

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА  
Федеральное государственное бюджетное  
образовательное учреждение высшего образования  
«ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I»  
(ФГБОУ ВО ПГУПС)

---



**ЧЕЛОВЕК И ТРАНСПОРТ:  
психология, образование, эргономика**

Материалы Национальной с международным участием  
научно-практической конференции

*7–8 ноября 2019 г.*

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

2020

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА  
Федеральное государственное бюджетное  
образовательное учреждение высшего образования  
«ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I»  
(ФГБОУ ВО ПГУПС)

---

**ЧЕЛОВЕК И ТРАНСПОРТ:  
психология, образование, эргономика**

Материалы Национальной с международным участием  
научно-практической конференции

*7–8 ноября 2019 г.*

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ  
2020

УДК 656  
ББК 88  
Ч39

Рецензенты:

доктор психологических наук, профессор кафедры  
«Прикладная психология» ФГБОУ ВО ПГУПС  
*Е. С. Ермакова;*  
доктор филологических наук, профессор кафедры  
«Прикладная психология» ФГБОУ ВО ПГУПС  
*М. В. Иванов*

**Человек и транспорт: психология, образование, эргономика :**  
Ч39 материалы Национальной с международным участием научно-практической конференции. 7–8 ноября 2019 г., Санкт-Петербург; под ред. Е. Ф. Яценко. – СПб. : ФГБОУ ВО ПГУПС, 2020. – 60 с.

ISBN 978-5-7641-1446-0

В сборнике опубликованы материалы Национальной с международным участием научно-практической конференции «Человек и транспорт: психология, образование, эргономика», проходившей 7–8 ноября 2019 г. в Петербургском государственном университете путей сообщения Императора Александра I.

Авторы материалов – ученые, преподаватели и студенты вузов Германии, Казахстана, Москвы, Санкт-Петербурга, Челябинска, Тюмени – рассматривают теоретические и практические аспекты транспортной психологии, социальной психологии, истории психологии и проблем образования в транспортном вузе. Статьи посвящены результатам исследований профессиональной и учебной деятельности, личности действующего и будущего специалиста, социальных отношений, психического и физического здоровья водителей.

Издание адресовано психологам, социологам, врачам, преподавателям, аспирантам, магистрантам, студентам высших учебных заведений, руководителям и специалистам в сфере управления человеческими ресурсами в транспортной сфере.

Печатается по решению Ученого совета факультета «Экономика и менеджмент» ФГБОУ ВО ПГУПС.

ISBN 978-5-7641-1446-0

© ФГБОУ ВО ПГУПС, 2020

## Содержание

<i>Бендас Т. В.</i> Гендерно-психологические проблемы технического образования.....	5
<i>Бендюков М. А.</i> Иерархия или сеть: основные модели организации.....	6
<i>Березовская И. П.</i> Интеллектуальные способности, профессиональные склонности и локус контроля в период ранней юности .....	8
<i>Булгакова О. С.</i> Механизмы формирования активных и пассивных защит разного уровня организации личности в состоянии профессионального напряжения.....	11
<i>Ермакова Е. С., Андрюшенко Д. А.</i> Связь креативности, тревожности и совладающего поведения студентов транспортного вуза.....	13
<i>Ермакова Е. С., Царёва В. А.</i> Особенности кризиса юности, самооценки и тревожности студентов транспортного вуза.....	14
<i>Демакова Л. Е.</i> Оценка личностной готовности водителя к законопослушному вождению.....	16
<i>Доценко Е. Л.</i> Двое за одним рулем: гражданин и личность.....	17
<i>Иванов М. В.</i> Репродуктивная и креативная стратегии мышления у студентов-первокурсников.....	19
<i>Иванов М. В.</i> Эмпирическое исследование основных культурно-психологических ориентаций современного студента ПГУПС.....	21
<i>Казначеева Н. Б., Мазурова И. С.</i> Особенности социально-психологической адаптации и выбора копинг-стратегий у студентов с высоким уровнем активности в социальных сетях.....	23
<i>Кедич С. И., Лискова Л. А.</i> Жизнестойкость и личностные черты у студентов транспортного вуза .....	25
<i>Кедич С. И., Шарипов Т. Б.</i> Самоотношение и личностные характеристики работающих и обучающихся юношей и девушек .....	27
<i>Лазорак О. В., Лазорак Р. А.</i> Карьерные ориентации студентов аэрокосмического факультета университета на начальном этапе профессионального обучения .....	29
<i>Лобанова Ю. И.</i> О факторах надежности деятельности водителя.....	32
<i>Шамиева В. А., Николаева Е. Н., Пьянова Д. А.</i> Изучение агрессивности студентов как социально-психологического феномена .....	33

<i>Оконешникова О. В.</i> Психологические предпосылки становления профессионального мышления в учебной деятельности .....	35
<i>Пархоменко И. А., Колпакова А. В.</i> Социально-психологические факторы сохранения здоровья сотрудников транспортных предприятий.....	36
<i>Пархоменко И. А., Шунаева Г. А.</i> К вопросу о формировании управленческих компетенций менеджеров транспортной сферы .....	38
<i>Синельникова Е. С.</i> Переживание тревоги и гнева в юношеском и зрелом возрасте.....	39
<i>Синельникова Е. С.</i> Культурно-ценностные ориентации и взаимодействие в конфликте у российской и голландской студенческой молодежи .....	41
<i>Соловьева Е. А.</i> Учет эмоциональных отношений при проектировании транспортно- коммуникационных узлов города.....	43
<i>Соломин И. Л.</i> .....	44
Современные проблемы, перспективы развития и психологические аспекты транспортных систем.....	44
<i>Карагачева М. В., Фрейдинова Д. А., Чеботков И. А.</i> Самоактуализация и уровень субъективного контроля работников локомотивных бригад .....	46
<i>Церфус Д. Н.</i> Психологическое благополучие человека как фактор сохранности профессионального здоровья специалистов.....	48
<i>Щелокова Е. Г.</i> Динамика карьерных ориентаций будущих работников транспортной сферы в процессе обучения в вузе.....	50
<i>Яценко А. В.</i> Исследование распространенности синдрома обструктивного апноэ сна у профессиональных водителей.....	52
<i>Яценко Е. Ф., Данилина А. Д.</i> Различия самоактуализационных характеристик и субъективного благополучия у начальников поездов и машинистов железной дороги .....	54
Список авторов .....	58

## **Гендерно-психологические проблемы технического образования**

*гендер, пол, техническое образование.*

Современное образование, получаемое в техническом вузе, имеет определенную специфику в связи с таким фактором, как половой состав студентов и преподавателей. Мы проанализировали зарубежную литературу по гендерной психологии и провели пилотажное исследование в ПГУПС (студенты I–III курсов, психологи и программисты, возраст 17–26 лет, всего 106 человек: 79 женщин и 27 мужчин). Сравнение данных позволяет сделать некоторые выводы.

Существует проблема соответствия пола наставника и обучаемого (это соответствие облегчает профессиональное становление последних [4]). Испытуемые отмечали, что преподаватели разного пола отличаются: подачей материала и восприятием мира в целом – эмоциональностью, мягкостью и более тесными личными контактами со студентами (женщины); структурированностью представления материала, сдержанностью, юмором (мужчины). Как студенты, так и студентки в качестве будущего начальника чаще выбирали мужчину (что соответствует гендерному стереотипу).

2. Техническое образование женщин, как правило, не одобряется и даже провозглашается неспособность женщин быть математиками, к примеру [1]. В нашем исследовании отмечалось, что есть девушки, которые испытывают тягу и интерес к техническим специальностям и, несмотря на трудности в обучении, они с удовольствием осваивают эти специальности. Часто назывались мотивы поступления – лучшие перспективы в профессии и будущее материальное благополучие, а также доступность бюджетного обучения.

Отмечалась как закономерная и конкуренция психологов разного пола на рынке труда [2] (клиенты выбирают психолога не только по профессиональным качествам, но и по полу).

Эйджизм (предубеждения в связи с возрастом) – ограничения для работы пожилых людей [3] – не был обнаружен в нашем исследовании. Хотя студенты отмечали, что пожилые преподаватели отличаются от молодых рядом негативных черт (консерватизм, устаревшие методы преподавания, ухудшение памяти и внимания), в то же время сообщали об их большом опыте, знаниях и мудрости, заслуживающих уважения.

Таким образом, наши данные частично отличаются от западных. Можно использовать их для совершенствования процесса обучения в техническом вузе – как для девушек, так и для юношей.

### **Библиографический список**

1. Benbow C. P., Stanley J. C. Sex differences in mathematical reasoning ability: more facts / The Psychology of Women: Ongoing debates. – New Haven; L., 1987. – Pp. 336–340.
2. Copeland C. L., Driskel J. E., Salas E. Gender and reactions to dominance. Special Issue: gender in the work-place // J. of Social Behavior and Personality. – 1995. – Vol. 10. – N 6. – Pp. 53–68.
3. International J. of Psychology: Abstracts of 27 International Congress of Psychology. – Stockholm, 2000. – P. 419.
4. Powell G. N., Butterfield D. A. Investigating the “Glass ceiling” phenomenon: an empirical study of actual promotions to top management // Academy of Management J. – 1994. – Vol. 37. – N 1. – Pp. 68–86.

**М. А. Бендюков**

### **Иерархия или сеть: основные модели организации**

*организация, иерархия, сеть.*

Современная теория организации накопила достаточный опыт описания данного феномена. К их числу следует отнести, в частности, НОТ Ф. Тейлора, административную теорию А. Файоля, бихевиористский подход Э. Мейо, бюрократическую теорию М. Вебера, управление по целям П. Друкера и т. д. Тем не менее, все эти модели не выходят за рамки эмпирического инженерного подхода. Фактически задача научного менеджмента – полная ликвидация свободы деятельности в рабочем процессе, так чтобы организация стала похожа на машину, а рабочие – на части ее механизма. Метафорически говоря, организация – это сложный механизм, наподобие порталного крана или прокатного стана. Нетрудно заметить, что в основе этих описаний организации лежит иерархическая модель, понимаемая как древовидная структура, состоящая из объектов разных уровней. В качестве объектов здесь выступают подразделения, которые, в свою очередь, имеют древовидную структуру руководства и подчинения. Несомненно, в теории менеджмента имеется понимание, что организация – это социотехническая система, состоящая из людей, обладающих собственной психикой и самоактивностью. Однако в рамках иерархической модели это проявляется как субъект-объектный подход к управлению, где субъектом управления является менеджер, а объектом – подчиненные. Таким образом, психологические аспекты функционирования организации учитываются недостаточно.

Проблема состоит в том, что данный подход уместен лишь в случаях традиционного индустриального труда, где труд может быть строго регламентирован и его результат легко контролировать. Однако современное развитие экономики привело к резкому увеличению сложного труда, когда способ достижения трудовой цели, а зачастую и сама цель не могут быть сформулированы с точностью технических регламентов. Отсюда возникает задача переосмысления базовой модели организации.

Методологически иным можно признать сетевой подход, где организация рассматривается как совокупность факторов, связанных условиями координации и сотрудничества в горизонтальной плоскости. Наиболее удачной сетевой моделью организации следует признать «модель участвующих сторон» Мастенбрука. Ее автор полагает, что организации представляют собой сети взаимозависимых групп. Отношения между группами характеризуются сотрудничеством и конкуренцией. Люди зависят друг от друга и имеют в то же время собственные интересы. Развивая свою модель, Мастенбрук определяет, какие типы отношений связывают субъекты внутри организации. Он выявил четыре типа отношений: силы (власти) и зависимости (подчиненности); деловые («инструментальные»); социоэмоциональные; переговорные. «Баланс напряжения» (т. е. динамическое равновесие между возможными полюсами) в этих отношениях во многом определяет уникальность структурно-функционального дизайна организации. Таким образом, организация – это внутренне противоречивое образование, в котором сосуществуют центростремительная и центробежная тенденции. Первая подталкивает индивида к сотрудничеству, поиску общих целей и интересов, к взаимодействию с себе подобными. Вторая связана с нежеланием подчинять свои интересы общей цели. Согласно модели участвующих сторон, эти противоречивые тенденции, существуя одновременно, создают напряжение в отношениях между организационными субъектами. Динамический баланс такого напряжения в разных типах отношений рождает уникальную рабочую среду, свойственную организации в конкретный момент ее существования. Представляется, что данная модель в значительно большей степени учитывает как психологические особенности работников, так и внешние обстоятельства трудовой деятельности.



## **Интеллектуальные способности, профессиональные склонности и локус контроля в период ранней юности**

*интеллект, локус контроля, профессиональные склонности.*

Реализация личностного и интеллектуального потенциала человека является одной из важнейших составляющих его профессионального успеха. В связи с этим исследование факторов, которые обеспечивают академические достижения представителей юношеского возраста, важно и с точки зрения прогноза успешности их дальнейшего обучения, и в связи с той ролью, которую эти факторы играют в дальнейшей профессиональной карьере. Психологические исследования В. В. Столина, Е. Ф. Бажина с соавт. [1] показали важную роль параметров субъективного контроля в эффективности человеческой деятельности; исследования В. Штерна [7], Д. Б. Богоявленской [3], В. Д. Шадрикова [6] показали важную роль интеллектуальной составляющей в успешности человеческой деятельности.

Субъективный контроль – один из важнейших механизмов регуляции поведения и познавательных процессов, он предполагает наличие у субъекта эталона и потенциала получения сведений о контролируемых действиях и состояниях. В результате самоконтроля субъект способен осуществить осознанный выбор наиболее допустимых и успешных форм реагирования на обстоятельства окружающей действительности. Планируя, осуществляя решения, человек обдумывает, движется к цели, но при этом один приписывает ответственность за то, что происходит, внешним обстоятельствам, другой – собственным усилиям. За подобными стратегиями проступает склонность субъекта видеть источник управления своей жизнью во внешней среде либо в самом себе. Это свойство называется локусом контроля. Понятие в психологии получило распространение благодаря исследованиям Д. Роттера [8], рассматривающего локус контроля как устойчивое свойство индивида, которое формируется в процессе его социализации, указывает на такие качества субъекта как самостоятельность, активность в достижении целей, развитие личной ответственности за происходящие с ним события.

Интеллект же рассматривается как «целостно функционирующая в связанном сознании человека совокупность познавательных процессов, обладающих структурированностью и иерархизированностью», выполняющих функцию интеграции, регуляции и отражения [5].

Целью исследования было установление наличия связи интеллектуальных характеристик и параметров субъективного контроля на пути профессионального самоопределения.

Методологическая база исследования определяется принципом взаимосвязи профессионального и личностного развития. Для определения интернальности и экстернальности личности был использован опросник «Уровень субъективного контроля» [1], разработанный Е. Ф. Бажиным, Е. А. Голынкиной и А. М. Эткиндоном в 1984 году на основании концепции локуса контроля Джулиана Роттера. Для диагностики общего уровня интеллектуальных способностей был использован «Краткий ориентировочный, отборочный тест» являющийся адаптацией «Кадрового теста Вандерлика» и разработанный В. Н. Бузиным в конце 1980-х годов [2]. Этот тест показывает комплексный многопараметрический показатель общих способностей человека. Для самооценки профессиональных интересов и способностей использовалась анкета «Ориентация», разработанная И. Л. Соломиным [2].

В процессе проведения исследования было опрошено 50 учеников 11 класса гимназии № 3 Инты (Республика Коми). В результате исследования с помощью методики «Краткий ориентировочный отборочный тест» выявлен общий уровень интеллектуальных способностей школьников 11 класса. У 30 % (15 человек) уровень интеллектуальных способностей выше среднего; этим молодым людям доступно освоение широкого круга профессий. Кроме того, уровень их интеллектуального развития достаточен для того, чтобы они могли рассчитывать на довольно высокую успешность деятельности в любой профессии творческого класса. 55 % (30 человек) показали средний уровень интеллектуальных способностей и 10 % (5 человек) – ниже среднего. Невысокий результат по данному тесту не может быть признаком психологической профессиональной непригодности к какой бы то ни было специальности [4]. Однако недостаточно высокая оценка указывает на то, что эти представители раннего юношеского возраста будут испытывать определенные затруднения в процессе профессионального обучения и дальнейшей практической деятельности в сфере профессий творческого класса.

