

ДОСЛІДЖЕННЯ ОКРЕМИХ ПСИХОФІЗІОЛОГІЧНИХ ОСОБЛИВОСТЕЙ ПРОФЕСІЙНОГО ВІДБОРУ ВОДІЇВ ТРОЛЕЙБУСІВ

У статті подано результати дослідження психофізіологічних особливостей професійного відбору водіїв троллейбусів. У сучасних умовах існує проблема виявити науково мотивований підхід до проведення професійного відбору кандидатів і передбачення їхнього успіху у майбутній професійній діяльності за допомогою комплексу методів діагностики психофізіологічних особливостей. У цій статті наведено теоретичне узагальнення вирішення наукових проблем, які полягають у вивченні психофізіологічних характеристик тих, хто хоче освоїти професію водія троллейбуса, для професійного відбору для навчання. Грунтуючись на емпіричних фактах, визначено критерії оцінки основних професійно важливих психофізіологічних якостей водіїв троллейбусів. Доведено, що успіх освоєння професії «водій троллейбуса», залежить від розвитку таких психофізіологічних функцій: концентрація, переключення, стійкість уваги, швидкість виконання завдань, об'єм оперативної пам'яті, технічний досвід, сприйняття просторових відрізків і часу, сила нервової системи.

Ключові слова: психофізіологічні особливості, професійний відбір, водій троллейбуса.

Вступ. Сучасна соціоекологічна криза, що супроводжується катастрофічним погіршенням екології навколишнього середовища і відповідно до цього зниженням рівня здоров'я народонаселення Землі, поставила під загрозу подальший розвиток людської цивілізації. В Україні технологічна інфраструктура є загрозою для навколишнього середовища і це, окрім інших проблем, призводить до формування негативного іміджу держави. Оскільки лише екологічно безпечна країна може бути інвестиційно привабливою, адже екологічна безпека – основа національної і міжнародної безпеки.

Одним із напрямків Програми ООН з охорони навколишнього середовища є розвиток екологічно чистого транспорту. Під цим кутом зору актуалізується питання не лише створення, а й збереження та удосконалення тих видів транспортних засобів, експлуатація яких максимально безпечна з точки зору екології. Зважаючи на кризові явища в економіці, не менш важливе на сьогодні і питання платоспроможності громадян щодо користування послугами пасажирських перевезень. Ці дві незамінні якості – екологічна безпека та економічність є основними технологічними характеристиками троллейбуса, що і визначає перспективу подальшого розвитку цього виду транспорту та об'єктивує необхідність удосконалення процесу професійного відбору водіїв троллейбуса.

Дана професія належить до сфери «людина – техніка» та занесена до «Переліку робіт з підвищеною небезпекою», а тому вимагає від людини підвищеної точності і надійності виконання завдань [1, 2, 3]. Зважаючи на це, проблема професійного відбору кандидатів, придатних до виконання таких видів діяльності, набуває сьогодні особливого значення.

Аналіз наукових джерел у руслі зазначеної проблематики засвідчує, що, в основному, цю нішу заповнюють матеріали, які стосуються вивчення діяльності військових спеціалістів та діяльності операторів [4-8]. Крім того, у фаховій літературі зустрічаються поодинокі роботи, присвячені проблемам професійного психофізіологічного відбору водіїв з метою прогнозування успішності їх майбутньої діяльності (А.І. Вайсман, Ю.Є. Лях, Т.А. Вишновець). Водночас відсутні дані щодо прогнозування успішності оволодіння професією «водій троллейбуса».

Процес управління транспортним засобом пов'язаний з вирішенням складних завдань, побудованих на інформаційному моделюванні. Отримуючи необхідну інформацію про ситуацію на дорозі, водій оцінює її, аналізує, моделює різні варіанти, приймає рішення, яке і виконує. Від здатності водія швидко і точно сприймати та переробляти всю інформацію, своєчасно здійснювати відповідні дії – залежить забезпечення безпеки руху. У діяльності водія особливо значущою є здатність ефективно діяти у напружених, критичних ситуаціях, коли нерідко є тільки один вихід для запобігання дорожньо-транспортної пригоди. Все це вимагає не лише вміння здійснювати керівництво транспортним засобом, а й висуває низку вимог до особливостей перебігу психофізіологічних процесів у водія троллейбуса.

