамвайно-троллейбусное управление». В роли экспертов выступали наиболее опытные водители, инженер и ревизор отдела по безопасности движения.

Основная часть. В целях выявления наиболее профессионально важных качеств водителей трамвая использовалась авторская методика Т. П. Зинченко, включающая в себя 127 вопросов. Представим результаты анализа данных, полученных в ходе изучения профессионально важных качеств водителей трамвая (таблица 1).

Т а б л и ц а 1 — Наиболее значимые качества водителя трамвая

Профессионально важное качество	X	S
Способность уверенно принимать ответственные решения	3	0
Способность к быстрому распознаванию небольших отклонений от заданной формы	2,7	0,5
Способность к оценке и различению скорости и направления движения движущихся объектов	3	0
Способность длительное время сохранять устойчивое внимание, несмотря на усталость и посторонние раздражители	3	0
Способность эффективно работать в условиях помех	2,9	0,3
Умение узнавать и различать цвета	2,9	0,3
Способность быстро менять направление внимания	2,8	0,4
Способность брать на себя ответственность в сложных ситуациях	2,9	0,3
Быстрая реакция на внезапные зрительные или слуховые сигналы	2,9	0,3
Умение распределять внимание при выполнении действий, решении задач	2,8	0,4
Способность к оценке ускорения или замедления движения объекта	2,9	0,3
Способность действовать в условиях повышенной опасности для жизни, смелость	2,8	0,4
Способность точно реагировать на движущийся объект	2,9	0,3
Уравновешенность, самообладание	2,9	0,3
Способность прогнозировать исход событий	2,7	0,5
Способность к быстрому действию в условиях дефицита времени	2,7	0,5
Способность к величайшему напряжению внимания в определенные моменты	2,9	0,3
Соблюдение общепринятых норм поведения	2,8	0,4
Способность к быстрому обнаружению объектов при неожиданном изменении их положения в пространстве	2,7	0,5
Способность действовать в экстремальных (чрезвычайных) ситуациях	2,7	0,4

Примечание. X — среднее значение, S — стандартное отклонение.

Как следует из таблицы 1, в ходе анализа ответов экспертов на вопросы психографического опросника были выделены 20 качеств, которые, по единодушному мнению экспертов, являются наиболее значимыми для профессиональной деятельности водителя трамвая, причем среди качеств чаще всего встречаются так называемые

личностные качества: способность уверенно принимать ответственные решения, способность брать на себя ответственность в сложных ситуациях, уравновешенность, самообладание и др. Кроме личностных качеств эксперты отметили высокую значимость аттенционных свойств.

По личностному опроснику «Адаптивность» получены определенные результаты.

По шкале «Личностный адаптационный потенциал» у 52,83% водителей отмечается удовлетворительная адаптация: они обладают признаками различных акцентуаций, которые в привычных условиях частично компенсированы и могут проявляться при смене деятельности, поэтому успех адаптации зависит от внешних условий среды, также эти лица, как правило, обладают невысокой эмоциональной устойчивостью (возможны асоциальные срывы, проявление агрессии и конфликтности); 28,3% водителей имеют высокий и нормальный уровень адаптации: достаточно легко адаптируются к новым условиям деятельности, быстро входят в новый коллектив, достаточно легко и адекватно ориентируются в ситуации, быстро вырабатывают стратегию своего поведения, как правило, не конфликтны, обладают высокой эмоциональной устойчивостью; у 18,87% испытуемых отмечена низкая адаптация: они обладают признаками явных акцентуаций характера и некоторыми признаками психопатий, а психическое состояние можно охарактеризовать, как пограничное, возможны нервно-психические срывы, лица этой группы обладают низкой нервно-психической устойчивостью, конфликтны, могут допускать асоциальные поступки.

По шкале «Нервно-психическая устойчивость» 62,26% водителей показали средний уровень поведенческой регуляции; 22,64% — высокий уровень нервно-психической устойчивости и поведенческой регуляции, высокую адекватную самооценку и реальное восприятие действительности; 15,09% водителей имеют низкий уровень поведенческой регуляции, определенную склонность к нервно-психическим срывам, отсутствие адекватности самооценки и реального восприятия действительности.

По шестнадцатифакторному личностному опроснику Кеттелла водителей трамвая можно охарактеризовать следующим образом: у 63,4% водителей отмечается адекватная самооценка, знание себя, своих качеств и адекватная оценка своих поступков; у 81,6% коммуникативные свойства характеризуются как общительностью, так и замкнутостью в зависимости от социального окружения и занимаемого положения; конкретное мышление отмечено у 51% водителей; достаточным контролем своих эмоций и поведения обладают 63% опрошенных водителей; высокая нормативность поведения присуща 55,2% водителей, они водители руководствуются чувством долга, настойчивы, берут на себя ответственность, добросовестны, склонны к морализированию, остроумны; у 14,3% респондентов отмечен высокий показатель тревожности, что говорит о чувстве неустойчивости, напряженности в трудных жизненных ситуациях, о легкой потере духа, сожалении и сострадании; 26,5% водителей обладает высоким самоконтролем, что отражается в социально одобряемых характеристиках: самоконтроле, настойчивости, сознательности, склонности к соблюдению этикета.

В ходе корреляционного анализа установлена взаимосвязь отдельных показателей с нервно-психической устойчивостью. Так, нервно-психическая устойчивость имеет сильную положительную связь с показателем шкалы «Коммуникативные способности» ($r = 0,730$ при $p \leq 0,001$), что говорит о том, что чем выше нервно-психическая устойчивость, тем выше способность водителей к установлению контактов с сослуживцами, окружающими, низкая конфликтность. Установлена умеренная положительная связь нервно-психической устойчивости с моральной нормативностью ($r = 0,510$ при $p \leq 0,001$). Это говорит о том, что водители реально оценивают свою роль в коллективе, ориентируются на соблюдение общепринятых норм поведения. Также показатель «Нервно-психическая устойчивость» имеет сильную положительную связь с показателем шкалы «Личностный адаптивный потенциал» ($r = 0,975$ при $p \leq 0,001$). Водители, имеющие высокие показатели по данным шкалам, легко адаптируются к новым условиям деятельности, быстро входят в новый коллектив, достаточно легко и адекватно ориентируются в ситуации, быстро вырабатывают стратегию своего поведения, как правило, не конфликтны, обладают высокой эмоциональной устойчивостью. Шкала «Самооценка» связана умеренной отрицательной связью с нервно-психической устойчивостью ($r = 0,482$ при $p \leq 0,001$). Чем выше нервно-психическая устойчивость водителей трамвая, тем выше самооценка, самоуверенность, довольство собой, переоценка своих возможностей. Умеренная положительная связь нервно-психической устойчивости со шкалой «Спокойствие—тревожность» ($r = 0,470$ при $p \leq 0,001$) значит, что при высоких показателях шкалы нервно-психическая устойчивость отмечают рост беспокойства, озабоченности, ранимости, склонности к предчувствиям. Шкала «Расслабленность — эмоциональная напряженность» связана умеренной положительной связью с нервно-психической устойчивостью ($r = 0,440$ при $p = 0,002$). Чем выше нервно-психическая устойчивость водителей трамвая, тем выше эмоциональная напряженность в деятельности.

Заключение. Оценка профессионально важных качеств водителя трамвая имеет существенное значение в профессиональном психологическом отборе. На основе приведенных данных возможна разработка оценки пригодности методик для профотбора водителей трамвая.