С помощью методики «Уровень субъективного контроля» были определены типы локализации контроля – экстернальной и интернальной. Результаты таковы: 66 % (33 человека) имеют экстернальный (внешний) тип локуса контроля, 34 % (17 человек) имеют интернальный (внутренний) тип.

Те, для кого характерен внешний локус контроля, убеждены, что их успехи и неудачи зависят прежде всего от внешних ситуаций, к которым могут быть отнесены и условия окружающей среды, и действия других людей, и разного рода случайности, везение или невезение, и т. д. Для субъектов с внешним локусом контроля характерно то, что они не воспринимают всерьез свою роль в тех или иных событиях собственной жизни. Это касается не только неудач: свои успехи, достижения и радости экстерналы скорее припишут внешним обстоятельствам, везению, счастливой

судьбе, воле Бога, помощи других людей, нежели себе. Отрицательным результатом такой позиции оказывается пассивность, отсутствие стремления к достижению своих целей. У 34 % опрошенных (17 человек) определен внутренний локус контроля. Интерналы считают, что большинство важных событий в жизни было результатом их собственных действий, они чувствуют свою ответственность за эти события и за то, как складывается их жизнь в целом. Интерналы полагают, что всего добились сами, что способны достигать своих целей. Ответственность за все отрицательные события интерналы тоже берут на себя. Такие люди считают свои действия важным фактором в складывающихся межличностных отношениях. Интерналам присуща активная жизненная позиция, независимость и ответственность за себя, они чаще, чем экстерналы, достигают успеха в творческой и профессиональной деятельности, менее тревожны и агрессивны, способны более стойко защищать свои принципы.

На основании опросника профориентации, разработанного И. Л. Соломиным для определения самооценки профессиональных интересов и способностей молодых и взрослых людей, было выяснено, что 24 % опрошенных (12 человек) ориентированы по признаку «характер труда» на исполнительский труд, и склонности их – в той же группе профессий, что и способности. Эти испытуемые склонны выполнять работу согласно определенному шаблону, с соблюдением правил и нормативов, а также инструкций; решения принимать они стремятся в соответствии со стереотипами. Их характеризует умение четко выполнять инструкции и указания, работать по образцу, дисциплинированность. 30 % опрошенных ориентированы на творческий труд, и склонности их – в той же группе профессий, что и способности. Эти молодые люди направлены на анализ, испытания, контроль, планирование своей и чужой деятельности, на организацию и управление.

48 % опрошенных указали, что наиболее привлекательный для них тип профессий не совпадает с характером деятельности, которую они могут выполнять лучше всего. Если и склонности, и способности относятся испытуемым к одной и той же группе профессий, значит, ему нравится делать именно то, что он умеет. Поэтому можно было бы ожидать, что, выбрав ту или иную профессию, они не только смогут добиться в ней успехов, но это принесет им удовольствие. В случае если наиболее привлекательный для этих людей тип профессий не совпадает с характером деятельности, которую они могут делать лучше всего, им предстоит выбрать, чему отдать предпочтение при выборе профессии – склонностям или способностям. Если человеку нравится какой-либо вид деятельности, то он занимается им в течение большего времени, затрачивая на него больше усилий, поэтому соответствующие способности могут развиваться и совершенствоваться. Но верно и обратное. Если человек обладает выраженными

способностями к какому-то виду деятельности, то он лучше с ним справляется и испытывает большее удовольствие, когда им занимается. Именно поэтому данный вид деятельности становится для него более привлекательным.

### **Библиографический список**

1. Бажин Е. Ф. Метод исследования уровня субъективного контроля / Е. Ф. Бажин, Е. А. Голынкина, А. М. Эткинд // Психологический журнал. – 1984. – Т. 5. – № 3. – С. 152–163.
2. Бендюков М. А. Ступени карьеры: азбука профориентации / М. А. Бендюков, И. Л. Соломин. – СПб. : Речь, 2006. – С. 65–70.
3. Богоявленская Д. Б. Что выявляют тесты интеллекта и креативности? // Психология. Журнал Высшей школы экономики. – 2004. – Т. 1. – № 2. – С. 54–65.
4. Зеер Э. Ф. Психология профессионального самоопределения в ранней юности / Э. Ф. Зеер, О. Рудей. – М. : МПСИ; МОДЭК, 2008.
5. Интеллектуальный потенциал человека: проблемы развития ; под ред. А. А. Крылова, Л. А. Головей. – СПб. : Изд-во СПбГУ, 2003. – С. 14.
6. Шадриков В. Д. Деятельность и способности / В. Д. Шадриков. – М., 1994.
7. Штерн В. Умственная одаренность / В. Штерн. – СПб., 1997.
8. Rotter J. B. Social learning and clinical psychology. – N. Y. : Prentice-Hall, 1954.

**О. С. Булгакова**

### **Механизмы формирования активных и пассивных защит разного уровня организации личности в состоянии профессионального напряжения**

*активные и пассивные защиты, уровни организации личности, профессиональное напряжение.*

В условиях современности базовые реакции человека на внешние стимулы остались прежними, но сами стимулы претерпели качественное изменение. Поэтому остается важным понимание действия на личность качественно новых раздражителей и ответа на них. Реакции обороны и нападения являются врожденными формами защиты от событий окружающей среды. Начиная с рождения, защиты как первая реакция на стимулы окружающей среды являются постоянными спутниками здоровой личности [1, 2].

Защиты можно подразделить на активные и пассивные; при пассивных личность закрывается и не тратит энергию на окружающий мир. Вероятно, вид защиты зависит от доминирования на текущий момент работы симпатического или парасимпатического отдела нервной системы. Есть люди с врожденными характеристиками доминирования того или иного от-

дела вегетативной системы, их реакции «запрограммированы» и предсказуемы. Но у большинства людей доминирование не имеет устойчивого характера, и их реакции непредсказуемы. Может быть, с этим и связан пресловутый «человеческий фактор» – непредсказуемость реакции при чрезвычайной ситуации. Поэтому так важен профотбор, основанный на изучении предрасположенности личности к активному или пассивному ответу (см. табл.).

*Таблица*

**Некоторые примеры активных и пассивных защит разных уровней организации личности**

Уровень организации личности	Активные защиты (изменение себя и окружающего мира)	Пассивные защиты (сохранение неизменным себя при неподконтрольном изменении окружающего мира)
Творческий	Самотворчество	Чтение книг той тематики, которая на данный момент стрессогенна, просмотр аналогичных фильмов
Социальный	Сублимация	Профессиональное выгорание
Поведенческий	Крик о голоде и жажде при рождении	Изоляция
Психологический	Регрессия, отказ, рационализация, обратная реакция	Отрицание, забывание, социальная идентификации, проекция
Психофизиологический	Блокировка памяти о неприятных событиях, искажение понимания событий	Замедление скорости обработки поступающей информации
Физиологический	Аллергическая реакция	Адаптация

Включение механизма защит любого уровня организации личности – это врожденная способность активно или пассивно отвечать на воздействие внешней среды. В основе этой способности лежит работа адаптационных механизмов. Защиты любого уровня или подуровня организации – неосознаваемый психофизиологический процесс, направленный на минимизацию отрицательных переживаний, несущий в себе искажение объективной информации. Причиной формирования защит является необходимость выживания в изменяющемся окружающем мире, когда информационная травматизация способна нанести личности урон – физический, психофизиологический, психологический, поведенческий, социальный или креативности самовыражения. Человек в этом случае меняется качественно. Таким образом, поставленные вопросы требуют своего изучения и решения, т. к. их дальнейшее игнорирование не представляется возможным.

### Библиографический список

1. Булгакова О. С. Изменение личности при постстрессорных психосоматических нарушениях / О. С. Булгакова // Вестник психофизиологии. – № 1. – 2014. – С. 25–30.
2. Кузнецова Т. Г. Взаимосвязь изменений разных уровней организации личности при остром стрессе / Т. Г. Кузнецова, М. В. Горбачева, С. А. Буркова, О. С. Булгакова // Журнал «Фундаментальные исследования». – 2014. – № 12. – Ч. 1. – С. 192–196.

**Е. С. Ермакова, Д. А. Андрюшенко**

### **Связь креативности, тревожности и совладающего поведения студентов транспортного вуза**

*креативность, тревожность, совладающее поведение, студенты вуза.*

Креативность выражается «восприимчивостью, чувствительностью к проблемам, открытостью к новым идеям и склонностью разрушать или изменять устоявшиеся стереотипы с целью создания нового, получения нетривиальных, неожиданных и необычных решений жизненных проблем» [1; с. 17]. Хотя большинство авторов отмечают положительное влияние креативности на успешную адаптацию к социуму, имеется тенденция рассматривать креативность в негативном ключе, приписывая ей отрицательную роль в выборе стратегий совладания [2].

Гипотезы исследования:

- существуют различия между характеристиками креативности, тревожности и совладающего поведения у студентов различных направлений подготовки транспортного вуза;
- структура связей показателей креативности, тревожности и совладающего поведения студентов различных направлений подготовки имеет специфические особенности.

Методический инструментарий исследования составили: тест Э. П. Торренса «Завершение картинок» в адаптации А. Н. Воронина; методика «Выявление личностной и ситуативной тревожности» Ч. Д. Спилбергера, Ю. Л. Ханина; «Копинг-тест» Р. Лазаруса и С. Фолкман в адаптации Т. Л. Крюковой, Е. В. Куфтяк, М. С. Замышляевой. Выборка представлена 60 студентами технического, экономического, психологического направлений подготовки Петербургского государственного университета путей сообщения в возрасте 18–21 года.

Однофакторный дисперсионный анализ не выявил значимых различий показателей креативности, тревожности и копинг-стратегий студентов разных направлений подготовки. Корреляционный анализ обнаружил достаточно развитую структуру совладающего поведения и использование в

стрессовых ситуациях креативного потенциала студентами технического и экономического направлений подготовки, менее развитую структуру совладающего поведения и незначительное использование в стрессовых ситуациях креативного потенциала студентами психологического направления. Выявлено, что креативные студенты способны контролировать своё состояние и решать проблемы посредством его изменения, при этом креативность позволяет изменить условия межличностного взаимодействия с другими людьми и тем самым помогает разрешить стрессовую ситуацию. Результаты исследования позволяют полагать, что креативность может выступать как ресурс, способствующий преодолению тревожности и совладанию со стрессом.

### **Библиографический список**

1. Ермакова Е. С. Развитие креативного потенциала личности студента / Е. С. Ермакова // Вестник ЛГУ им. А. С. Пушкина. Научный журнал. Серия «Психология». – 2014. – № 2 (Т. 5). – С. 13–23.

2. Хазова С. А. Помогает ли креативность справляться с трудностями? / С. А. Хазова // Актуальные проблемы психологии личности / Науч. ред. К. В. Карпинский. В 2 ч. Ч. 1. – Гродно : Гродненский государственный университет им. Я. Купалы, 2012. – С. 102–120.

**Е. С. Ермакова, В. А. Царёва**

### **Особенности кризиса юности, самооценки и тревожности студентов транспортного вуза**

*кризис юности, самооценка, тревожность.*

По мнению ряда авторов, ценность юношеского кризиса состоит в том, что молодой человек включает в свой внутренний мир знание о себе, приводя его в соответствие с требованиями социума. Самооценка в юности становится стержнем этого процесса, органично включенным в самопознание личности [1, 3]. При этом тревожность перестает быть феноменом, сопровождающим кризисы развития, и либо оптимизируется, либо становится частью самой личности [2].

Гипотезы исследования:

- существуют различия показателей переживания кризиса юности, самооценки, тревожности у студентов вуза – юношей и девушек;
- структура связей показателей переживания кризиса юности, самооценки, тревожности имеет особенности у юношей и девушек.

Выборка представлена студентами I–III курсов Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I в количестве 50 человек, из них 25 девушек и 25 юношей, в возрасте 18–20 лет. Процедура исследования включала использование методик определения духовного кризиса Л. В. Шутовой и А. В. Ляшук, исследования самооценки личности по С. А. Будасси, субъективной оценки ситуационной и личностной тревожности Ч. Д. Спилбергера и Ю. Л. Ханина.

Однофакторный дисперсионный анализ полученных результатов по исследуемым характеристикам переживания кризиса юности, самооценки и тревожности выявил значимые различия в показателях самооценки и личностной тревожности юношей и девушек, при этом более высокой самооценкой обладают юноши, а личностная тревожность выше у девушек. Корреляционный анализ результатов показал, что пол прямо связан с тенденцией возникновения кризиса. При этом чем выше у молодого человека личностная тревожность, тем больше вероятность возникновения кризиса. Выявлены различия в корреляционных связях показателей самооценки, тревожности и кризиса юношей и девушек. Если у юношей данные личностные особенности не связаны с показателями кризиса, то у девушек самооценка прямо связана с тенденцией возникновения кризиса с ориентацией на будущее. Можно предположить, что высокая самооценка девушек-студенток, основанная на стремлении выйти на новый уровень своего развития, может способствовать тенденции возникновения кризиса, поскольку сопровождается экзистенциальными переживаниями, составляющими его сущность.

#### **Библиографический список**

1. Ермакова Е. С. Переживание и преодоление кризиса идентичности у юношей и девушек / Е. С. Ермакова // Научный поиск. – 2018. – № 4 (30). – С. 3–5.
2. Тарасова Р. Е. Проблема тревожности студентов / Р. Е. Тарасова // Международный студенческий научный вестник. – 2016. – № 5–1. – С. 23–25. – URL : <http://eduherald.ru/ru/article/view?id=15327>.
3. Чернобровка С. В. Кризис юности у студентов как кризис взросления / С. В. Чернобровка // Вестник Омского университета. Серия «Психология». – 2014. – № 1. – С. 24–31.



## Оценка личностной готовности водителя к законопослушному вождению

В наш безумно быстрый век невозможно представить человека без транспорта, будь то личный автомобиль или общественный транспорт. Некоторые государства, в том числе Германия, создают специальные системы выбраковки тех участников дорожного движения, уровень ответственности которых порождает неоправданно высокие риски для остальных. В таких случаях идет речь об изъятии водительских прав с обязательством пройти медико-психологическое обследование на пригодность к безопасному вождению. В психологическом аспекте такого обследования перед психологом стоят следующие задачи:

- собрать информацию о причинах некорректного поведения;
- определить процесс изменения в привычных (некорректных) моделях поведения водителя, развитых вследствие некорректных внутренних установок по отношению к ПДД;
- дать прогноз готовности водителя к безопасному участию в дорожном движении.

Наша задача состоит в описании критериев, позволяющих психологу принять аргументированное (не просто «верю – не верю») решение и дать прогноз о готовности водителя в будущем к вождению с пониженным уровнем риска. В рамках доклада обсуждаются критерии, влияющие на принятие психологом обоснованного решения о готовности водителей, ранее лишенных водительских прав, снова получить право водить автомобильный транспорт (в том числе профессионально). В процессе обследования оцениваются следующие параметры: правдивость повествования, открытость; повествование от первого лица; осознание опасности, собственного некорректного поведения; способность к самоанализу, определение первопричины поведения; готовность к его изменениям, наличие ресурсов; опасности рецидива. Здесь нет единого тестового опросника. Психолог вправе сам решать, как и в каком порядке задаются вопросы. Но существуют общепринятые критерии оценки\*, которых придерживается большинство экспертов. Во время интервью большое значение придается не только смыслу, но и словам, которыми оперирует опрашиваемый.

Мы остановились на основных моментах, на которые психологу стоит обратить внимание во время оценки опроса, чтобы принять аргументированное решение. Придерживаясь этих критериев, эксперту удобнее разделить собственную симпатию (антипатию) и обоснованное суждение.

---

\* Schubert W., Dittmann V., Brenner-Hartmann J. Beurteilungskriterien. 3. Auflage / Kirchbaum Verlag Bonn, 2013. – 364 с.

## Двое за одним рулем: гражданин и личность

*ответственность, социальный индивид, личность, регламентация поведения на дороге, законопослушность.*

Самым распространенным феноменом в категории «человек и транспорт» является «водитель и автомобиль». Практически каждый посвящен в круг проблем, связанных с дорожным движением и автоперевозками. В силу наличия риска травматизации и угрозы гибели участников дорожное движение регламентируется по нескольким переменным:

- формальные отношения на дороге и за ее пределами;
- техническое состояние транспортных систем и инфраструктуры;
- водительская квалификация;
- коммуникация между участниками дорожного движения.