У сучасних умовах існує проблема науково обґрунтованого підходу до проведення професійного відбору кандидатів та прогнозування їх успішності у подальшій професійній діяльності за допомогою комплексу психофізіологічних методів діагностики.

Головною метою професійного відбору, на думку М.В. Макаренка, є забезпечення максимальної відповідності індивідуальних характеристик, особливостей і можливостей людини тим вимогам, які пред'являє до неї той чи інший вид трудової діяльності.

Важливе місце в цій системі посідає психофізіологічний відбір, оскільки він має на меті виявлення таких професійно важливих психофізіологічних властивостей, які необхідні для успішного оволодіння професійними знаннями, вміннями та навичками для ефективного виконання роботи.

На сьогодні найбільш повно і детально обґрунтовано етапи професійного психофізіологічного відбору, що зроблені для військових спеціалістів М.В. Макаренком. Великий досвід у галузі психофізіологічних обстежень представників залізничного транспорту має лабораторія психофізіології і гігієни праці, яка функціонує при санітарно-епідеміологічній станції на Львівській залізниці. Проте, науково обґрунтованих досліджень, що стосуються саме водіїв троллейбусів, досі не проводилось. Зважаючи на це, важливим завданням нашого дослідження стало виявлення психофізіологічних основ професійного відбору водіїв троллейбусів.

Психофізіологічний відбір необхідно здійснювати за тими професіями, для яких встановлена чітка залежність успішності набуття навичок, умінь та ефективності наступної трудової діяльності від розвитку у кандидата відповідних психофізіологічних властивостей та можливостей.

Таким чином, проблема психофізіологічного відбору з практичного боку полягає у таких основних аспектах як визначення вимог, що висуваються певною діяльністю, та оцінюванні рівня розвитку здібностей людини. Конкретному розкриттю такої залежності стосовно водіїв тролейбусів присвячене наше емпіричне дослідження.

Виклад основних результатів дослідження. Нами розроблено та описано схему емпіричного психофізіологічного дослідження, наводиться характеристика експериментальної вибірки та обґрунтовується вибір методів дослідження.

У дослідженні взяли участь 120 осіб чоловічої статі із числа безробітних, які виявили бажання оволодіти професією «водій тролейбуса» за направленням служби зайнятості. Вік обстежуваних претендентів на навчання за професією «водій тролейбуса» у межах від 21 до 46 років. Дана вибірка є репрезентативною. Це обумовлено тим, що вибір досліджуваних було здійснено в м. Тернопіль, м. Рівне та м. Запоріжжя за допомогою техніки рандомізації. Таким чином, усім представникам генеральної сукупності надали рівні шанси стати реальними учасниками дослідження.

Основною метою емпіричного дослідження було виявлення основних психофізіологічних показників претендентів на навчання за професією «водій тролейбуса» та співставлення їх із успішністю навчання після проходження курсової підготовки та успішністю подальшої професійної діяльності.

Дослідження складалося із чотирьох етапів.

На першому етапі проводили вивчення офіційних документів з метою отримання інформації про характер, зміст, організацію професійної діяльності, обладнання системи управління, особливості умов професійного середовища, а також особисті якості водіїв тролейбусів та їх діяльність в системі «людина – техніка – середовище». При цьому, виділяли найважливіші операції, пов'язані з екстремальним станом, у якому постійно перебуває водій тролейбуса, що дало можливість визначити напрямки та подальші методичні прийоми вивчення цієї професійної діяльності.

