

КОГНІТИВНО-ОПЕРАЦІЙНИЙ КОМПОНЕНТ ПСИХОЛОГІЧНОЇ ГОТОВНОСТІ ДО ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ МАШИНІСТА ЛОКОМОТИВА

Лещенко О. В. Когнітивно-операційний компонент психологічної готовності до професійної діяльності машиніста локомотива. У статті проаналізовано особливості дослідження когнітивно-операційного компоненту психологічної готовності до професійної діяльності помічника машиніста та машиніста локомотива. Вказано результати проведення методик дослідження когнітивно-операційного компоненту у двох групах. На основі отриманих результатів виокремлено рівні сформованості компоненту (низький, середній, високий) та їх критерії. Описано особливості застосування творчого тренінгу системи КАРУС для формування когнітивно-операційного компоненту. Представлено результати застосування системи КАРУС для формування когнітивно-операційного компоненту у помічників машиніста та машиністів.

Ключові слова: готовність до професійної діяльності, структура психологічної готовності до професійної діяльності, когнітивно-операційний компонент, помічник машиніста, машиніст локомотива, тренінг, КАРУС.

Лещенко О. В. Когнитивно-операциональный компонент психологической готовности к профессиональной деятельности машиниста локомотива. В статье проанализированы особенности исследования когнитивно-операционального компонента психологической готовности к профессиональной деятельности помощника машиниста и машиниста локомотива. Показаны результаты проведения методик исследования когнитивно-операционального компонента в двух группах. На основе полученных результатов выделены уровни сформированности компонента (низкий, средний, высокий) и их критерии. Описаны особенности применения творческого тренинга системы КАРУС для формирования когнитивно-операционального компонента. Представлены результаты применения системы КАРУС для формирования когнитивно-операционального компонента у помощников машиниста и машинистов.

Ключевые слова: готовность к профессиональной деятельности, структура психологической готовности к профессиональной деятельности, когнитивно-операциональный компонент, помощник машиниста, машинист локомотива, тренинг, КАРУС.

Постановка проблеми. Враховуючи швидкі темпи розвитку залізничного транспорту, підвищуються вимоги не тільки до фізіологічних та психологічних особливостей помічників машиністів та машиністів. Особливу увагу варто звернути на когнітивні процеси цих працівників. Швидко навчатися, приймати рішення у нестандартних ситуаціях, долати інформаційну недостатність та інші уміння необхідно мати машиністу локомотива для ефективного здійснення перевізного процесу. Професійне становлення машиніста локомотива охоплює сім етапів, а саме: вибір професійної діяльності, навчання, первинна адаптація, первинна професіоналізація, вторинна адаптація, вторинна професіоналізація, професійна майстерність [6]. У межах даної статті ми розглядаємо особливості когнітивно-операційного компоненту на етапах первинної та вторинної професіоналізації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У роботах виконаних у руслі психології праці, зокрема, праці машиніста локомотива, психологічну готовність досліджували Н. С. Нерсесян, В. М. Пушкін, С. Ц. Дондуков, Т. І. Леженкіна, та ін.

Н. С. Нерсесян описуючи структуру психологічної готовності до професійної діяльності виокремлює мотиваційний, пізнавальний, емоційний, вольовий компоненти [9, с.149].

С. Ц. Дондуков аналізуючи потребу в безпеці як психологічну умову формування готовності особистості до професійної діяльності на залізничному транспорті звертає увагу на наявність п'яти компонентів, а саме: мотиваційного, орієнтаційного, операційного, вольового та оціночної складової [1].

Т. І. Леженкіна вивчаючи психологічну готовність локомотивної бригади до дій в небезпечних ситуаціях, вказала на наявність таких компонентів: емоційний, мотиваційно-смісловий, когнітивний, виконавчий, комунікативний [4; с.15].

На основі робіт М. І. Дьяченка, Л. О. Кандибовича, Д. І. Фельдштейна, В. О. Моляко, присвячених дослідженню структури психологічної готовності до професійної діяльності та структури особистості К. К. Платонова [10, с. 14], професіограми «машиніста локомотива» [15, с.222-228], виокремлюємо такі структурні компоненти психологічної готовності до професійної діяльності машиніста локомотива: психофізіологічний, емоційно-вольовий, когнітивно-операційний, мотиваційний, особистісно-ціннісний.

Когнітивно-операційні особливості операторів досліджувалися лише в межах проблеми професійного відбору таким авторами як: М. А. Котик, А. М. Емельянов, В. Д. Рудашевский, Ю. К. Стрелков, Т. В. Пфау, К. О. Зацепіна та ін.