Но есть еще и реальное поведение водителей на дороге, определяемое их индивидуальными особенностями.

Наша задача – обсудить психологический статус субъекта, выступающего адресатом разных видов регламентации (регуляции).

Воспользуемся сравнительно устоявшейся в отечественной психологии типологией, различающей: а) организм (индивид); б) социальный индивид; в) личность; г) индивидуальность. Формальные отношения на дороге и водительская квалификация соотносятся с организмом и социальным индивидом и вполне позволяют регламентировать себя с помощью правовой системы и организационных мер. Однако коммуникация между участниками дорожного движения и реальное поведение водителей регулируются преимущественно личностными и индивидуальными особенностями, и частично – социальным индивидом.

Эта принципиальная разница между формальной регламентацией и личностной регуляцией обозначает границу, с которой начинается предмет исследования и обслуживания со стороны психологии.

Как социальный индивид водитель транспорта – субъект социальных отношений:

- с другими водителями;
- с пешеходами;
- с государством в лице сотрудников ГИБДД;
- с государством через систему регулирования дорожного движения.

Как личность водитель транспорта – субъект своих поступков, основанных на:

- отношении к государственной системе регулирования дорожного движения (ПДД и дорожная инфраструктура);

- готовности считаться с намерениями других участников дорожного движения;
- ситуативных решениях проблемных дорожных ситуаций.

Если для юристов водитель – это паспортная личность (гражданин), то для психологов, работающих с водителем, очевидно требуется различать заметно больше:

а) знания и доведенные до навыков умения – то, что оценивается в автошколе и на экзамене в ГИБДД; психолог может потребоваться в случае возникновения трудностей при овладении навыками или при отклонениях от оптимального психического состояния (например, избыточного волнения);

б) характер, определяющий стиль вождения и коммуникацию на дороге; участникам дорожного движения чаще всего важен не сам характер, а то, насколько стиль вождения данного индивида вписывается в рамки ПДД;

в) личность, определяющая ответственность и приоритеты ценностей конкретного водителя как участника дорожного движения; в этом аспекте обнаруживаются широкие возможности для работы психолога.

Главная характеристика водителя как личности, важная для других, – ответственность. Ответственность – это готовность человека иметь дело с последствиями своих действий (решений). Ярким признаком дефицита ответственности у водителя выступают отговорки: «не обратил внимания», «не было выбора», «несправедливо», «не получилось», «не справился», «не успел подумать» и т. п. Основные линии снятия ответственности: «не было выбора» и «сила обстоятельств». В обоих случаях человек адресует к зависимости: не было свободы выбора – нет и ответственности.

Возвращение ответственности поэтому опирается на анализ наличия в проблемной ситуации альтернатив для выбора, между которыми была или имеется возможность выбирать.

И наоборот: принятие ответственности проявляется в признании наличия выбора, в объяснении оснований для своего решения, а также склонности рассматривать обстоятельства скорее не как препятствия, а как условия задачи.

Дорожные ситуации сменяются постоянно, и в каждой неизбежно принимается некое решение. Большинство из этих выборов инструментальные (выбор траектории, определение приоритетов движения и т. п.), они весьма детально регламентируются юридическими нормами. Но остается еще немало нерегламентированных возможностей для проявлений индивидуальности и личности, которые в принципе не могут быть регламентированы с помощью норм и правил. Часть этих возможностей обусловлены характером водителя, часть – его ценностными предпочтениями.

Но ключевым рубежом для индивидуальных «вольностей» выступает законопослушность. Степень законопослушания зависит от степени присвоения требований закона, которую уместно описать в терминах теории морального развития Лоренца Колберга:

- доконвенциональный уровень: (1) ориентация на наказание и послушание (страх перед наказанием); (2) ориентация на удовлетворение своих желаний (удовлетворение);
- конвенциональный уровень: (3) ориентация на ожидания и требования членов своей группы (семьи, друзей, коллег); (4) ориентация на нормы общества (поддержание социального порядка);
- постконвенциональный уровень: ориентация на безличные моральные стандарты, в нашем случае это высшая степень законопослушания – не из-за страха, не ради чьих-то интересов, а из принципа.

Особый интерес для психолога представляет рубеж законопослушности, поскольку здесь наиболее ярко вскрывается работа личности. На психологической консультации можно составить прогноз поведения водителя, претендующего на возвращение водительского удостоверения. Объединение критериев на наличие ответственности и степени принятия общественных норм позволяет довольно надежно оценивать законопослушность, прогнозировать ее реализацию в реальном дорожном поведении.

Основные принципы такого тестирования состоят в следующем:

- проверка умения и желания оценивать перспективу (последствия). Основной вопрос: «Что произойдет/случится, если...?»;
- выяснение атрибутивного стиля – привычки объяснять причины событий, поступков и исходов. Например, локус контроля;
- выявление ценностей, определяющих для водителей основания совершаемых поступков.

Подробнее опыт такой работы в Германии обсуждается в сообщении Л. Е. Демаковой, размещенном в данном сборнике материалов конференции.

**М. В. Иванов**

### **Репродуктивная и креативная стратегии мышления у студентов-первокурсников**

*стратегии мышления, репродуктивность, креативность, творческий потенциал, личность.*

При анализе общей подготовленности студентов I курса транспортного вуза имеет смысл определить ориентацию их мышления на репродуктивную или креативную стратегию. В условиях кризиса современного образования более точное знание в указанной области должно помочь уяснить характер построения учебного процесса в стенах университета. Исходным предположением является гипотеза, что гарантированным уровнем

школьной подготовки будет преимущественно репродуктивный. 32 студентам-первокурсникам ПГУПС были предложены следующие диагностические процедуры.

1. Определение уровня общекультурной эрудиции. Студентам предлагается список, состоящий из 16 имен известных людей (составлен автором). Отвечающим говорят следующее: «Вам предложены имена известных людей, в отношении которых нужно указать: род деятельности; национальность либо культурную или государственную принадлежность; время жизни – век или эпоху». Например, Суриков – художник, русский, XIX век. Установление уровня эрудиции осуществляется следующим образом: за правильное определение рода деятельности выставляется 1 балл; время жизни – 1 балл, национальности – 1 балл, т. е. за полную характеристику одного имени выставляется 3 балла.

2. Определение уровня развития навыков математического мышления – по методике «Числовые ряды» [1, с. 111]. Инструкция для выполнения: «Вам будут предложены числовые ряды. Найдите закономерность, образующую ряд, продолжите ряд на еще одно число» (на выполнение дается 10 минут). Например, 18 20 24 32 (продолжение ряда: 48). Высокие результаты отражают развитость алгоритмизированного математического мышления.

3. Определение вербальной развитости – истолкование пословиц (способность воспринимать переносный смысл, умение формулировать свои мысли, владение письменной речью). Инструкция: «Вам предложены восемь русских пословиц. Напишите, как вы их понимаете». При анализе ответов используются следующие принципы оценки: неправильное истолкование – 0 баллов; конкретное истолкование – 1 балл, оно имеет место, когда в ответе поясняется именно конкретная ситуация, отсутствует понимание переносного смысла высказывания; неучет объема содержания пословицы – 2 балла (слишком расширительное или суженное понимание); правильное (в полном объеме) истолкование пословицы – 3 балла.

4. Определение воображения и творческого потенциала личности по пятому субтесту Торренса «Необычные способы употребления» [2, с. 339]. Задание: «Вам предлагается назвать как можно больше областей, где применяется кирпич. Чем неожиданнее и интереснее будет применение кирпича, тем лучше. Старайтесь написать как можно больше и как можно более оригинально». Оценка оригинальности ответа: любое «строительное» употребление кирпича (стены дома, дорожка, окантовка клумб, тумбы для лавки) – 1 балл; любое «весовое» (груз, единица веса, пресс-папье, противовес) и «боевое» (орудие защиты или нападения, средство метания во врагов) употребление – 2 балла; все остальные – оригинальные решения – 3 балла.

Только второй блок заданий (продолжение числовых рядов) связан с репродуктивной стратегией. Он показал хорошую школьную подготовку

студентов. Остальные три блока (с творческой ориентацией мышления) оказались статистически не связанными с ним, но связанными между собой в двух случаях. Статистическая значимость отличия коэффициента «фи» от нуля при проверке по критерию  $\chi^2$ -Пирсона между общекультурной эрудицией и истолкованием пословиц ( $\chi^2 = 5,850$ ) и между общекультурной эрудицией и продуцированием идей ( $\chi^2 = 6,150$ ) в обоих случаях соответствует уровню достоверности 95 % ( $p < 0,05$ ). Таким образом, исходная гипотеза подтвердилась. Вузу требуется активизация именно творческого потенциала студентов, т. к. их будущая профессиональная деятельность по своей сложности не может быть обеспечена чисто репродуктивными навыками.

### Библиографический список

1. Практическая психология в тестах. – М. : Аст-Пресс книга, 2003. – 396 с.
2. Ильин Е. П. Психология креативности, творчества, одаренности / Е. П. Ильин. – М. ; СПб. : Питер, 2011. – 446 с.

**М. В. Иванов**

### **Эмпирическое исследование основных культурно-психологических ориентаций современного студента ПГУПС**

*культурно-психологические ориентации, классицизм, сентиментализм, романтизм, когнитивные характеристики.*

На основе анализа смены культурных моделей, которые циклично повторяются в истории мировой культуры, наиболее часто ученые выделяют три типа основных культурно-психологических ориентаций: классицистический, сентиментальный и романтический. Система установок личности формируется под воздействием различных культурных влияний и включает три названные ориентации, из которых доминантное значение принимают те, что более соответствуют социально-психологической атмосфере конкретного исторического периода. В эпоху общественного подъема усиливается классицистический пафос социального строительства и борьбы за решение важных общенациональных задач. В годы социальной стабилизации усиливаются сентиментальные тенденции упорядочивания жизни интимной, малой группы. При достижении некоторого семейного и дружеского благополучия интенсифицируются интроспекция, стремление к персональной выделенности, непохожести на других, а в кризисных случаях – избранности и изолированности. Предметом данного исследования стали культурно-психологические ориентации современных студентов

ПГУПС. Была создана и опробована комплексная методика анализа основных типов, включающая разработанные автором данной статьи опросник-анкету, тесты на основе восприятия пословиц и афоризмов, а также изобразительного материала. (В проведении опросов студентов и обработке полученных результатов принимал участие аспирант факультета психологии СПбГУ А. Д. Карпов.) Основной гипотезой была такая: две последние модели (сентиментальная и романтическая) в настоящее время окажутся более выраженными. Дадим краткое описание культурно-психологических типов.

Классицистический тип. «Центральной темой, идеей классицизма является культ государственных, гражданских добродетелей» [1, с. 122]. Человек большой группы, принимающий последовательно и буквально общепринятые нормы, активен, упорен, назидателен, рационален, интересы дела ставит выше личных, реализует себя в вертикали власти, даже если речь идет о доминировании в неформальной группировке. Герои долга и должны управлять, опираясь на разум, правила и жертвенную мораль. Чувства, страсти, комфорт – все это тянет вниз, превращает в бездумного и опасного эгоиста. Разум, долг и воля возвышают, очищают от соблазнительной чувственной мелочности бытия, возводят личную жизнь в ранг служения.

Сентиментальный тип. Человек малой группы, с культивированием «горизонтальных» отношений (дружбы, любви, соседства), нечестолюбив, уступчив, чуток; ценит искренность, радуется уюту и сердечному взаимопониманию. Человек и его окружающие не являются случайными странниками на земле, существует «органическая прикрепленность, приращенность жизни и ее событий к месту – к родной стране со всеми ее уголками, к родным горам, к родному делу, родным полям, реке и лесу, к родному дому» [2, с. 374]. Семья мыслится как исконная, «естественная» форма человеческого общежития, и смена поколений включает в круг природных циклов рождения, роста, плодоношения и умирания. Быт выступает как сфера прекрасного и истинного существования «естественных» вещей и процессов.

Романтический тип. Направлен прежде всего на себя, ценит непохожесть, оригинальность, готов реализовывать свой талант, но желательно с достижением славы; активен, нонконформен. «Романтическая концепция человека исходит из представлений о его единовременности, изолированности, вырванности из всех земных связей. Иконное одиночество лирического «я» ... выступает одновременно и как награда за исключительность, за «непошлость», и как проклятие, обрекающее его на изгнанничество, непонимание, с одной стороны, и злость, эгоизм – с другой» [3, с. 169].

Наиболее явно выделилась группа «сентименталистов» и «романтиков». Из 198 респондентов 45 % оказались отнесены к кластеру «сентименталистов», 40 % – «романтиков», 15 % испытуемых составили группу с наиболее выраженными оценками по шкале «классицизм» ( $\chi^2 = 39,5$ ,  $df = 2$ ,

$p < 0,05$ ). Таким образом, наблюдается значимое разделение испытуемых в соответствии с культурными ориентациями, что позволяет исследовать когнитивные характеристики названных типов. Основная гипотеза исследования получила статистическое подтверждение.

#### **Библиографический список**

1. Гуковский Г. А. Русская литература XIII века / Г. А. Гуковский. – М., 1939. – 528 с.
2. Бахтин М. М. Вопросы литературы и эстетики / М. М. Бахтин. – М., 1975. – 504 с.
3. Лотман Ю. М. Анализ поэтического текста / Ю. М. Лотман. – Л., 1972. – 272 с.

**Н. Б. Казначеева, И. С. Мазурова**

### **Особенности социально-психологической адаптации и выбора копинг-стратегий у студентов с высоким уровнем активности в социальных сетях**

*социально-психологическая адаптация, копинг-стратегии, активность в социальных сетях.*

В современном мире технологии и информация играют значительную роль в жизни человека, а социальные сети являются неотъемлемым компонентом взаимодействия и развлечения молодежи. Изначально социальные сети задумывались просто как удобные площадки, где происходит общение, но поскольку они развиваются, приносят создателям и пользователям доход, помогают поддерживать общение, то конкуренция в данной сфере очень велика. Активность аудитории в разных социальных сетях может отличаться в зависимости от популярного формата контента, алгоритмической новостной ленты в самой сети, времени суток, дня недели и множества других факторов. В настоящее время пространство социальных сетей заполняют и официальные страницы высших учебных заведений, создавая там рекламу образовательных услуг, рассказывая о своих традициях и особенностях.

Для выявления характеристик социально-психологической адаптации студентов, определения их копинг-стратегий и уровня активности в социальных сетях было проведено исследование, в котором приняли участие 25 девушек и 25 юношей, обучающихся на дневном отделении, в возрасте от 18 до 23 лет, различных направлений подготовки, имеющих страницы в соцсетях. Инструментарий исследования был представлен следующими методиками: опросник «Копинг-стратегии» (Р. Лазарус и С. Фолкман, адаптация Т. Л. Крюковой, Е. В. Куфтяк, М. С. Замышляевой); методика



«Индикатор копинг-стратегий» (Д. Амирхан, адаптация В. М. Ялтонского и Н. А. Сироты), опросник социально-психологической адаптации (К. Роджерс и Р. Даймонд, модификация А. К. Осницкого), авторская анкета, направленная на выявление активности в социальных сетях. Эмпирическая часть исследования осуществлялась посредством использования различных социальных сетей, через платформу Google Forms.

Анализ результатов исследования обозначил следующие особенности, типичные для всей выборки студентов. У большинства опрошенных выявлен высокий и очень высокий уровень активности в социальных сетях. Большая часть респондентов (64 %) использует от трех до пяти социальных сетей, 24 % – одну-две социальные сети, 12 % – шесть и более сетей. 40 % опрошенных проводят в социальных сетях пять-семь часов в сутки, 24 % – более восьми часов в сутки, 30 % – от двух до четырех часов, и только 6 % – меньше одного часа в сутки. Наиболее используемыми являются социальные сети «ВКонтакте» и «Инстаграм». Основным направлением личных аккаунтов данных сетей является фотоконтент, ориентированный на демонстрацию себя, социальное одобрение и поддержку. Также данные сети наиболее удобны для личной переписки и общения в формате общих чатов.