Після проведеного аналізу було підбрано три групи експертів (перша з яких складалась з викладачів за професією «водій тролейбуса», друга – з представників адміністрації і кадрової служби тролейбусного підприємства та третя – водії тролейбусів із найвищим рівнем безаварійності та стажем роботи не менше трьох років). Ці фахівці на основі «Опитувального листа Ліпмана» методом експертних оцінок визначили перелік професійно важливих якостей за професією «водій тролейбуса».

Другий етап передбачав підбір методик для здійснення діагностики та дослідження виділених психофізіологічних якостей слухачів курсів «Водій тролейбуса». Дослідження здійснювалось за єдиним планом, який включав спеціальні комп'ютерні та бланкові тестові методики, необхідні для отримання прогностичної оцінки відповідності наявних індивідуальних, психологічних та психофізіологічних особливостей конкретної особи вимогам професійної діяльності водія тролейбуса (табл.1).

Таблиця 1

Досліджувані психологічні та психофізіологічні властивості та діагностичний інструментарій

Предмет дослідження (психологічні та психофізіологічні властивості)	Методика дослідження
1	2
Концентрація уваги	«Коректурна проба» (коректурні таблиці М.Г. Коновалова)
Темп виконання	
Переключення уваги	
Стойкість уваги	«Таблиці Шульте» (модифікація таблиць Шульте)
Об'єм оперативної зорової пам'яті	«Визначення об'єму оперативної зорової пам'яті» (адаптація методики ООЗП)
Сприймання часового інтервалу	«Оцінка часового інтервалу» (модифікована версія методики Б.І. Цуканова)
Індивідуально-типологічні особливості вищої нервової діяльності	«Типолог» (методика Б.Я. Первомайського)
Технічне мислення	«Технічне мислення - 2» (тест Беннета)
Лінійний окомір	«Лінійний окомір» (методика дослідження точності лінійного окоміру)

Наведена програма відбору дозволила зробити процедуру психофізіологічного діагностичного обстеження економічною за часом. Час дослідження тривав (включаючи обробку результатів) від 45 до 60 хвилин.

Третій етап був присвячений: організації та проведенню дослідження та визначенню критеріальної оцінки якостей. При оцінці результатів тестування використані наступні поняття: «високий рівень», «середній рівень», «низький рівень». Рівень успішності при підготовці водіїв на право керування транспортними засобами категорії «тролейбус» визначався нами за допомогою аналізу результатів успішності у навчанні.

На заключному четвертому етапі дослідження здійснено аналіз успішності професійної діяльності водіїв тролейбуса, які визначені придатними до даної професії та пройшли відповідне навчання. Оцінка здійснювалась групою експертів, до складу якої входили водії зі стажем роботи понад 5 років, спеціалісти відділу кадрів та інженер із техніки безпеки.

Дослідивши у претендентів на навчання за даною професією психофізіологічні та психологічні показники уваги, об'єму оперативної зорової пам'яті, окремі індивідуально-типологічні особливості нервової системи, рівень розвитку технічного мислення, сприймання часового інтервалу, точності лінійного окоміру та зіставивши їх з успішністю навчання за професією «водій тролейбуса».

шністю оволодіння вказаною професією встановлено, що 36,7 % із 120 респондентів показують високі результати, 41,9 % – середні, а 21,4 % - мають низьку успішність у навчанні.

Аналіз зіставлення показників стійкості уваги у звичайному стані та показників успішності свідчить, що при високій успішності висока стійкість уваги у звичайному стані належить 29,6 % досліджуваних, середня – 63,6 %, низька – 6,8 %. При середній успішності – 72,4 % належить особам із середньою стійкістю уваги, а по 13,8 % – при таманні претендентам із високою та низькою стійкістю уваги. Особи, які мають низьку успішність, характеризуються середніми (44,4 %) та низькими (38,9 %) показниками стійкості уваги у звичайному стані (рис. 1).