Т. В. Пфау, К. О. Зацепіна здійснили порівняльний аналіз особливостей пізнавальної сфери механіків та машиністів. Авторами було виявлено спільні показники рівня цілеспрямованості мислення, уміння розуміти та оперувати переносним смислом тексту, диференційованості та цілеспрямованості суджень, рівня розвитку мовних процесів, а також показників характеру логічних зв'язків та відношень між поняттями [14, с. 37-44].

Недостатність праць пов'язаних із вивченням когнітивних особливостей безпосередньо машиністів локомотива зумовили вибір теми даної статті.

Цілі статті. Основними цілями статті є такі: дослідити когнітивно-операційний компонент психологічної готовності до професійної діяльності працівників первинного та вторинного етапів професіоналізації; розробити програму професійно-психологічного тренінгу із використанням прийомів системи КАРУС з метою формування когнітивно-операційного компоненту психологічної готовності до професійної діяльності машиніста локомотива та перевірити її ефективність.

Виклад основного матеріалу. Когнітивно-операційний компонент відображає наявність системи знань, умінь та навичок, а також здатність до їх подальшого вдосконалення і застосування у професійній діяльності машиніс-

та. Означена структурна одиниця розкривається у розумінні посадових обов'язків, знанні прийомів та способів вирішення професійних задач, уявленні про ймовірні зміни, що можуть виникнути в ході діяльності, готовності до екстреної дії. Із метою визначення рівня розвитку цього компоненту було застосовано Методику визначення динаміки здібностей (О. Л. Музика) [3, с.52], «Інтелектуальна лабільність» (В. Т. Козлова) [13, с.553], методика «Словесний лабіринт» (А. Лачинса) [12].

Методика визначення динаміки здібностей (О. Л. Музика), була проведена з метою встановлення особливостей рефлексії професійних умінь, дій та операцій у помічників машиніста та машиністів.

Аналізуючи діяльнісний компонент методики встановили, що помічниками машиністів та машиністами було названо уміння, які розділили на чотири сфери приналежності: професійна діяльність, дозвілля, самообслуговування, соціальні стосунки. Розглянуто окремо сфери приналежності набутих умінь ті, які досліджуваний визначає як «вмію робити» та сфери приналежності бажаних умінь ті, які досліджуваний визначає як «хотів би навчитися». Відсотковий розподіл представлено у табл. 1.

Таблиця 1

Сфери приналежності набутих умінь

	Сфери приналежності умінь	п/м	маш.
Набуті уміння	Професійна діяльність	25%	68%
	Дозвілля	48%	5%
	Самообслуговування	13%	19%
	Соціальні стосунки	14%	8%
Бажані уміння	Професійна діяльність	45%	38%
	Дозвілля	9%	7%
	Самообслуговування	28%	34%
	Соціальні стосунки	18%	21%

Найвищий відсотковий показник у п/м серед *набутих умінь* належить сфері «Дозвілля» (48%), а у маш. – «Професійна діяльність» (68%). Вважаємо, що причиною таких відмінностей у показниках є віковий показник та стаж професійної діяльності. Помічники машиніста у більшості випадків віком до 30 років, машиністи від 25 років і старше. Досвід роботи на займаній посаді у п/м становить від 2 до 5 років, у машиністів від 2 до 25 років. Конструкти зазначені у сферу «Професійна діяльність» цілком відображають реальні знання, уміння та навички необхідні при виконанні професійних обов'язків опитуваних.

Конструкти сфери «Дозвілля» мають кількісні та якісні відмінності у двох груп опитуваних. Помічники машиніста назвали 48% набутих умінь, які можна віднести до сфери дозвілля, а машиністи – 5%. Помічники машиністів дозвіллям називають ті діяльності, які пов'язані із відпочинком («відпочивати у лісі», «грати у бадмінтон», «грати у пінбол», «читати книги», «слухати му-

зику», «складати пазли», «фотографувати», «грати в теніс»). Машиністи відпочинком називають інші види діяльності, що пов'язані із технікою та її ремонтом («зварювати електро деталі», «варити аргоном», «ремонтувати автомобілі», «розбирати та збирати двигун автомобіля», «паяти мікросхеми», «ремонтувати ноутбуки», «ремонтувати комп'ютери»).

Сфера «Самообслуговування» кількісно та якісно майже не відрізняється: п/м – 13%; маш. – 19% набутих умінь. Враховуючи те, що більшість опитаних проживають у сільській місцевості та районних центрах, серед набутих умінь вказувалися ті, що пов'язані із сільськогосподарською діяльністю, розведенням та утриманням домашніх тварин, будівельні роботи та ремонтом побутової техніки («вигорати город», «вивести курчат із інкубатора», «відремонтувати комин», «складати печі», «чистити камін»).