По результатам копинг-теста Лазаруса доминирующими копинг-стратегиями являются принятие ответственности и дистанцирование. По методике Амирхана – поиск социальной поддержки (35 %), затем стратегия избегания проблем (34 %) и решение проблем (31 %). По опроснику социально-психологической адаптации наиболее высокие показатели были получены по шкале дезадаптивности, что, в свою очередь, может быть интерпретировано как своего рода уход от объективной реальности в виртуальную.

Корреляционный анализ обнаружил следующие связи показателей, характерные для всей исследуемой выборки студентов [4]. Эмоциональный комфорт обратно связан с переоценкой и прямо связан с планированием. Для переоценки характерно позитивное переосмысление, способность воспринимать трудность как очередной этап саморазвития. В то же время минусом здесь является возможная неспособность человека видеть иные действенные выходы из сложившейся ситуации. Соответственно, отсутствие решения и вызывает эмоциональный дискомфорт. При этом можно предположить, что человек себя чувствует наиболее эмоционально комфортно именно когда он сам планирует события своей жизни. Эскапизм прямо связан с планированием. При планировании человек часто уходит в мечты и, возможно, отталкиваясь от своих желаний и фантазий, вносит изменения и в свои действия, и в свою жизнь. Не исключено, что эскапизм в данном случае имеет и положительное воздействие: определяя желаемые перспективы будущей реальности, он выступает частью ее планирования.

## Библиографический список

1. Исаева Е. Р. Копинг-поведение и психологическая защита личности в условиях здоровья и болезни / Е. Р. Исаева. – СПб. : Изд-во СПбГМУ, 2009. – 136 с.
2. Квинн В. Прикладная психология / В. Квинн. – СПб. : Питер, 2000. – С. 120–158.
3. Казначеева Н. Б. Взаимосвязь уровня тревожности, мотивации достижения и копинг-стратегий у учащихся выпускных классов / Н. Б. Казначеева, Ю. А. Кёниг // Человек и транспорт. Образование. Психология. Эргономика. Эффективность и безопасность: материалы Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием. 8–9 ноября 2017 г., Санкт-Петербург; под ред. Е. Ф. Яценко. – СПб. : ФГБОУ ВО ПГУПС, 2018. – С. 59–63.
4. Мазурова И. С. Социально-психологическая адаптация и выбор копинг-стратегий студентов с разным уровнем активности в социальных сетях / И. С. Мазурова, Н. Б. Казначеева // Транспорт: проблемы, идеи, перспективы: сборник трудов LXXIX Всероссийской научно-технической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых. – СПб. : ФГБОУ ВО ПГУПС, 2019. – С. 208–212.

**С. И. Кедич, Л. А. Лискова**

### **Жизнестойкость и личностные черты у студентов транспортного вуза**

*жизнестойкость, личностные черты.*

Проблема поведения человека в напряженных жизненных ситуациях привлекает внимание многих исследователей, что объясняется информационной насыщенностью и ускорением ритма жизни современного человека. В последние годы широкое распространение в психологии приобрел ресурсный подход, зародившийся в гуманистической психологии, в рамках которой важное место заняло изучение конструктивного начала личности, позволяющего преодолевать трудные жизненные ситуации. Он рассматривается в трудах В. А. Бодрова, К. Муздыбаева, Н. Е. Водопьяновой, Л. В. Куликова, И. В. Дубровиной, Д. А. Леонтьева и др. Наиболее точно, по мнению Д. А. Леонтьева, содержанию понятия «личностный потенциал» соответствует введенное американским психологом С. Мадди понятие *hardiness*, что можно перевести как «жизнестойкость». Жизнестойкость предполагает признание человеком своих реальных возможностей, принятие реальности собственной уязвимости. Жизнестойкость – это база, на которой перерабатываются стрессовые воздействия, катализатор поведения, позволяющий трансформировать негативные впечатления в новые возможности.

Цель данного исследования: выявить связи компонентов жизнестойкости и выраженности личностных черт у студентов разных направлений подготовки. Гипотеза исследования: существуют специфические связи между жизнестойкостью юношей и девушек (студентов разных специальностей) и их личностными качествами. Инструментарий исследования представлен следующими методиками:

- 16-факторный личностный опросник Кеттелла (форма С);
- диагностический опросник «Жизнестойкость» С. Мадди, перевод и адаптация Д. А. Леонтьева, Е. И. Рассказова.

В исследовании участвовали 58 юношей и 23 девушки, обучающиеся в высшем учебном заведении – ПГУПС, Санкт-Петербург.

Средний уровень жизнестойкости у студентов всех направлений подготовки соответствует норме. Однако, как в целом по выборке, так и по каждому направлению в отдельности, показатель вовлеченности значимо ниже среднего показателя ( $t = -6,87$ , уровень значимости 0,01). Это компенсируется повышенным уровнем по шкале принятия риска ( $t = 6,89$ , уровень значимости 0,01). Значит, хотя в процессе обучения студенты не получают удовольствия от процессов, происходящих в их жизни, что может говорить о незаинтересованности студентов в своей специальности, обучении или об утомлении, они все же убеждены, что получаемые знания и опыт способствуют их развитию. Между студентами разных направлений подготовки нет значимых различий по жизнестойкости, но есть различия между юношами и девушками. У девушек уровень вовлеченности ниже, чем у юношей. Эти результаты могут говорить о том, что студентки в меньшей степени получают удовольствие от своей деятельности, чем студенты. У студентов все компоненты жизнестойкости (вовлеченность, контроль, принятие риска) связаны с факторами С и Н – такими личностными чертами как сила, эмоциональная устойчивость. Выдержанность, работоспособность, трезвый реалистичный взгляд на вещи, а также смелость и предприимчивость позволяют им выдерживать и эффективно преодолевать стрессовые ситуации.

Значимые различия в личностных качествах юношей и девушек обуславливают разные связи показателей жизнестойкости с чертами личности. Девушки проявляют гибкость в большей степени, чем юноши. В то время как юноши более склонны проявлять такие черты, как консерватизм, практичность, жесткость, прямолинейность и смелость, что, скорее всего, обусловлено социальными нормами. У юношей более высокому уровню принятия риска, как и жизнестойкости в целом, способствуют самоуверенность, самонадеянность и спокойствие (фактор О). А у девушек все компоненты жизнестойкости связаны с самоуверенностью, напористостью, доминированием и властью (фактор Е). Вовлеченность у девушек имеет противоречивые, на первый взгляд, связи: с одной стороны – прямая связь с фактором Q1, с другой стороны – обратная с фактором Q2. То есть свобода мысли, аналитичность, хорошая информированность, желание экспериментировать усиливают удовольствие от собственной деятельности, а вот независимость, самостоятельность, напротив, порождают чувство отверженности и ощущение себя «вне» жизни.

### Библиографический список

1. Леонтьев Д. А. Тест жизнестойкости / Д. А. Леонтьев, Е. И. Рассказова. – М. : Смысл, 2006. – 63 с.
2. Мадди С. Р. Смыслообразование в процессе принятия решений / С. Р. Мадди // Психологический журнал. – 2005. – Т. 26. – № 6. – С. 87–101.
3. Водопьянова Н. Е. Психодиагностика стресса / Н. Е. Водопьянова. – СПб. : Питер, 2009. – 336 с.

**С. И. Кедич, Т. Б. Шарипов**

### Самоотношение и личностные характеристики работающих и обучающихся юношей и девушек

*самооценка, самоотношение*

Вопросами самооценки и отношения к себе занимались такие деятели психологии, как К. Роджерс, В. В. Столин, И. С. Кон, А. Ф. Лазурский, В. Н. Мясищев и др. [1; 2; 3]. Правильное формирование самоотношения позволяет увеличить продуктивность труда, развиваться, а также улучшить взаимоотношения – как на работе, так и с близкими.

Цель проведенного исследования: выявить особенности самоотношения и связи его с личностными качествами юношей и девушек.

Выборка составила 50 респондентов, среди которых 25 юношей (10 работающих и 15 студентов) и 25 девушек (13 работающих и 12 студентов) в возрасте от 18 до 25 лет. Процедура исследования включает использование 16-факторного личностного опросника Р. Б. Кеттелла, теста-опросника самоотношения В. В. Столина и С. Р. Панталева и методики «Личностный дифференциал» (вариант, адаптированный в НИИ им. В. М. Бехтерева). Статистические методы обработки с использованием *t*-критерия Стьюдента и корреляционного анализа.

Результаты исследования показали, что работающие девушки более сдержанны, дипломатичны, чем обучающиеся. Помимо этого, работающие девушки ожидают от окружающих большей степени признания своих качеств, чем студентки. Работающих юношей в сравнении с юношами-студентами характеризует высокая эмоциональная сдержанность, склонность к творчеству и более низкая дисциплинированность.

Корреляционный анализ выявил следующие связи личностных особенностей и самоотношения у работающих девушек.

Чем выше самоуважение у работающих девушек, тем больше у них внутреннее напряжение ( $r = 0,574$ , уровень значимости 0,05), они оказываются более подвержены стрессу.

Большая консервативность подразумевает низкий уровень интереса к себе ( $r = 0,661$ , уровень значимости 0,05).

Чем выше самоуверенность, тем ниже доверие к окружающим ( $r = 0,573$ , уровень значимости 0,05).

По данным девушек-студенток также были выявлены некоторые корреляционные связи.

Чем лучше студентки относятся к своим личностным качествам, тем выше уровень их самоуважения ( $r = 0,587$ , уровень значимости 0,05).

Уверенность в себе компенсирует недостаток в проявлении волевых качеств и активности среди обучающихся девушек ( $r = -0,630$ , уровень значимости 0,05;  $r = -0,607$ , уровень значимости 0,05).

Исследование обучающихся юношей позволило определить наличие следующих взаимосвязей.

Склонность к обвинению себя ведет к тому, что юноши становятся менее общительными ( $r = -0,551$ , уровень значимости 0,05).

Чем лучше, по мнению юношей, к ним относятся окружающие, тем выше уровень их исполнительности и ответственности ( $r = 0,633$ , уровень значимости 0,05). С другой стороны, тем реже они проявляют смелость и активность ( $r = -0,717$ , уровень значимости 0,05).

Высокий уровень самооценки характеризуется низкой степенью доверия к окружающим ( $r = 0,593$ , уровень значимости 0,05).

Чем более логичным и последовательным свое поведение считают юноши, тем более склонны они к мечтанию (0,690, уровень значимости 0,05).

Юноши, которые проявляют высокий уровень активности, отличаются и высоким уровнем дипломатичности ( $r = 0,519$ , уровень значимости 0,05).

Чем выше уровень активности и независимости юношей, тем сильнее проявляется их склонность к изменениям, поиску новых способов решения задач ( $r = 0,530$ , уровень значимости 0,05;  $r = 0,653$ , уровень значимости 0,05).

Высокий интерес к самим себе позволяет юношам принимать решения, которые не зависят от влияния окружающих ( $r = 0,512$ , уровень значимости 0,05).

Чем выше у юношей самоуважение, тем выше степень их ответственности и обязательности ( $r = 0,736$ , уровень значимости 0,05).

Работающие юноши характеризуются следующими личностными особенностями (в том числе противоречивыми).

Интерес к собственной персоне повышает уровень мотивации, активности и энергичности ( $r = 0,387$ , уровень значимости 0,05).

Высокий уровень открытости и активности свойствен юношам с более высокими умственными способностями ( $r = 0,151$ , уровень значимости 0,05).

Высокая степень творческой активности и подхода к решению задач повышает ожидаемое отношение других, но самооценка при этом становится ниже ( $r = 0,033$ , уровень значимости 0,05;  $r = -0,329$ , уровень значимости 0,05).

Чем лучше отношение к себе, тем менее стабильно эмоциональное состояние ( $r = -0,322$ , уровень значимости 0,05).

Низкая оценка своих качеств, а также пониженный самоинтерес приводят к компенсации за счет более высокой настойчивости и властности. В свою очередь, такое поведение способствует проявлению волевых качеств и уверенности в себе ( $r = -0,702$ , уровень значимости 0,05;  $r = 0,665$ , уровень значимости 0,05).

Юноши, характеризующиеся высоким уровнем дисциплины и ответственности, имеют низкие ожидания отношения окружающих к ним ( $r = -0,302$ , уровень значимости 0,05).

Чем сильнее выражены дисциплинированность и ответственность у юношей, тем ниже степень принятия ими своих личностных особенностей ( $r = -0,068$ , уровень значимости 0,05).

Высокая степень дисциплинированности, а также способность брать на себя ответственность подразумевают низкий интерес к своим личностным особенностям ( $r = -0,199$ , уровень значимости 0,05).

Юноши с высокой самооценкой характеризуются прямолинейностью и открытостью в общении ( $r = -0,334$ , уровень значимости 0,05).

Юноши, которые чаще рассчитывают на собственные силы при решении проблемных ситуаций, характеризуются высокой независимостью от окружающих ( $r = 0,118$ , уровень значимости 0,05).

### **Библиографический список**

1. Афанасенко И. В. Стратегии построения карьеры как компонент профессиональной Я-концепции / И. В. Афанасенко. – М. : Московский государственный психолого-педагогический университет. – 2016. – № 2. – С. 40–47.

2. Голубева И. В. Самоотношение как психологическое условие успешной реализации лиц с ограниченными психофизическими возможностями / И. В. Голубева. – М. : Прогресс, 1986. – 422 с.

3. Исаева А. К. Исследование Я-концепции личности. Личность и ее самосознание / А. К. Исаева. – М. : Политиздат, 1987. – 370 с.

**О. В. Лазорак, Р. А. Лазорак**

### **Карьерные ориентации студентов аэрокосмического факультета университета на начальном этапе профессионального обучения**

*карьера, карьерные ориентации, студенты.*

Современное общество с каждым годом выдвигает повышенные требования к специалистам, а университеты, в свою очередь, предоставляют своим студентам все большие возможности для будущего карьерного роста. В Южно-Уральском государственном университете одна из таких воз-

можностей – это усиленное уровневое обучение иностранному языку в экспериментальных группах с последующей возможностью обучения на факультативе и сдачи международных экзаменов. Глубокое знание иностранного языка предоставляет студентам новые перспективы в будущей карьере, позволяет знакомиться с современными исследованиями, результаты которых появляются в научных журналах, в первую очередь на английском языке.

Карьера, по мнению Е. Г. Щелоковой, – это «результат осознанной позиции человека в области трудовой деятельности, определяющей траекторию профессионального развития и должностного движения и стратегию самореализации личности в профессии» [1]. Мы предположили, что студенты I–II курсов университета представляют себе будущую профессию и карьеру, осознанно сделали свой выбор при поступлении в университет, а карьерные ориентации студентов I курса не будут отличаться от карьерных ориентаций второкурсников. Выборка составила 159 студентов I–II курсов аэрокосмического факультета Южно-Уральского государственного университета (94 студента I курса: 78 юношей и 16 девушек, средний возраст – 18 лет; 65 студентов II курса: 53 юноши и 12 девушек, средний возраст – 19 лет).

Мы использовали опросник «Карьерные ориентации» (КАРо) Н. Н. Мельниковой [2], представляющий собой адаптированную под российскую выборку методику «Якоря карьеры» Э. Шейна. Опросник КАРо включает в себя четыре шкалы, которые соответствуют четырем карьерным ориентациям: управление (У), предпринимательство (П), служение (С) и профессиональное мастерство (М).

Определение достоверности различий по исследуемым показателям между юношами и девушками не проводилось в силу малого количества девушек – студенток данного факультета. Для оценки различий между студентами I и II курсов использовался непараметрический критерий U-Манна–Уитни.

Нами были получены следующие значения (см. табл.).