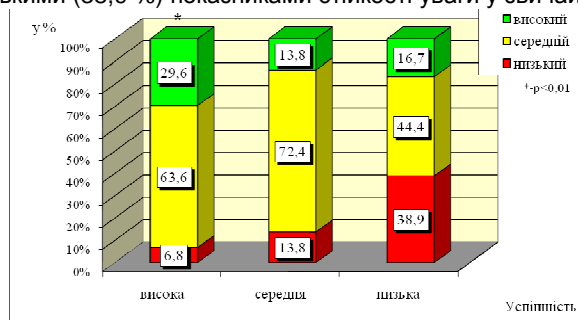


Рис. 1. Рівень стійкості уваги (у звичайному стані) у досліджуваних за показниками успішності у навчанні (у %)

У стресовому стані стійкість уваги та успішність розподілилися наступним чином: при високій успішності висока стійкість уваги у стресовому стані належить 34,1 % осіб, середня – 45,4 %, низька – 20,5 %. При середній успішності – 39,7 % належить особам із низькою стійкістю уваги, 36,2 % володіють середнім рівнем та 24,1 % – при таманні претендентам із високою стійкістю уваги. Особи, які мають низьку успішність характеризуються низькими (44,5 %) показниками стійкості уваги у стресовому стані (рис. 2).

Отримані результати дослідження успішності та стійкості уваги у звичайному та стресовому станах свідчать про те, що високий рівень успішності характеризується високими та середніми показниками рівня стійкості уваги. При стресовому стані стійкості уваги в порівнянні із звичайним на всіх рівнях успішності відбувається зростання питомої ваги низьких та високих показників за рахунок середніх. Тобто, стресовий стан має подвійний вплив: як позитивний так і негативний на осіб із середніми показниками стійкості уваги.

Порівняльний аналіз отриманих результатів концентрації уваги обстежуваних та зіставлення їх із показниками рівнів успішності свідчить про їх пряму взаємозалежність ($p < 0,01$). Тобто, чим вища концентрація уваги, тим вищий рівень успішності у навчанні. Успішність залежить від високих та середніх показників концентрації уваги, а низька концентрація на одному із вибраних об'єктів (дорога, пасажери в салоні тощо) може призвести до аварійної ситуації на маршруті.

Аналіз результатів переключення уваги та успішності показав, що на високому рівні успішності спостерігається високий рівень (63,6 %) переключення уваги. При середніх показниках успішності рівень переключення уваги розподілився майже рівномірно, а для низької успішності характерний лише низький (55,6 %) та середній (44,4 %) рівні переключення уваги (0,001).

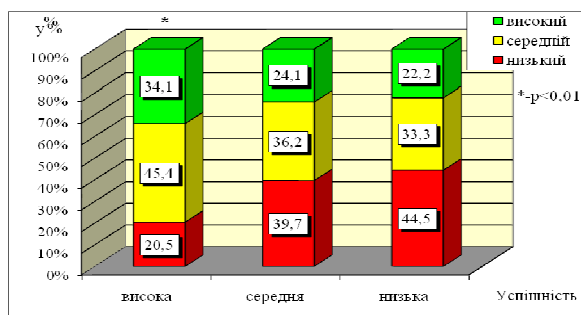


Рис. 2. Рівень стійкості уваги (у стресовому стані) у досліджуваних за показниками успішності у навчанні (у %)

Зіставлення результатів об'єму оперативної зорової пам'яті та рівнів успішності обстежуваних осіб свідчить про те, що більш високої успішності у навчанні досягли особи із середніми (61,4 %) та високими (31,8 %) показниками об'єму оперативної зорової пам'яті ($p < 0,001$). Середній рівень успішності характерний в основному для обстежуваних із середніми (62,0 %) показниками об'єму оперативної зорової пам'яті, а при низькій успішності – переважають середні (50,0 %) та низькі (33,3 %) показники об'єму оперативної зорової пам'яті (рис. 3).

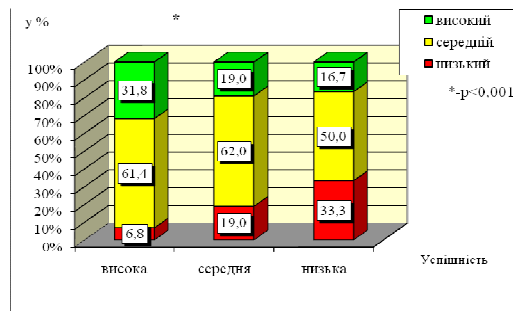


Рис. 3. Рівень об'єму оперативної зорової пам'яті у досліджуваних за показниками успішності у навчанні (у %)

Отже, рівень успішності навчання за професією «водій тролейбуса» залежить від показників об'єму оперативної зорової пам'яті.

Дослідивши адекватність сприймання часового інтервалу та зіставивши результати із рівнем успішності, ми дійшли висновку, що успішність водіїв тролейбусів не залежить від адекватності сприймання часових інтервалів.

Порівняльний аналіз отриманих показників лінійного окоміру та рівня успішності показав, що більш успішними в оволодінні професією «водій тролейбуса» є особи із середнім рівнем лінійного окоміру (70,5 % – при високій успішності та 58,6 % при середніх показниках успішності). Водночас, слід відзначити динаміку зростання успішності від підвищення рівня лінійного окоміру. Отже, найбільш успішними в оволодінні професією «водій тролейбуса» є особи із середніми та високими показниками лінійного окоміру.

При високій успішності навчання високий рівень технічного мислення притаманний 34,1 % обстежуваних, 52,3 % – середній та 13,6 % складають особи із низьким рівнем технічного мислення. При середньому та низькому рівнях успішності відбувається відповідне зменшення високих та середніх показників рівня технічного мислення.

Аналіз результатів обстежуваних за показником «сила-слабкість» нервових процесів свідчить, що особи із сильним типом вищої нервової діяльності набагато успішніше оволодівають обраною професією «водій тролейбуса». Так, при високій успішності 65,9 % осіб мають високий рівень сили нервових процесів, а 18,2 % та 15,9 % володіють, відповідно середнім та низьким рівнями. При середній успішності більше половини претендентів (51,7 %) характеризуються середнім рівнем сили нервових процесів, 20,7 % – високим, а 27,6 % – низьким. Низьку успішність характеризує і низький рівень сили нервових процесів (66,6 %) (рис. 4).

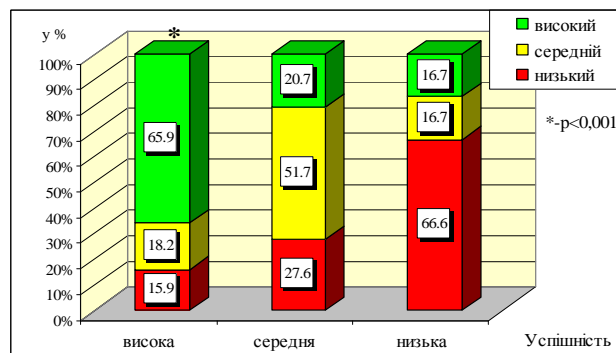


Рис. 4. Рівень сили нервових процесів у досліджуваних за показниками успішності у навчанні (у %)

Результати нашого дослідження, отримані на вибірці водіїв тролейбуса, конкретизували ті загальні положення, що були частково висвітлені у науковій літературі [9,10], проте стосувалися окремих видів операторської діяльності та професії водія загалом. Зокрема, ми на емпіричному рівні довели, що особи з високими показниками властивостей нервових процесів мають, як правило, і більш високу успішність у навчанні.

Результати аналізу співвідношення сили збудження нервових процесів та успішності свідчать про те, що більш успішними (63,6 %) у навчанні є особи із високим рівнем сили збудження. При цьому, обстежувані із середньою та низькою силою збудження складають, відповідно 15,9 % та 20,5 %. При середній успішності дещо переважають особи із середньою (37,9 %) та низькою (36,2 %) силою збудження, а низька успішність характеризується великою питомою вагою (61,1 %) обстежуваних із низькою силою збудження (рис. 5).