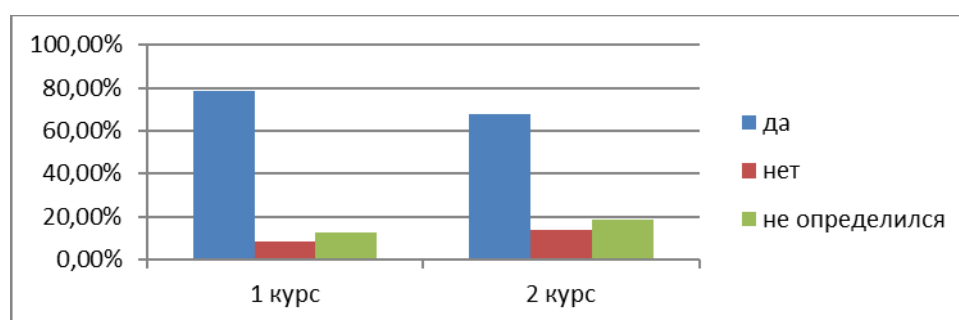
Таким образом, значимых различий между группами студентов I и II курсов по шкалам КАРо не выявлено, т. е. наша гипотеза подтвердилась.

Также мы задали студентам вопрос: собираются ли они работать в выбранной отрасли после окончания обучения? Результаты показаны на рисунке.

Результаты показали, что большинство студентов либо сделали осознанный выбор при поступлении, либо изначально (I курс) не планировали работать в выбранной отрасли обучения. На II курсе мы наблюдаем небольшое снижение количества студентов, ответивших положительно на заданный вопрос, что может быть объяснено такими факторами, как усложнение содержания дисциплин и появление дисциплин, которые не изучались на предыдущем этапе обучения (средняя школа) и являются непонятными.

**Значимые различия между показателями карьерных ориентаций студентов I–II курсов**

	Управ- ление	Пред- прини- матель- ство	Служение	Мастер- ство	Карьера вверх	Карьера вглубь	Общая карьерная направлен- ность
I курс (средние значения)	4,5638	4,2128	6,2660	5,6064	4,2766	6,0106	5,3723
II курс (средние значения)	4,4308	4,1231	6,1692	5,5385	4,1077	5,8769	5,1846
Получен- ное значе- ние (на уровне $p < 0,05$ )	.702	.589	.539	.972	.510	.592	.404



Процентное соотношение самоопределения студентов I и II курсов

В перспективе можно исследовать карьерные ориентации студентов аэрокосмического факультета на завершающем этапе профессионального обучения.

**Библиографический список**

1. Щелокова Е. Г. Ценностно-смысловое содержание карьерной направленности : дис. ... канд. психол. наук / Е. Г. Щелокова. – Челябинск, 2012. – 243 с.
2. Мельникова Н. Н. Карьерная направленность: векторная модель диагностики и интерпретации / Н. Н. Мельникова, Е. Г. Щелокова. – European Social Science Journal. – М. : Автономная некоммерческая организация «Международный исследовательский институт», 2012. – № 2 (18). – С. 270–277.



## О факторах надежности деятельности водителя

*надежность, экспертная оценка, социальный потенциал, взаимодействие, стиль вождения.*

Целью исследования было изучение психологических и непсихологических факторов, влияющих на надежность деятельности водителя [3]. Водительская деятельность трактовалась как индивидуально-коллективная совместно-взаимосвязанная частично алгоритмизированная. Оценивался стиль индивидуально-коллективной деятельности (т. е. анализировались не только организация и способы осуществления индивидуальной составляющей деятельности, но и особенности адаптации в ситуациях взаимодействия с другими участниками дорожного движения). В качестве факторов, потенциально способных влиять на надежность деятельности [2, 3], рассматривались социально-демографические факторы надежности: биологические (пол, возраст), тип и уровень образования, социальный статус, семейное положение, программа обучения вождению, стиль вождения и др.

Объектом исследования стали водители: профессиональные и любители, мужчины и женщины, разного возраста, имеющие различное отношение к транспортной сфере. Авторский опросник «Стиль вождения» был направлен на две диагностические цели [1, 4]: диагностика особенностей стиля деятельности водителя как психологической системы адаптации к водительской деятельности; фиксация привычных для водителя особенностей дорожного поведения, которые являются отражением типичных для него ошибок, проявляющихся в процессе автовождения. На основе факторного анализа вопросов опросника были созданы четыре шкалы. Шкалы были проверены на надежность (по согласованности) с помощью  $\alpha$ -критерия Кронбаха.

На основе имеющихся данных была проведена экспертная оценка надежности деятельности респондентов с учетом водительского стажа и количества и типа аварий в опыте. Проведение факторного анализа данных позволило выявить следующие факторы: социальный потенциал; подготовленность (стаж и опыт); стиль вождения (отбор задач индивидуальной составляющей деятельности, направленный на снижение их сложности); стиль вождения (отбор задач коллективной составляющей деятельности, предопределяющий меру активности взаимодействия с другими водителями).

При этом надежность вошла:

- со знаком плюс в первый фактор (социального потенциала);
- со знаком минус в четвертый фактор (активного взаимодействия в частично алгоритмизированных дорожно-транспортных ситуациях).

### Библиографический список

1. Лобанова Ю. И. Опросник «Стиль вождения» / Ю. И. Лобанова // Вестник Ленинградского государственного университета им. А. С. Пушкина. – 2016. – № 4–1. – С. 26–41.
2. Лобанова Ю. И. Пол, стаж вождения и динамика стилевых характеристик / Ю. И. Лобанова // Человеческий фактор: проблемы психологии и эргономики. – 2018. – № 2 (87). – С. 43–47.
3. Лобанова Ю. И. Психология безопасного автовождения : монография / Ю. И. Лобанова. – СПб. : СПбГАСУ, 2016. – 326 с.
4. Лобанова Ю. И. Стиль вождения: структурный подход к диагностике. Оценка отдельных характеристик / Ю. И. Лобанова // Вестник гражданских инженеров. – 2014. – № 6 (47). – С. 284–292.

**В. А. Шамиева, Е. Н. Николаева, Д. А. Пьянова**

### **Изучение агрессивности студентов как социально-психологического феномена**

*психологический климат группы, учебная группа, агрессия, враждебные реакции, студенты.*

Существует множество концепций и теорий феномена агрессии. Агрессия может проявляться в виде форм и реакций, различных по сложности и степени выраженности, может быть как практически неопасной для индивидуума и окружающих его людей, так и обладать разрушительной силой. Анализ различных теорий и подходов зарубежных и отечественных ученых, с одной стороны, делает прозрачной взаимосвязь трех форм – агрессии, агрессивности и агрессивного поведения, с другой – позволяет наметить основные тенденции в определении понятий «агрессия», «агрессивность».

Проблема агрессивности – одна из самых значительных в современной психологии. Тревожным симптомом является рост числа молодежи с агрессивным поведением.

Цель исследования: анализ особенностей агрессивности и враждебных реакций студентов I и III курсов транспортного вуза, проведение сравнительного анализа полученных результатов, выявление отсутствия либо наличия связи между психологическим климатом учебной группы, уровнем агрессивности и возрастными особенностями студентов I и III курсов.

Объект исследования – студенты от 18 до 20 лет, предмет – агрессивность студентов.

Гипотезы исследования: 1) психологический климат учебной группы связан с проявлениями студентами агрессии и враждебных реакций; 2) уровень агрессивности студентов I курса ниже, чем студентов III курса.

Эмпирические методы:

- опросник Басса–Дарки «Диагностика состояния агрессии»;
- методика «Изучение психологического климата коллектива» А. Н. Лутошкина;
- проективная методика М. З. Дукаревич «Несуществующее животное».

Выборка представлена 145 студентами Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I разных факультетов I и III курсов обучения.

В результате проведенного исследования удалось выяснить следующее.

- Психологический климат коллектива учебных групп – неустойчиво благоприятный.
- Связей между психологическим климатом группы и проявлениями агрессии студентами не выявлено.
- Низкий уровень агрессивности определен у 11 студентов.
- Средний уровень агрессивности характерен для большинства опрошенных (82 человека).
- Высокий уровень агрессивности выявлен у 22 студентов.
- У студентов с высоким уровнем агрессивности наиболее выражены вербальная и косвенная агрессия, наименее выражена враждебная реакция – негативизм.
- У студентов со средним уровнем агрессивности преобладают косвенная и вербальная агрессия, из враждебных реакций – чувство вины и негативизм.
- Значимые различия выявлены по шкале косвенной агрессии, уровень косвенной агрессии у студентов I курса ниже, чем у студентов III курса.

Методика «Несуществующее животное» использовалась для исследования возможных бессознательных проявлений агрессии и враждебных реакций студентов.

Оценка студентами своей агрессии на сознательном (методика Басса–Дарки) и бессознательном уровнях (рисуночный тест «Несуществующее животное» М. З. Дукаревич) различна:

- из 11 респондентов, осознанно считающих себя неагрессивными (индекс агрессивности по методике Басса–Дарки на низком уровне), только у трех студентов подтвердился этот результат по методике «Несуществующее животное».
- 45 респондентов из 82 подтвердили средний уровень агрессии на бессознательном уровне.
- ровно половина студентов, считающих себя агрессивными (высокий уровень по методике Басса–Дарки), показали высокую агрессивность в рисунке по методике «Несуществующее животное».

Таким образом, гипотезы исследования подтвердились частично:

- психологический климат учебной группы не связан с проявлениями студентами агрессии и враждебных реакций;
- уровень агрессивности у студентов I курса ниже, чем у студентов III курса, только по шкале косвенной агрессии.

Выявленные расхождения результатов изучения самооценки агрессивности и ее проявлений в рисунке требуют дальнейших исследований.

**О. В. Оконешникова**

### **Психологические предпосылки становления профессионального мышления в учебной деятельности**

*организация мышления, продуктивное мышление, личностно-рефлексивный механизм, предпосылки профессионального мышления*

Профессиональные задачи зачастую выходят за рамки стандартных ситуаций. Важно сформировать профессиональное мышление будущего специалиста, обеспечивающее выход на творчество. Психологический анализ творческого мышления отражен в работах Я. А. Пономарева, И. Н. Семенова и др.\* Выделяют два плана мышления: содержательный (предметно-операциональное движение мысли), и смысловой (рефлексивно-личностное осмысление решения задачи). Это позволяет выдвинуть гипотезу о рефлексивно-личностной регуляции предметно-операционального движения мысли как основного механизма продуктивного мышления. Личностные предпосылки обеспечивают внешнюю и внутреннюю мотивацию, оценивание собственных усилий и самочувствия, активацию эмоционально-волевой сферы. Рефлексивный компонент организует познавательную деятельность через фиксацию «разрывов» мышления для их конструктивного преодоления.

Изучение мыслительной деятельности учащихся на примере решения типовых и творческих задач по физике, проведенное автором совместно с И. А. Фурса, позволило понять, как запускается личностно-рефлексивный механизм организации мышления. Для вычленения компонентов мыслительного процесса (операции, предметные представления о проблемной ситуации, рефлексивно-личностное осмысление) использовался прием «думание вслух». Категориально-нормативный анализ решения задач показал, что учащиеся с высокой успеваемостью, по сравнению со слабоуспевающими учащимися, значимо чаще ( $p \leq 0,05$ ) работали на предметном

---

\* Исследование проблем психологии творчества / Отв. ред. Я. А. Пономарев. М. : Наука, 1983. – 336 с.

уровне при решении типовых задач, а при решении творческих задач переходили на личностный уровень реагирования; в проблемной ситуации они значимо чаще производили переходы с одного уровня мыслительной деятельности на другой, что говорит о сформированной мыслительной стратегии. Исследование показало, что развертывание мыслительной деятельности во всей полноте составляющих ее компонентов (операционального, предметного, рефлексивного и личностного) характерно: 1) для хорошо обученных людей; 2) в нестандартных ситуациях, требующих творческого подхода.

Формирование профессионалов, способных решать сложные нестандартные задачи, связывают с «правилом 10 000 часов» «преднамеренной» сознательной практики, выходящей за рамки стандартной деятельности. Современная нейронаука подтверждает фундаментальное различие между практикой и преднамеренной практикой. Если ученик занимается повторением упражнения в рамках репродуктивной деятельности, без опоры на внутреннюю мотивацию и самостоятельно поставленные цели, то это только сделает мозг более фиксированным в использовании определенных нейронных путей и менее гибким, менее способным генерировать идеи для решения новых проблем. Главное условие формирования профессионального мышления – развертывание обучения как деятельности с опорой на творческие задания.

**И. А. Пархоменко, А. В. Колпакова**

### **Социально-психологические факторы сохранения здоровья сотрудников транспортных предприятий**

*сохранение здоровья, социально-психологические факторы, рабочий коллектив.*

Одной из важнейших основ трудовой и общественной активности людей является хорошее здоровье. В современном мире из-за изменений экономических, демографических, социальных условий люди находятся в постоянном напряжении, что сказывается на их состоянии. Это актуализирует проблему поиска путей сохранения здоровья людей. Сотрудники транспортных предприятий большую часть дня находятся на работе, соответственно, рабочая среда оказывает существенное влияние на их самочувствие. Все большее количество исследований доказывает значимость социально-психологической среды, которая определяется системой отношений в рабочих коллективах\*.

---

\* Арго Соон. Рабочие места, укрепляющие здоровье: что это такое и как этого достичь? – Институт развития здоровья. Таллинн, 2010. – 45 с.

Нами определены следующие социально-психологические условия здоровья сотрудников: благоприятный социально-психологический климат; сплоченный коллектив; навыки конструктивного поведения в конфликтных ситуациях; мотивацию персонала к труду. В качестве социально-психологических факторов сохранения здоровья сотрудников, влияющих на повышение сплоченности коллектива, мотивацию персонала, улучшение социально-психологического климата, мы выделили: психологическое просвещение сотрудников организации по вопросам профессионального выгорания, рационального режима труда, конструктивного общения и управления конфликтами; тренинг командообразования; развитие корпоративной культуры.

В нашем исследовании принимают участие 50 сотрудников двух подразделений организации ТОО «СарыаркаАвтоПром». Подразделения, уравниваемые по составу (25 человек) и возрасту, были разделены на контрольную и экспериментальную группы. Первый этап исследования – первичная диагностика уровня сплоченности коллективов, их социально-психологического климата, мотивации к труду, стилей поведения в конфликтных ситуациях (сентябрь 2017). Второй этап – реализация составленной программы с экспериментальной группой (октябрь 2017 – апрель 2020). Третий этап будет посвящен вторичной диагностике измеряемых свойств в коллективах (апрель 2020). Для психодиагностического исследования были использованы следующие методики: определение индекса групповой сплоченности Сисшора, карта-схема определения психологического климата группы А. Н. Лутошкина, опросник К. Томаса «Стиль поведения в конфликтной ситуации», тест для оценки мотивации личности С. В. Соловьева.

По результатам первичной диагностики измеряемые показатели в обеих группах близки и свидетельствуют об уровне групповой сплоченности ниже среднего, средней степени благоприятности социально-психологического климата, среднем уровне мотивации к труду, преобладании конфронтации как стиля поведения в конфликтной ситуации. После вторичной диагностики планируется применение *t*-критерия Стьюдента для сравнения выборочных средних величин и решения вопроса о значимости различий.

## К вопросу о формировании управленческих компетенций менеджеров транспортной сферы

*транспортная сфера, менеджеры, формирование управленческих компетенций.*

На постиндустриальном этапе развития общества скорость изменений стремительно возрастает. Соответственно, принципиально меняются задачи и функции менеджмента в обеспечении эффективности деятельности организации, а инновации становятся насущной необходимостью. В настоящее время актуализируются проблемы не только развития компетенций менеджеров всех иерархических уровней, но и формирования модели управленческих компетенций\*.

Создание модели формирования управленческих компетенций менеджеров было обусловлено социальным заказом ТОО «СарыаркаАвтоПром» – заводом по производству легковой и коммерческой техники. Выборку, на которой проводилось исследование, составили менеджеры организации в возрасте 23–29 лет, 30 человек. Созданная модель включает в себя целевой, методологический, содержательный компоненты, этапы реализации, результат (см. табл.).

Таблица

**Модель формирования управленческих компетенций**

Цель: формирования управленческих компетенций менеджеров		
Методологические подходы		
Личностно ориентированный	Коммуникативно-деятельностный	Компетентностный
Формы и методы		
Методы интерактивного обучения Семинарские занятия Лекции Тренинги		
Этапы формирования управленческих компетенций		
Организационный	Практический	Диагностический
Результат		

Первый этап исследования – организационный. На данном этапе разрабатывается методическое обеспечение реализации модели: программа обучающих модулей, первичная диагностика.