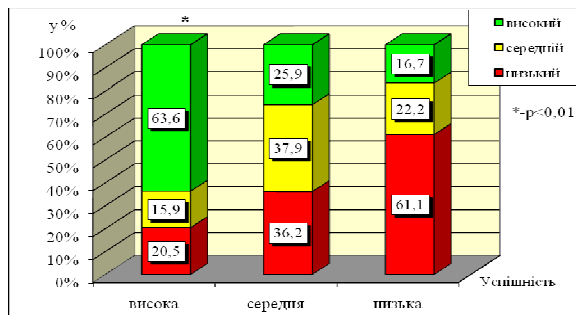


Рис. 5. Рівень сили збудження нервових процесів у досліджуваних за показниками успішності у навчанні (у %)

Тобто, зіставлення результатів сили збудження та рівня успішності свідчить про те, що успішність досліджуваних у навчанні прямо залежить від рівня сили збудження нервових процесів. При зростанні сили збудження відбувається і зростання показників успішності.

Порівняння результатів рівня успішності та рівня показників сили гальмування нервових процесів свідчить про те, що особи із високою успішністю в оволодінні зазначеною професією мають високі та середні показники сили гальмування (рис. 6).

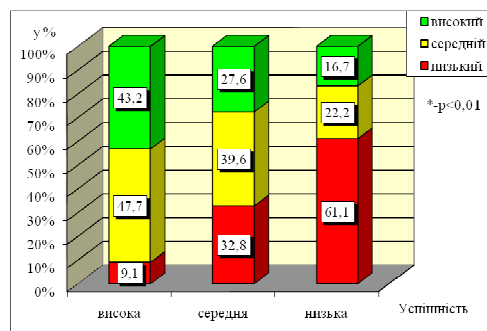


Рис. 6. Рівень сили гальмування нервових процесів у досліджуваних за показниками успішності у навчанні (у %)

На основі зробленого аналізу за індивідуально-типологічними властивостями можна стверджувати, що прогнозувати високу успішність можна у тих осіб, яким властиві: висока сила нервових процесів, висока сила збудження та висока і середня сила гальмування.

Зіставлення рівня успішності та показників розвитку двох сигнальних систем в обстежуваних свідчить про те, що домінуючим типом для осіб, які здобули фах водія тролейбуса, є друга сигнальна система.

Як свідчать отримані результати, зростання успішності відбулося на високому рівні при переважанні другої сигнальної системи (43,2 %) у порівнянні з успішністю при переважанні першої сигнальної системи (25,0 %), при тому, що на середньому та на низькому рівнях показники успішності – були низькими.

Аналіз зіставлення показників другої сигнальної системи та показників успішності свідчить про те, що при високому та середньому рівнях успішності є переважання високих та середніх показників другої сигнальної системи із майже однаковою питомою вагою. При низькій успішності – 44,4 % належить особам із низькими показниками другої сигнальної системи, а по 27,8 % – притаманні претендентам із високими та середніми показниками другої сигнальної системи.

Узагальнюючи результати досліджень зв'язку між показниками успішності оволодіння професійною діяльністю з одного боку і показниками окремих психофізіологічних властивостей з іншого можна стверджувати, що досліджувані психофізіологічні особливості (увага, пам'ять, мислення, сприймання, індивідуально-типологічні особливості) відіграють важливу роль у навчанні, розвитку та використанні набутих навичок у діяльності водія тролейбуса.

На основі проведеної роботи розроблено методу психофізіологічного відбору, що дозволяє не лише дослідити професійно важливі якості, а й зробити обґрунтований прогноз щодо професійної придатності особи за професією «водій тролейбуса». З цією метою розроблено рекомендації щодо проведення психофізіологічного відбору за професією «водій тролейбуса».

Висновки. Проблема удосконалення процесу професійного відбору актуалізується із зростанням потреби суспільства у підготовці висококваліфікованих фахівців у різних сферах обслуговування населення. Оптимізація процедури профвідбору водіїв тролейбусів є значущою у зв'язку з вирішенням проблеми розвитку екологічно чистого транспорту, що є одним з напрямків збереження навколишнього середовища.

На основі аналізу теоретичних джерел та результатів, отриманих за допомогою методу експертної оцінки, визначено, що до основних психофізіологічних характеристик водія належать: стійкість, концентрація та переключення уваги, точність лінійного окоміру, вміння оцінювати просторово-часові відношення об'єктів середовища, сприймання часового інтервалу та час сенсомоторної реакції, об'єм оперативної зорової пам'яті, технічне мислення. Не менш важливими виявляються й індивідуально-типологічні особливості вищої нервової діяльності (сила нервових процесів, сила збудження, сила гальмування, рухливість та інертність процесів збудження та гальмування, рівень розвитку першої та другої сигнальних систем) та рівень адекватності самооцінки.

Визначено основні критерії оцінки основних психофізіологічних показників для успішного професійного відбору водіїв троллейбусів. Доведено, що успішність оволодіння професією «водій троллейбуса» залежить від рівня розвитку його психофізіологічних особливостей, насамперед таких як: високого та середнього розвитку концентрації, переключення, стійкості уваги, темпу виконання завдань, об'єму оперативної зорової пам'яті, технічної обізнаності, сприймання просторових відрізків та адекватного сприймання часового інтервалу. Важливе місце займає сильна, рухлива, врівноважена нервова система.

Доведено, що застосування розробленої психодіагностичної комп'ютерної програми «Фізіолог» дає можливість швидко та якісно здійснити комплексне діагностичне вивчення психофізіологічних характеристик водіїв троллейбусів і претендентів на оволодіння даною професією, що не лише оптимізує процедуру професійного відбору, а й дозволяє визначити вплив психофізіологічних особливостей на продуктивність виконання професійної діяльності.

Висунута на початку дослідження гіпотеза знайшла своє повне підтвердження в ході емпіричного дослідження.

Психофізіологічний професійний відбір не є єдиним і вирішальним фактором, що забезпечує високу продуктивність праці, попереджає травматизм, знижує аварійність та зменшує кількість порушень правил дорожнього руху тощо. Він тісно взаємодіє із забезпеченням раціонального режиму праці, створенням оптимальних умов навчально-тренувальної діяльності, врахуванням ергономічних умов, організації відповідних умов для повноцінного відпочинку, побутового обслуговування водіїв, правильного харчування.

Щодо перспективи вивчення психофізіологічних основ професійного відбору водіїв троллейбуса, то можна припустити, що подальше дослідження в обраному напрямку дозволить поглибити існуючі уявлення про професійно важливі психофізіологічні якості представників цієї професії та розробити рекомендації для тренування і компенсації недостатньо сформованих якостей з метою поступового підвищення ступеня професійної придатності.