Второй этап – практический. Этап внедрения и реализации модели формирования управленческих компетенций.

\* Базаров Т. Ю. Компетенции будущего: Квалификация. Компетентность (критерии качества). – URL : [http://www.tltsu.ru/publectures/lecture\\_06.htm](http://www.tltsu.ru/publectures/lecture_06.htm).

Третий этап – диагностический. Контроль и оценка уровня сформированности управленческих компетенций. Для психодиагностического исследования будут использованы следующие методики: 16-факторный личностный опросник (Р. Б. Кеттелл), методика диагностики лидерских способностей (Е. Жариков, Е. Крушельницкий), методика диагностики коммуникативных и организаторских склонностей (КОС-2), тест-опросник самоорганизации деятельности (ОСД).

Предполагаемый результат внедрения модели подразумевает формирование и развитие следующих управленческих компетенций: стратегическое мышление, делегирование полномочий, управление временем, управление конфликтами, навыки эффективного общения, навыки управления персоналом, лидерство, мотивирование.

**Е. С. Синельникова**

### **Переживание тревоги и гнева в юношеском и зрелом возрасте**

*тревога, гнев, причины переживания, юношеский возраст, зрелый возраст.*

Высокая эмоциональность является одной из ключевых характеристик российской культуры. Она проявляется, в частности, в роли эмоционального компонента в проявлении толерантности [1] и в предпочтении сотрудничества во взаимодействии в конфликте в российском культурном контексте [2]. В связи с этим представляется важным исследовать особенности переживания эмоций и чувств представителями разных возрастных групп.

Целью настоящего исследования было изучение причин переживания тревоги и грусти представителями разных возрастных групп. Исследования проводилось с помощью авторской анкеты Е. С. Синельниковой. Респондентов просили описать конкретные ситуации, в которых они волновались, тревожились, переживали грусть, а также рассказать, что они делали, чтобы повлиять на свое эмоциональное состояние («почувствовать себя лучше»). На основе качественного анализа ситуации объединялись в группы, далее подсчитывалось процентное соотношение причин переживания тревоги и грусти.

В исследовании Ильи Антипова под руководством Е. С. Синельниковой было показано, что основной причиной тревоги, волнения для респондентов старшего подросткового и юношеского возраста (15–18 лет, средний возраст 16,5 лет, объем выборки 25 человек) является учебная деятельность и, в частности, экзамены (60 %). В исследовании Марии Преймонтанте под руководством Е. С. Синельниковой (15–26 лет, средний возраст 20 лет, объ-



ем выборки 25 человек) выявлено, что учебная деятельность и экзамены являются и основной причиной тревоги как для школьников, так и для студентов (60 %) Экзамен является стрессовой ситуацией для школьников и студентов. Предположительно, в силу коллективистических традиций российской культуры, в субъективном мире студента оценке и критике подвергаются не только его знания, но и личность.

В исследовании, проведенном В. Жук под руководством Е. С. Синельниковой, приняли участие 30 респондентов в возрасте от 40 до 50 лет (50 % женщин и 50 % мужчин, средний возраст респондентов 45,7 лет). Результаты исследования показали, что основными причинами переживания тревоги и волнения у респондентов зрелого возраста являются: семья (33 %), перемены (30 %), здоровье (20 %). Фокус внимания смещается на семейные проблемы, человек ощущает свою ответственность за близких. В силу меньшей гибкости, выраженной потребности в защищенности и большей ответственности перемены все чаще становятся причиной тревоги. Изменения в жизни респондентов (смена места жительства, покупка недвижимости или автотранспорта, перелеты) могут ассоциироваться с опасностью. Проблемы со здоровьем волнуют как сами по себе, так и в связи с другими сферами жизни (трудоспособность, возможность помогать близким).

В старшем подростковом возрасте и ранней юности основными причинами переживания гнева являются недопонимание (32 %) со стороны других людей, а также агрессия окружающих (24 %) и собственная неудача (24 %). Основными причинами переживания гнева респондентами зрелого возраста становятся воспринимаемая агрессия со стороны окружающих (33 %) и проблемы, связанные с работой (20 %). Агрессия может проявляться в различных формах: «оскорбления», «хамство», поведение на дороге. Агрессия извне является универсальной причиной ответной агрессии в разных возрастных группах.

#### **Библиографический список**

1. Бардиер Г. Л. Социальная психология толерантности : автореф. дис. ... д-ра психол. наук / Г. Л. Бардиер. – СПб., 2007. – 46 с.
2. Синельникова Е. С. Как эмоциональный интеллект проявляется в предпочтении способов взаимодействия у представителей российской и голландской культуры? / Е. С. Синельникова // Вестник КемГУ. – 2018.– № 4. – С. 157–164.

## **Культурно-ценностные ориентации и взаимодействие в конфликте у российской и голландской студенческой молодежи**

*ценностные ориентации, взаимодействие в конфликте, предпочтения, россияне, голландцы, молодежь, студенты.*

Ценностные ориентации и социальные нормы рассматриваются как скрытые предпосылки наблюдаемых в межкультурном взаимодействии особенностей общения, ведения переговоров и взаимодействия в конфликте представителей разных культур. Г. Триандис на основе подхода Г. Хофстеде, базирующегося на масштабном эмпирическом исследовании, предложил собственную классификацию, объединяющую два параметра концепции Хофстеде: индивидуализм и дистанцию власти [3, 4].

Целью эмпирического исследования было изучение роли ценностных ориентаций в предпочтении способов взаимодействия в конфликте у российской и голландской студенческой молодежи. В исследовании приняли участие: 71 студент высших учебных заведений Санкт-Петербурга (48 % женщин, 52 % мужчин, средний возраст 20,96 лет), 64 студента университета Рэдбауд города Неймегена, Нидерланды (50 % мужчин и 50 % женщин, средний возраст 21,16 лет).

Для исследования ценностных ориентаций применялась методика Триандиса и Джелфанда [3], которая позволяет исследовать ценностные ориентации, выделенные Триандисом, на индивидуальном уровне. Респондентам предлагалось оценить по семибалльной шкале субъективную значимость ценностных ориентаций индивидуального успеха (вертикального индивидуализма), сотрудничества (горизонтального коллективизма), традиций (вертикального коллективизма) и уникальности (горизонтального индивидуализма) как мотивов при принятии решений в различных социальных ситуациях. Для исследования предпочтения способов взаимодействия в конфликте применялась методика поведенческих сценариев Д. Вигболдуса, Е. С. Синельниковой [2].

Основываясь на данных, полученных в исследованиях Хофстеде, мы предположили, что у голландских студентов будут выявлены наиболее высокие показатели по ценностным ориентациям уникальности (низкий уровень дистанции власти и высокий уровень индивидуализма). Выводы Хофстеде и результаты исследований, зафиксировавшие рост индивидуализма в России после распада СССР [1], позволили предположить, что у русских студентов наибольшие показатели будут выявлены по ценностным ориентациям индивидуального успеха. Также мы предположили, что респонденты, разделяющие ценностные ориентации уникальности, в большей степе-

ни предпочитают способы взаимодействия в конфликте, ориентированные на обвинение партнера. Для математико-статистической обработки данных применялись *t*-критерий Стьюдента и линейный регрессионный анализ (метод шагового отбора, вероятность включения – 0,05, вероятность исключения – 0,1).

Результаты исследования показали, что как для российской, так и для голландской студенческой молодежи наиболее субъективно значимыми являются ценности уникальности (см. табл.), что может быть связано с возрастными особенностями, а также свидетельствует о росте субъективной значимости ценностных ориентаций уникальности у молодежи в современном мире.

Таблица

**Иерархия ценностных ориентаций у российской и голландской молодежи**

Сравнительный анализ субъективной значимости ценностных ориентаций	Россияне	Голландцы
Ценностные ориентации уникальности – ценностные ориентации сотрудничества	$t = 2,92; p < 0,01$	$t = 3,37; p = 0,001$
Ценностные ориентации уникальности – ценностные ориентации индивидуального успеха	$t = 6,32; p < 0,001$	$t = 6,01; p < 0,001$
Ценностные ориентации уникальности – ценностные ориентации традиций	$t = 5,78; p < 0,001$	$t = 5,04; p < 0,001$

Результаты линейного регрессионного анализа показали, что ценностные ориентации уникальности способствуют предпочтению обвинения партнера в конфликте – как у россиян ( $R^2 = 0,111; p < 0,01$ ), так и у голландцев ( $R^2 = 0,072; p < 0,05$ ). По-видимому, студенты, разделяющие ценностные ориентации уникальности, в большей степени сосредоточены на себе, острее переживают обиду, нанесенную партнером, и, как следствие, в большей степени готовы обвинять его.

**Библиографический список**

1. Лебедева Н. М. Ценности культуры и развития общества / Н. М. Лебедева, А. Н. Татарко. – М. : ГУ ВШЭ, 2007. – 527 с.
2. Синельникова Е. С. Эмоциональный интеллект как фактор взаимодействия в конфликте: кросс-культурный аспект : дис. ... канд. психол. наук. – СПб., 2015. – 195 с.
3. Hofstede G. Culture's consequences. Comparing values, behaviors, institutions and organizations across nations (2nd ed). Thousand Oaks, CA: Sage Publications. – 2001.
4. Triandis H. C., Gelfand M. J. Converging measurement of horizontal and vertical individualism and collectivism // Journal of Personality and Social Psychology. – V. 74. – N 1. – 1998. – Pp. 118–128.

## Учет эмоциональных отношений при проектировании транспортно-коммуникационных узлов города

*железнодорожные вокзалы, проектирование, тест цветовых отношений.*

Вокзалы – это неотъемлемая часть и лицо любого города. При их проектировании пересекаются профессиональные интересы специалистов в области транспорта и градостроительства. Для жителей и приезжих вокзалы часто оказываются самой болевой точкой всего пути. Исследования городской среды с помощью проективных методов, проведенные С. Габидулиной [1], Х. Штейнбах [3] и др., показали эффективность данных методов для определения эмоциональных характеристик объектов среды. Однако в них не указывается, как можно использовать полученные результаты на практике.

Целью нашего исследования было установление возможности учета эмоциональных отношений горожан к вокзалам при проектировании транспортно-коммуникационных узлов. Эмоциональные отношения оценивались помощью метода ЦТО. Объектами служили фотографии Московского, Балтийского, Ладожского железнодорожных вокзалов Санкт-Петербурга. Респондентами были студенты архитектурного факультета СПбГАСУ. Полученные результаты представлялись участникам мастер-классов международных научно-практических конференций «Преобразование транспортно-коммуникационных пространств городов», на которых автор выступала в качестве эксперта.

Результаты цветовых ассоциаций с вокзалами представлены в таблице.

*Таблица*

**Частота выбора основных цветов при использовании метода ЦТО, %**

Вокзалы	синий	зеленый	красный	желтый	малиновый	коричневый	черный	серый
Московский	4	7	25	17	5	28	1	13
Балтийский	3	6	6	11	19	22	10	23
Ладожский	28	6	3	12	3	30	3	15

Чаще всего вокзалы ассоциируются с коричневым цветом, который символизирует физическую стесненность и потребность в безопасности. Согласно К. Линчу, вокзал – это узел, в котором сталкиваются различные поведенческие стратегии горожан и возникает высокий уровень психического напряжения [2]. Наиболее перспективными для использования при проектировании оказались среднечастотные цвета, выбор которых трудно объяснить иконическим подобием. «Желтые» ассоциации с Московским

вокзалом позволили одной из групп разработать проект мини-музейного квартала, «малиновые» с Балтийским – найти романтический потенциал данного проблемного привокзального пространства. Наиболее неожиданным оказалось большое количество ассоциаций Ладожского вокзала с синим цветом. При обсуждении студенты сказали, что для жителей России Петербург – город с морской и водной историей, о чем напоминает им название вокзала. Таким образом, наиболее частые цветовые ассоциации свидетельствуют об имеющемся эмоциональном отношении, а среднечастотные указывают на эмоциональный потенциал места, что может быть использовано при проектировании транспортно-коммуникационных пространств городов.

### **Библиографический список**

1. Габидулина С. Э. Психология городской среды / С. Габидулина. – М. : Смысл, 2012. – 152 с.
2. Линч К. Образ города / К. Линч. – М. : Стройиздат, 1982. – 328 с.
3. Штейнбах Х. Э. Психология жизненного пространства / Х. Э. Штейнбах, В. И. Еленский. – СПб. : Речь, 2004. – 239 с.

**И. Л. Соломин**

### **Современные проблемы, перспективы развития и психологические аспекты транспортных систем**

*транспортные системы, психологические качества специалистов, перспективы развития транспорта.*

Современный транспорт требует предельного уровня развития у человека ряда психологических качеств\*.

1. Большая скорость автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта предъявляет высокий уровень требований к быстроте и точности восприятия и принятия решений операторов транспортных средств.

2. Большой объем перевозок грузов и пассажиров увеличивает интенсивность работы специалистов и требует от них повышенной работоспособности и выносливости.

3. Инфраструктура крупных городов и пригородов не позволяет обеспечить достаточную пропускную способность городского транспорта и парковочные места для личных автомобилей, приводит к транспортным

---

\* Соломин И. Л. Основы транспортной психологии : учеб. пособие. СПб. : ФГБОУ ВО ПГУПС, 2018. – 64 с.

пробкам в часы пик, что требует крайней терпеливости и сдержанности водителей.

4. Сложность транспортных средств и оборудования предъявляет высочайший уровень требований к квалификации и интеллектуальным способностям специалистов по разработке, производству и эксплуатации транспортных систем.

5. Сложность навыков управления транспортными средствами усложняет профессиональный отбор и тренажерную подготовку операторов и диспетчеров на транспорте.

6. Увеличение объема и сложности инструкций, правил и нормативных документов, касающихся порядка эксплуатации и управления транспортными средствами, требует высокого уровня развития памяти и мышления специалистов.

7. Сложность пространственной ориентации, особенно в условиях плохой видимости и дистанционного управления, требует развитого пространственного мышления.

8. Большое количество участников движения, необходимость согласованного взаимодействия операторов транспортных средств, диспетчеров, обслуживающего персонала, инструкторов, инспекторов, пассажиров, пешеходов делает необходимым развитие коммуникативных способностей и навыков.

9. Большое количество перерабатываемой зрительной, слуховой, осязательной и вестибулярной информации требует развитых качеств восприятия, памяти, мышления и внимания.

10. Опасность транспортных средств, потенциальная угроза жизни и здоровью людей, материальным ценностям, техническим и природным объектам, значительная цена ошибок предполагают высочайший уровень ответственности и стрессоустойчивости.

11. Значительные энергетические затраты на транспорт требуют рационального и бережливого отношения к материальным и энергетическим ресурсам.

12. Загрязнение окружающей воздушной и водной среды, большой объем твердых отходов и выделение огромного количества тепла в процессе производства и эксплуатации транспортной системы предполагает необходимость развития экологического сознания.

Перспективы современной транспортной системы связаны с развитием следующих направлений [1].

1. Замещение автомобилей с двигателями внутреннего сгорания более экономичными и экологичными электромобилями.

2. Развитие системы высокоскоростного железнодорожного транспорта, обеспечивающего междугородные пассажирские перевозки на средние расстояния.

3. Разработка новых видов транспорта, в частности основанных на магнитной левитации, характеризующихся высоким уровнем скорости, безопасности, экономичности и экологической чистоты.

4. Постепенный отказ от личного автомобиля, развитие системы общественного транспорта и аренды легковых автомобилей (каршеринга) требует изменения навыков, привычек и ценностей автовладельцев, покупателей и пользователей автомобилей.

5. Распространение в городских условиях и при перемещении на небольшие расстояния велосипедов, самокатов, скутеров и других малогабаритных транспортных средств предполагает создание специальной инфраструктуры, значительное увеличение количества участников дорожного движения и необходимость повышения уровня их подготовленности и ответственности.