Список використаних джерел

1. Климов Е. А. Психология профессионального самоопределения / Климов Е. А. – Ростов-на-Дону : Феникс, 1996. — 512 с.
2. Гуревич К. М. Профессиональная пригодность и основные свойства нервной системы / Гуревич К. М. – М. : Наука, 1970. – С. 111-120.
3. Методи психодіагностики в системі професійного відбору. Методичний посібник / Автор-укладач : В.В. Синявський; укладачі: В. Є.Скульська, М. А. Міропольська, Н. В. Ортікова / Під загальною редакцією В.В.Синявського. – Київ : ДСЗ, 2006. – 241 с.
4. Макаренко М. В. Основи професійного відбору військових спеціалістів та методики вивчення індивідуальних психофізіологічних відмінностей між людьми / М. В. Макаренко. – К. : Ін-т фізіології ім. О.О.Богомольця НАН України, Науково – дослідницький центр гуманітарних проблем Збройних Сил України, 2006. – 395 с.
5. Осьодло В. І. Психодіагностика та корекція функціональних станів операторів у динаміці професійної діяльності : – автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. псих. наук : спец. 19.00.03 «Психологія праці, інженерна психологія» / В. І. Осьодло. – К., 2001. – 15 с.
6. Нічик О. В. Психофізіологічне забезпечення військово-професійної діяльності співробітників особистої охорони : – дис. на здобуття наук. ступеня канд. псих. наук : спец. 19.00.02 «Психофізіологія» / О.В.Нічик. – К., 2001. – 222 с.
7. Сохадзе Д. І. Професійний психологічний відбір кандидатів для комплектування підрозділів миротворчих сил : – автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. псих. наук : спец. 19.00.09 «Психологія праці в особливих умовах» / Д. І. Сохадзе. – Харків, 2004. – 20 с.
8. Вареник В. В. Інженерно-психологічне забезпечення професійного відбору до державної пожежної охорони України : – автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. псих. наук : спец. 19.00.09 «Психологія праці в особливих умовах» / В. В. Вареник. – К., 2001. – 14 с.
9. Сарапулова Є. Темперамент видозміни не підлягає / Є. Сарапулова // Початкова школа. – 2000. – № 10. – С. 45–48.
10. Макаренко М. В. Порівняльний аналіз різних показників сили нервових процесів у людини / М.В.Макаренко, В. С. Лизогуб, Л. І. Юхименко, Ю. О. Петренко, Т. А. Бібік // Фізіологічний журнал. – 2002. – Т. 48, № 4. – С. 70.

Надійшла до редколегії 07.02.13

Т.М. Билинская, канд. психол. наук,
Национальный университет гражданской защиты Украины

ИССЛЕДОВАНИЕ ОТДЕЛЬНЫХ ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКИХ ОСОБЕННОСТЕЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОТБОРА ВОДИТЕЛЕЙ ТРОЛЛЕЙБУСОВ

В статье представлены результаты исследования психофизиологических особенностей профессионального отбора водителей троллейбусов. В современных условиях существует проблема выявить научно мотивированный подход к проведению профессионального отбора кандидатов и предвидению их успеха в будущей профессиональной деятельности с помощью комплекса методов диагностики психофизиологических особенностей. В настоящей статье приведено теоретическое обобщение решения научных проблем, которые заключаются в изучении психофизиологических характеристик тех, кто хочет освоить профессию водителя троллейбуса, для профессионального отбора для учебы. Основываясь на эмпирических фактах, определены критерии оценки основных профессионально важных психофизиологических качеств водителей троллейбусов. Доказано, что успех освоения профессии "водитель троллейбуса", зависит от развития таких психофизиологических функций : концентрация, переключение, стойкость внимания, скорость выполнения заданий, объем оперативной памяти, технический опыт, восприятие пространственных отрезков и времени, сила нервной системы.

Ключевые слова: психофизиологические особенности, профессиональный отбор, водитель троллейбуса.

Т.М. Bilins'ka, PhD,
National University of Civil Defense of Ukraine

THE STUDY OF INDIVIDUAL PSYCHO-PHYSIOLOGICAL DIFFERENCES IN PROFESSIONAL SELECTION OF TROLLEY BUS DRIVERS

The article offers the results of the study of psycho-physiological differences in professional selection of trolley bus drivers. In modern conditions there is a problem to identify research grounded approach for conducting professional selection of candidates and predicting success in their future careers through a set of diagnostic methods of psycho-physiological differences. This article provides a theoretical generalization of solving scientific problems that lie in the study of psycho-physiological differences of those who want to master a trolley bus driver profession and pass professional selection for training. Being based on empirical facts the criterias for assessing key psycho-physiological professionally important qualities of trolley bus drivers were defined. It is proved that the success in mastering the profession of "a trolley bus driver" depends on the development of psycho-physiological functions: concentration, switching, sustained attention, task execution speed, amount of memory, technical expertise, perception of space and time intervals, and strength of the nervous system.

Keywords: psycho-physiological differences; professional selection; trolley bus driver.