6. Ограничение пассажирских перевозок, обусловленных производственными и коммерческими потребностями, распространение дистанционных форм образования, торговли, администрирования и информационного обеспечения, развитие и повышение доступности технологий 3D-печати широкого круга изделий на рабочих местах и в домашних условиях, снижающие нагрузку на транспортные системы, не может быть осуществлено без масштабной ломки стереотипов руководителей, специалистов, покупателей, клиентов и пассажиров.

7. Создание и развитие автоматизированных беспилотных транспортных систем, обеспечивающих более высокий уровень безопасности, использование дронов для перемещения грузов связано с преодолением психологических барьеров, вызванных недоверием людей к компьютерным программам, телекоммуникационным сетям и искусственному интеллекту.

**М. В. Карагачева, Д. А. Фрейдинова, И. А. Чеботков**

### **Самоактуализация и уровень субъективного контроля работников локомотивных бригад**

*самоактуализация, локус контроля, работники локомотивных бригад, машинисты.*

Понятие самоактуализации предполагает самосовершенствование личности, ее стремление к саморазвитию и реализации своего потенциала, возможностей и способностей. Термин был введен К. Голдштейном, впоследствии К. Роджерс в своих работах уделял значительное внимание самоактуализации человека. Именно Роджерс одной из главных характеристик самоактуализации считал эмпирическую свободу: «Единственный, кто отвечает за мои собственные действия и их последствия, – это я сам»

[с. 550\*]. В свою очередь, Дж. Роттер в 1966 году предложил теорию субъективной локализации контроля – уровень личной ответственности. Интернальный локус контроля является важной характеристикой самоактуализации личности.

Целью нашего исследования стало изучение самоактуализации и уровня субъективного контроля работников локомотивных бригад. Гипотезой – предположение о том, что показатели самоактуализации и субъективного контроля у работников старше 30 лет выше, чем у работников, не достигших этого возраста. Выборку составили работники локомотивных бригад (мужчины) в количестве 30 человек, в возрасте от 18 до 59 лет, из них 15 – в возрасте от 18 до 25 лет и 15 – от 30 до 59 лет. Для исследования использовались опросник личностных ориентаций (САТ) Э. Шострома (адаптировали Ю. Е. Алешина, Л. Я. Гозман, М. В. Загика, М. В. Кроз) и методика УСК «Уровень субъективного контроля» Дж. Роттера (адаптировали Е. Ф. Бажин, Е. А. Голынкина, А. М. Эткинд).

В ходе исследования были получены следующие результаты: у работников локомотивных бригад преобладает средний уровень самоактуализации по большинству шкал опросника САТ; низкий уровень выявлен только по шкале «Контактность», высокий – по шкалам «Ценностные ориентации», «Самоуважение», «Представление о природе человека»; локус контроля у работников локомотивных бригад преимущественно экстернальный и преобладает по шкалам: общей интернальности, интернальности в ситуации неудачи, в семейных отношениях, в отношении здоровья. Причем по шкале «Интернальность в производственных отношениях» экстернальный локус контроля выявлен абсолютно у всех респондентов. Интернальный локус контроля преобладает только в области достижений и межличностных отношений.

Были обнаружены значимые различия в показателях по методике САТ по шкале «Представление о природе человека»: мужчины младше 30 лет имеют более высокие значения по этой шкале. У работников локомотивных бригад старше 30-ти интернальный локус контроля встречается незначительно чаще, чем у их младших коллег. Значимых различий между показателями по всем шкалам методики УСК у работников локомотивных бригад старше и младше 30 лет не найдено.

Выявлены значимые взаимосвязи показателей по шкалам методик САТ и УСК у работников локомотивных бригад младше 30 лет. Интернальность в области межличностных отношений связана с самоактуализацией по шкале «Контактность» на уровне значимости 0,01. Можно предположить, что человек, который чувствует себя способным вызывать уважение и симпатию других людей, умеет успешно устанавливать глубокие и тес-

---

\* Хьелл Л. Теории личности / Л. Хьелл, Д. Зиглер. СПб. : Питер, 2003. – 608 с.



ные контакты с окружающими, легко и быстро вступать в общение с другими людьми. Остальные связи нуждаются в проверке на более объемной выборке.

Выявлены значимые взаимосвязи показателей по шкалам методик САТ и УСК у работников локомотивных бригад старше 30 лет. Обратная связь на уровне значимости 0,01 выявлена между показателями по шкалам «Контактность» и интернальность в области производственных отношений. Это может означать, что большая контактность и хорошие межличностные отношения снижают ответственность за свои поступки в производственной деятельности, в частности, в своем продвижении по службе. Остальные связи нуждаются в проверке на более объемной выборке. Гипотеза о более высоких значениях показателей по шкалам самоактуализации и об интернальном локусе контроля у работников локомотивных бригад старше 30 лет не подтвердилась.

**Д. Н. Церфус**

### **Психологическое благополучие человека как фактор сохранности профессионального здоровья специалистов**

*качество жизни, функциональное состояние, профессиональное здоровье специалистов.*

Профессиональное здоровье человека рассматривается как фактор благополучия в профессиональной сфере. Проблема профессионального здоровья специалистов обусловлена не только объективными особенностями профессиональной деятельности, но и отношением к собственному здоровью, способам профилактики профессиональных заболеваний. В связи с этим актуальным является сопоставление объективно существующих факторов риска профессиональной среды для здоровья специалистов с субъективным восприятием различных сторон жизни и профессиональной деятельности [1]. Психологическое благополучие человека понимается как характеристика проявления высокого качества его жизни.

Применение системы знаний о качестве жизни при оценке функционального состояния центральной нервной системы позволяет получить ценную информацию о субъективном восприятии жизни специалистом, его физических, психологических и психофизиологических возможностях с целью прогнозирования реагирования организма в случаях нахождения в неблагоприятных условиях профессиональной деятельности [2, 3].

Целью нашего исследования стало изучение функционального состояния, степени напряжения регуляторных систем и оценка качества жизни

обучающихся как интегрального показателя, включающего в себя значительное число составляющих (здоровье, социальные взаимоотношения, духовность, религия, личные убеждения).

В качестве гипотезы исследования было выдвинуто предположение, что качество жизни обучающихся может являться значимым критерием успешной адаптации к условиям учебно-профессиональной деятельности [4].

Выборка составила 125 учащихся университета ГПС МЧС России в возрасте от 21 до 23 лет. Исследование проводилось с применением методики оценки качества жизни «ВОЗКЖ-100». Оценка функционального состояния (ФС) и физиологических резервов организма включала в себя проведение функциональных нагрузочных проб Руфье, Штанге, Генча и измеряемых физиологических показателей, отражающих состояние сердечно-сосудистой, дыхательной и вегетативной систем [5].

В исследовании установлено, что анализ целого ряда измеряемых и расчетных физиологических показателей, отражающих в первую очередь состояние сердечно-сосудистой и дыхательной систем, а также вегетативной регуляции и обменных процессов организма, показал наличие статистически достоверных связей с качеством жизни.

Представлены основные выводы, свидетельствующие о том, что учет оценки уровня и качества жизни отражает степень напряжения регуляторных систем и может быть значимым критерием успешности адаптации учащихся к условиям учебно-профессиональной деятельности.

Предложены практические рекомендации для совершенствования психологического сопровождения обучающихся в вузе.

### **Библиографический список**

1. Медведев В. И. Устойчивость физиологических и психологических функций человека при действии экстремальных факторов / В. И. Медведев. – Л., 1982. – 103 с.
2. Новик А. А. Руководство по исследованию качества жизни в медицине / А. А. Новик, Т. И. Ионова. – М. : Олма-Пресс, 2002. – 318 с.
3. Управление качеством. Качество жизни / Б. И. Герасимов [и др.]. – СПб. : Форум, 2014. – 304 с.
4. Церфус Д. Н. Особенности психофизиологической адаптации с учетом оценки функционального состояния организма курсантов – участников ликвидации последствий наводнения в Сибирском федеральном округе в июне 2014 г. / Д. Н. Церфус // Проблемы управления рисками в техносфере. – 2015. – № 1 (33). – С. 169–175.
5. Загрядский В. П. Методы исследования в физиологии труда / В. П. Загрядский, З. К. Сулимо-Самуйлло. – Л. : Изд-во ВМедА, 1991. – 110 с.

## Динамика карьерных ориентаций будущих работников транспортной сферы в процессе обучения в вузе

*карьера, карьерные ориентации, работники транспортной сферы, профессионализация.*

Успешная карьера в современных социальных условиях предполагает осознанность и осмысленность ее построения, т. е. наличие субъектной позиции по отношению к своему развитию, которая складывается уже на начальных этапах профессионализации – в период обучения в вузе – и проявляет себя в карьерных ориентациях как приоритетах дальнейшего карьерного развития («управление», «предпринимательство», «служение», «мастерство») [3, 5].

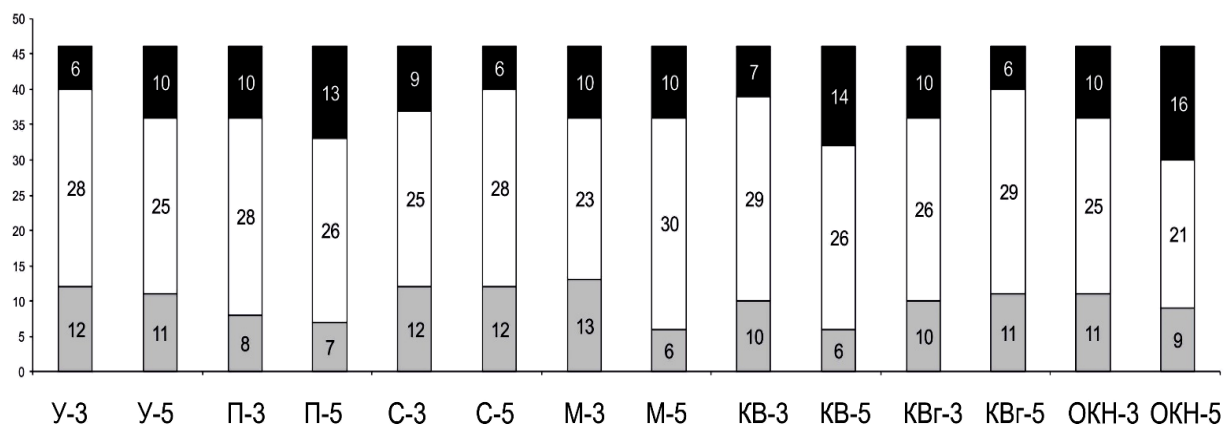
В нашем исследовании выясняется, насколько устойчивыми выступают карьерные ориентации как ценностно-смысловые образования у студентов на начальном этапе профессионализации (III курс обучения) и насколько типичным явлением оказывается смена карьерных ориентаций в процессе учебы на завершающих курсах профессионального учебы. В качестве целевой выборки для данного исследования нами были определены студенты автотранспортного факультета технического вуза России – будущие работники транспортной сферы, поскольку они представляют собой значительную часть технической элиты современного российского общества.

Цель исследования заключалась в том, чтобы изучить динамику карьерных ориентаций у студентов автотранспортного факультета в процессе обучения в вузе. Объектом исследования выступили карьерные ориентации студентов автотранспортного факультета, а предметом – динамика карьерных ориентаций студентов автотранспортного факультета. В лонгитюдном исследовании приняли участие 46 студентов автотранспортного факультета технического вуза, обучающиеся по специальности 23.05.01 «Наземные транспортно-технологические средства». Психологическая диагностика студентов обозначенной группы проводилась дважды: на III и V курсах обучения. В качестве основной определена методика диагностики карьерных ориентаций Н. Н. Мельниковой [2].

Обработка и анализ данных осуществлялись с помощью статистических методов (анализ на выявление различий для парных выборок) и методов визуализации данных. Полученные результаты представлены на рисунке.

Условные обозначения на рисунке: числа в цветовых сегментах означают количество студентов с разным уровнем выраженности карьерных ориентаций: серый цвет – низкий уровень, белый – средний уровень, черный – высокий уровень.

Карьерные ориентации: У – управление, П – предпринимательство, С – служение, М – мастерство, КВ – карьера вверх, КВг – карьера вглубь, ОКН – общая карьерная направленность. Индекс «3» – данные по студентам на III курсе, индекс «5» – данные по студентам на V курсе.



Динамика карьерных ориентаций студентов в процессе обучения в вузе (III и V курсы)

Стоит отметить, что в процессе профессионализации в вузе среди будущих работников транспортной сферы растет количество респондентов с выраженной ориентацией на управление (от 13,0 % на III курсе к 21,7 % на V курсе), на предпринимательство (от 21,0 % на III курсе к 28,2 % на V курсе). Вместе с тем, снижается количество респондентов с высоким уровнем выраженности карьерной ориентации на служение (от 19,6 % к 13,0 %), а уровень выраженности карьерной ориентации на мастерство обнаруживает стабилизирующую тенденцию (количество студентов с высоким уровнем выраженности данной ориентации у студентов на III и V курсе не меняется – 21,7 %, при этом уменьшается количество студентов с низкими баллами по шкале «ориентация на мастерство»: от 28,3 % на III курсе к 13,0 % на V). Значимых различий при сравнении показателей карьерных ориентаций студентов на III и V курсах не выявлено, что и предполагалось изначально.

Полученные данные в целом согласуются с результатами, полученными другими авторами. Так, исследователи О. П. Терновская, Н. Н. Мельникова, А. А. Жданович отмечают, что карьерные ориентации достаточно устойчивы и могут оставаться стабильными длительное время, хотя нередки случаи их смены в течение жизни человека [1, 2, 4]. Вместе с тем, нельзя игнорировать тот факт, что при отсутствии значимых статистических различий показателей у студентов к окончанию профессионального обучения отмечаются качественные изменения в системе карьерных ориентаций: треть студентов-выпускников заинтересованы построением вертикальной карьеры. 80,4 % выпускников – будущих специалистов транспортной сферы заинтересованы в своем карьерном развитии, причем 34,7 % демон-

стрируют высокую степень озабоченности вопросами построения карьеры. Целесообразно учитывать эти данные в работе службы персонала с целью выстраивания эффективного взаимодействия с выпускниками вузов для привлечения в транспортную сферу технической элиты молодых специалистов.

### **Библиографический список**

1. Жданович А. А. Карьерные ориентации в структуре профессиональной Я-концепции студентов : автореф. дис. ... канд. психол. наук / А. А. Жданович. – М., 2008. – 21 с.
2. Мельникова Н. Н. Карьерная направленность: векторная модель диагностики и интерпретации / Н. Н. Мельникова, Е. Г. Щелокова // *European Social Science Journal*. – 2012. – № 2. – С. 270–277.
3. Психология самоактуализации и становления профессионала в условиях современного образования: монография ; под науч. ред. проф. Е. Ф. Яценко. – СПб. : Элви-Принт, 2016. – 194 с.
4. Терновская О. П. Особенности карьерных ориентаций студентов на завершающем этапе вузовского обучения : автореф. дис. ... канд. психол. наук / О. П. Терновская. – Оренбург, 2006. – 19 с.
5. Щелокова Е. Г. Ценностно-смысловое содержание карьерной направленности : дис. ... канд. психол. наук / Е. Г. Щелокова. – Челябинск, 2012. – 243 с.

**А. В. Яценко**

## **Исследование распространенности синдрома обструктивного апноэ сна у профессиональных водителей**

*дорожно-транспортные происшествия, засыпание за рулем, синдром обструктивного апноэ сна.*

Известно, что до 20 % всех дорожно-транспортных происшествий (ДТП) может быть связано с засыпанием за рулем. При ДТП, обусловленных засыпанием за рулем, более часто отмечаются смертельные исходы и тяжелые травмы. Это объясняется неспособностью водителя предпринять действия по снижению скорости или уклонению от препятствия. Засыпание за рулем может быть обусловлено как физиологическими и социальными факторами (недостаток сна накануне поездки, работа в ночную смену, длительная монотонная езда), так и расстройствами сна, приводящими к выраженной дневной сонливости. Наиболее частым расстройством сна, приводящим к дневной сонливости, является синдром обструктивного апноэ сна (СОАС) [3], который характеризуется повторяющимися эпизодами обструкции верхних дыхательных путей во время сна. Наличие СОАС повышает риск ДТП от двух до семи раз по разным данным [5]. Его распро-

страненность у лиц старше 30 лет составляет от 2 до 7 % [4]. Проведенные в нашей стране исследования показали, что сомнологические нарушения среди профессиональных водителей не являются редкостью: каждый третий водитель имел отклонение в активном секторе эмоционально-когнитивной сферы, способное повлиять на выполнение профессиональных обязанностей (исследование «Опасный сон (ОС-1)»). Распространенность в данной группе СОАС очень высока и превышает аналогичный показатель для популяции в целом, достигая в некоторых коллективах 60 %. [1, 2]. С этим связана сонливость и как результат – снижение внимания и способности к быстрому принятию решений, что является основным фактором риска создания и невозможности предотвращения аварийной ситуации на дороге.

Гипотеза: распространенность СОАС среди профессиональных ведомственных водителей может превышать общепопуляционную.

Цель работы: изучение дневной сонливости, когнитивных нарушений, частоты ДТП, наличия СОАС среди профессиональных водителей автохозяйства Министерства внутренних дел одного из территориальных органов МВД в средней полосе России.

Исследование «Сонное вождение – 1» проводилось на протяжении 15 месяцев. Исследование проспективное одноцентровое, выполнялось на базе ведомственной поликлиники. На первом этапе пациент заполнял анкету по сну и шкалу Эпворта для оценки наличия избыточной дневной сонливости. На втором этапе проводилось респираторное мониторирование (Somnochek mini). Из исследования исключались пациенты, у которых были выявлены какие-либо другие клинически значимые нарушения сна.

Всего было обследовано 27 человек, что составило 39 % от всех водителей автохозяйства. Распределение по полу: все пациенты мужского пола. Средний возраст – 46,8 лет. Дневная сонливость беспокоила 15 человек (55,5 % случаев). ДТП, связанные с засыпанием за рулем, отметил один пациент (3,7 % случаев). Средний уровень дневной сонливости по шкале Эпворта составил 5,8 баллов. Среднее значение индекса апноэ/гипопноэ (ИАГ) – 28,3. В 88,9 % случаев был поставлен диагноз: синдром обструктивного апноэ сна. Распределение по степени тяжести: легкая (ИАГ  $\geq 5 < 15$  в час) – 41,7 %, средняя (ИАГ  $\geq 15 < 30$  в час) – 25,0 %, тяжелая (ИАГ  $\geq 30$  в час) – 33,3 %. Пациенты с СОАС средней и тяжелой степеней нуждались в проведении СИПАП-терапии. Доля пациентов с СОАС средней и тяжелой степени составила 58,3 %. Максимальное значение ИАГ – 106 в час. Средние значения дневной сонливости по шкале Эпворта в группах с СОАС составили: легкая – 5,8 б., средняя – 2,5 б., тяжелая – 9,4 б.

Распространенность СОАС среди обследованной популяции профессиональных водителей территориального органа МВД составила около

90 %. Почти 60 % обследованных водителей автохозяйства нуждаются в проведении СИПАП-терапии. В группе пациентов с тяжелой степенью СОАС отмечается достоверное повышение дневной сонливости по шкале Эпворта.

### **Библиографический список**

1. Белкин А. А. Синдром обструктивного апноэ сна как фактор риска аварийности у профессиональных водителей в Екатеринбурге. Исследование «Опасный сон (ОС-1)» / А. А. Белкин, Е. В. Алексеева, О. В. Жигульская, Е. К. Романова // Неврология, нейропсихиатрия, психосоматика. – 2015. – № 1. – С. 49–54.
2. Федорова Т. Н. Распространенность синдрома обструктивного апноэ сна у водителей пассажирского автотранспорта / Т. Н. Федорова, А. В. Глотов // Сборник материалов IV Российской научно-практической конференции с международным участием «Клиническая сомнология». – М., – 2018. – С. 58–59.
3. McNicholas W. T. Sleep apnoea and driving risk: the need for regulation / W. T. McNicholas, D. Rodenstein // Eur. Respir. Rev. – 2015. – 24. – Pp. 602–606. DOI: 10.1183/16000617.0049-2015.
4. Punjabi N. M. The epidemiology of adult obstructive sleep apnea / N. M. Punjabi // Proc.Am.Thorac.Soc. – 2008. – 5. – Pp. 136–43.
5. Strohl K. P. An official American Thoracic Society Clinical Practice Guideline: sleep apnea, sleepiness, and driving risk in noncommercial drivers. An update of a 1994 Statement / K. P. Strohl, D. B. Brown, N. Collop N. et al. // Am. J. Respir. Crit. Care. Med. – 2013. – 187. – Pp. 1259–1266.

**Е. Ф. Яценко, А. Д. Данилина**

### **Различия самоактуализационных характеристик и субъективного благополучия у начальников поездов и машинистов железной дороги**

*самоактуализация, субъективное благополучие, железная дорога, синергия, эмоциональная стабильность.*

Современные условия развития общества предъявляют профессионалам все более высокие требования к уровню компетентности, сформированности профессионально важных качеств личности, жизнестойкости, эмоциональной устойчивости. Возможности самоактуализации личности будущих и действующих работников различных сфер профессиональной деятельности активно исследуются [5–7]. Самоактуализация определяется нами как интегральное образование, которое является процессом, состоянием, метапотребностью, свойством личности и свойством направленности личности, но не сводится ни к одному из них, представляя собой комплекс системных качеств, способствующих раскрытию внутреннего потенциала человека в процессе его индивидуализации и социализации [8]. Методоло-

гией работы являются теоретические положения гуманистической психологии [1], деятельностного подхода и основные достижения в исследовании субъективного благополучия и счастья [2–4; 6–8].

Целью данного исследования является определение особенностей самоактуализационных характеристик и субъективного благополучия у начальников поездов и машинистов железной дороги.

Базой исследования явились сотрудники железной дороги – начальники поездов и машинисты – в количестве 27 человек (16 начальников поездов и 11 машинистов), средний возраст – 35 лет, мужчины, имеющие высшее образование.

Гипотеза: существуют различия между самоактуализационными характеристиками и показателями субъективного благополучия у начальников поездов и машинистов.

Методики исследования: самоактуализационный тест Э. Шострома (в адаптации Ю. Е. Алешинной, Л. Я. Гозмана, М. В. Загика и М. В. Кроза); шкала субъективного благополучия Perrudet-Badoux, Mendelsohn и Chiche (в адаптации М. В. Соколовой). В исследовании использовался *t*-критерий Стьюдента.

Между показателями шкал субъективного благополучия у начальников поездов и машинистов значимых различий выявлено не было. Общий показатель субъективного благополучия у начальников поездов равен 3 стенам, у машинистов – 2 стенам. Чем данный показатель ниже, тем выше уровень субъективного благополучия; т. о., при общем высоком уровне субъективного благополучия у машинистов уровень субъективного благополучия более оптимистичный. Причиной несколько более низкого уровня субъективного благополучия у начальников поездов может быть их более высокий уровень ответственности и сложности профессиональной деятельности.

Между показателями самоактуализационных характеристик у начальников поездов и машинистов были обнаружены значимые различия (см. табл.).

Можно предположить, что более высокий должностной статус начальников поездов, их ответственность не только за свою работу, но и за слаженное взаимодействие всех членов коллектива поезда позволили им добиться более высокого уровня развития своих способностей. Они имеют более высокий уровень сформированных ценностных ориентаций, целостно воспринимают мир и людей, гармонично ведут себя в жизни, проявляя к людям внимание и доброту, умеют достигать поставленных целей. Вероятно, постоянные контакты с людьми обеспечивают развитие личности начальников поездов в большей степени, чем машинистов. Начальники поездов умеют добиваться своего, отстаивать свою точку зрения, убеждать; способны принимать свою агрессию и быстро приводить в норму свое



эмоциональное состояние. Машинистам, напротив, сложнее принимать собственное раздражение, они в меньшей степени способны добиваться поставленных целей, видят людей менее позитивно, поскольку именно им приходится сталкиваться с неадекватным поведением людей на железнодорожных путях и их гибелью под колесами поезда.

Таблица

**Значимые различия между показателями самоактуализационных характеристик начальников поездов и машинистов железной дороги**

Шкалы исследования	Начальники поездов			Машинисты			t-критерий Стьюдента	Уровень значимости
	Среднее	Стандартная ошибка	Стандартное отклонение	Среднее	Стандартная ошибка	Стандартное отклонение		
Ценностные ориентации	53,68	2,26	9,06	47	2,52	8,36	1,94	0,05
Положительное отношение к природе человека	54,56	2,87	11,50	45,09	3,01	9,99	2,21	0,05
Синергия	56,5	2,33	9,33	42,72	3,13	10,40	3,59	0,01
Принятие агрессии	48,75	2,58	10,32	40,90	1,62	5,39	2,30	0,05

### Библиографический список

1. Маслоу А. Г. Мотивация и личность / А. Г. Маслоу ; пер. с англ. А. М. Татлыбаевой ; вступительная статья Н. Н. Чубарь. – СПб. : Евразия, 2001. – 478 с.
2. Симонов П. В. Созидающий мозг: Нейробиологические основы творчества / П. В. Симонов. – М. : Наука, 1993.
3. Соколова М. В. Шкала субъективного благополучия / М. В. Соколова. – Ярославль, 1996. – 11 с.
4. Шамионов Р. М. Психология субъективного благополучия (к разработке интегративной концепции) / Р. М. Шамионов. – URL : <http://www.myword.ru>
5. Яценко Е. Ф. Самоактуализация личности будущих социальных работников: сформированность общекультурных компетенций / Е. Ф. Яценко // «Современные проблемы науки и образования». – 2015. – № 4. – URL : <http://www.science-education.ru/127-20645>.
6. Яценко Е. Ф. Связь самоактуализационных и личностных характеристик с субъективным благополучием студентов психологического направления подготовки / Е. Ф. Яценко // Карминские чтения. Актуальные проблемы философии, культурологии,

психологии, конфликтологии, права и образования : мат-лы IV Национальной с международным участием науч.-практ. конф. 24–25 октября 2018 г., Санкт-Петербург ; под ред. Е. Ф. Яценко. – СПб. : ФГБОУ ВО ПГУПС, 2019. – С. 287–291.

7. Яценко Е. Ф. Психологические особенности самоактуализации и субъективного благополучия профессионалов в сфере образования и культуры / Е. Ф. Яценко // «Фундаментальные исследования». – Сер. «Психологические науки». – № 10 (7). – 2013. – С. 1602–1606.

8. Яценко Е. Ф. Ценностно-смысловая концепция самоактуализации : автореф. дис. ... д-ра психол. наук / Е. Ф. Яценко. – Ярославль, 2006. – 50 с.

9. Diener E. Subjective well-being / E. Diener // Psychological Bulletin, 1984.

## Список авторов

*Андрюшенко Дария Андреевна* – студентка IV курса направления бакалавриата «Психология» ПГУПС.

*Бендас Татьяна Владимировна* – профессор кафедры «Прикладная психология», доктор психологических наук, профессор.

*Бендюков Михаил Александрович* – профессор кафедры «Прикладная психология», доктор психологических наук, доцент.

*Березовская Ирина Петровна* – доцент кафедры «История, философия, политология и социология», кандидат философских наук.

*Булгакова Ольга Сергеевна* – кандидат психологических наук, доцент, президент Научно-практического центра «Психосоматическая нормализация».

*Данилина Анастасия Дмитриевна* – студентка III курса заочной формы обучения направления бакалавриата «Психология» ПГУПС.

*Демакова Леся Евгеньевна* – психолог фирмы «ProSecur GmbH anerkannte Begutachtungsstelle für Fahreignung» (фирма по оценке пригодности к вождению), Саарбрюккен, Германия.

*Доценко Евгений Леонидович* – профессор Тюменского государственного университета, доктор психологических наук, профессор (Тюмень).

*Ермакова Елена Сергеевна* – профессор кафедры «Прикладная психология», доктор психологических наук, доцент.

*Иванов Михаил Васильевич* – профессор кафедры «Прикладная психология», доктор филологических наук, профессор.

*Казначеева Наталья Борисовна* – доцент кафедры «Прикладная психология» ПГУПС, кандидат психологических наук.

*Карагачева Мария Валерьевна* – доцент кафедры «Прикладная психология» ПГУПС, кандидат психологических наук, доцент.

*Кедич Светлана Игоревна* – доцент кафедры «Прикладная психология» ПГУПС, кандидат психологических наук, доцент.

*Колпакова Анастасия Владимировна* – магистрант кафедры педагогики и психологии Костанайского государственного университета им. А. Байтурсынова, кандидат педагогических наук, Республика Казахстан.

*Лазорак Ольга Васильевна* – доцент кафедры иностранных языков Южно-Уральского государственного университета (национального исследовательского университета), кандидат педагогических наук, Челябинск.

*Лазорак Роман Александрович* – студент III курса направления бакалавриата Аэрокосмического факультета Южно-Уральского государственного университета (национального исследовательского университета), Челябинск.

*Лискова Любовь Александровна* – студентка IV курса направления бакалавриата «Психология» ПГУПС.

*Лобанова Юлия Игоревна* – доцент, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, кандидат психологических наук.

*Мазурова Ирина Сергеевна* – студентка IV курса направления бакалавриата «Психология» ПГУПС.

*Николаева Екатерина Николаевна* – студентка III курса направления бакалавриата «Психология» ПГУПС.

*Оконешникова Ольга Викторовна* – доцент кафедры «Прикладная психология» ПГУПС, кандидат психологических наук, доцент.

*Пьянова Дарья Александровна* – студентка III курса направления бакалавриата «Психология» ПГУПС.

*Пархоменко Ирина Александровна* – доцент кафедры педагогики и психологии Костанайского государственного университета им. А. Байтурсынова, кандидат педагогических наук, доцент, Республика Казахстан.

*Синельникова Елена Семеновна* – доцент кафедры «Прикладная психология» ПГУПС, кандидат психологических наук.

*Соловьева Елена Анатольевна* – доцент кафедры истории и философии, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, кандидат психологических наук.

*Соломин Игорь Леонидович* – доцент кафедры «Прикладная психология» ПГУПС, кандидат психологических наук.

*Фрейдинова Дарья Александровна* – начальник психофизиологической лаборатории Дорожной больницы № 1 СПб.

*Шамиева Вероника Анатольевна* – доцент кафедры «Прикладная психология» ПГУПС, кандидат психологических наук.

*Шаринов Тимур Борисович* – студент IV курса направления бакалавриата «Психология» ПГУПС.

*Шунаева Галия Абылаевна* – магистрант кафедры педагогики и психологии Костанайского государственного университета им. А. Байтурсынова, кандидат педагогических наук, Республика Казахстан.

*Царёва Виктория Александровна* – студентка IV курса направления бакалавриата «Психология» ПГУПС.

*Церфус Диана Николаевна* – доцент кафедры «Прикладная психология» ПГУПС, кандидат медицинских наук, доцент.

*Чеботков Игорь Александрович* – студент III курса направления бакалавриата «Психология» ПГУПС.

*Щелокова Екатерина Галиуловна* – доцент кафедры психологии развития Южно-Уральского государственного университета (национального исследовательского университета), кандидат психологических наук, Челябинск.

*Яценко Алексей Васильевич* – доцент Медицинского института непрерывного образования ФГБОУ ВО «МГУПП», заместитель начальника МСЧ МВД России по Московской области, кандидат медицинских наук.

*Яценко Елена Федоровна* – заведующий кафедрой «Прикладная психология» ПГУПС, доктор психологических наук, доцент.

*Научное издание*

**ЧЕЛОВЕК И ТРАНСПОРТ:  
психология, образование, эргономика**

Материалы Национальной с международным участием  
научно-практической конференции

*7–8 ноября 2019 г.*

Редактор и корректор *Е. Г. Локтионова*

Компьютерная верстка *М. С. Савастеевой*

Подписано в печать с оригинал-макета 04.02.20  
Формат 60×84<sup>1/16</sup>. Бумага для множ. апп. Печать ризография.  
Усл. печ. л. 3,75. Тираж 50 экз.

Заказ 60.

ФГБОУ ВО ПГУПС. 190031, СПб., Московский пр., 9.  
Типография ФГБОУ ВО ПГУПС. 190031, СПб., Московский пр., 9