Відсотковий показник сфери «Соціальні стосунки» має кількісні відмінності, п/м – 14%; маш. – 8%. Якісний аналіз набутих умінь цієї сфери показав, що розуміння соціальних стосунків у двох груп опитаних відрізняється. Помічники машиніста під соціальними стосунками розуміють ті, які дозволяють весело і цікаво проводити вільний час («знайомитися із дівчатами», «швидко миритися», «не ображатися», «заводити розмову із незнайомими людьми», «знаходити спільну мову із будь-ким», «бути душою компанії», «спілкуватися на будь-які теми»). Машиністи вважають, що соціальні стосунки це ті, із допомогою яких можна налагодити контакти із керівництвом («знайти номер телефону керівництва», «спілкуватися із керівниками», «дарувати подарунки керівнику»).

Найвищий відсотковий показник серед бажаних умінь у двох груп досліджуваних належить сфері «Професійна діяльність», у п/м становить 45%, у маш.–38%. Помічники машиністів зазначають вміння, що стосуються як керування так і ремонту локомотивів, що приписані в депо. Машиністи виявляють бажання набути вміння керувати серіями локомотивів, на яких не працюють в депо. Так, Микола Іванович (стаж роботи машиністом 10 років) зазначив, що має бажання оволодіти вміннями, що дозволили б йому керувати швидкісними потягами, які розвивають швидкість більше 300 км/год. У відповідях 5% машиністів (стаж роботи на посаді 20-22 роки) відзначається бажання набуття вміння, пов'язаних із модернізацією старих серій локомотивів. Наприклад, Олексій Петрович на питання «Яких професійних умінь хотів би набути?» відповів: «Виточувати на станку деталі для того, щоб продовжити життя старим локомотивам». Із опитаних машиністів, 3% виявило бажання спробувати сили у суміжних професіях. Досліджуваний Євген Вікторович (стаж роботи машиністом 12 років) серед вміння, якими б хотів оволодіти назвав «Навчитися керувати потягом метро».

Серед бажаних умінь у сфері «Дозвілля» п/м вказали 9%; маш. – 7%. Відмінності розуміння семантичного наповнення поняття «дозвілля» виявилися і на цьому етапі аналізу. Так, машиністи серед тих умінь яких «хотів би навчитися» вказують такі: «зварювати металоконструкції різної складності», «ремонтувати двигун», «підготувати машину під фарбування», «зробити ко-

вальню»). Помічники машиністів виявляють бажання оволодіти уміннями пов'язаними із кулінарією, відпочинком та розвагами («готувати морозиво», «майстерно прикрашати торти», «влаштувати фایер-шоу», «грати в боулінг», «грати у більярд»).

Значна кількість бажаних умінь у двох груп досліджуваних відноситься до сфери «Самообслуговування» (маш. – 34%, п/м – 28%), серед яких сільськогосподарська діяльність, розведення та утримання домашніх тварин, будівельні роботи та ремонт побутової техніки.

Серед бажаних умінь, що було відокремлено до сфери «Соціальних стосунків» отримали такий відсотковий розподіл: п/м – 18%, маш. – 21%. Якісний аналіз показав, що п/м поряд із уміннями, які необхідні для спілкуванням із друзями та родичами («визнавати свої помилки», «уважно слухати», «знаходити спільну тему для розмови») вказують і ті, які необхідні для налагодження контактів із керівництвом («чітко висловлювати свою думку», «приймати досвід іншого», «не говорити суржиком»).

Під час дослідження виявилось, що у 9% помічників машиністів та 3% машиністів взагалі не названо вмінь пов'язаних із професійною діяльністю. При цьому зазначили у середньому 9,5 умінь пов'язаних із дозвіллям, хобі, самообслуговуванням. Наприклад, досліджуваний Павло Д. Вік – 27 років. Стаж роботи помічником машиніста – 7 років. Серед названих вмінь вказав: «робити шашлик» (10), «ремонтувати техніку» (10), «керувати автомобілем» (9), «альпінізм» (9), «розводити багаття» (8), «ставити палатку» (8), «знаходити шлях на карті» (8), «орієнтуватися на місцевості» (7), «складати рюкзак» (7), «розповідати анекдоти» (7), «грати на гітарі» (7), «співати пісні» (7), «знаходити корисні трави» (5), «рибалити» (4). На питання методики «Чого б ви хотіли навчитися робити?» Павло Д. вказує вміння пов'язані із дозвіллевою сферою: «жонглювати – щоб розважати друзів», «робити коктейлі – щоб пригощати друзів», «плавати – мрія з дитинства», «організувати походи в гори Кавказу –розширити професійний досвід». При додатковій бесіді виявилось, що досліджуваний займається організацією та проведенням туристичних походів. Поїздки на локомотиві майже не здійснює, основний час знаходиться в резервному графіку або на лікарняному обліку. Ініціатором вибору професії був батько Павла, який і до цього часу проти, щоб син покидав професію. Судячи із описаного, досліджуваний не пов'язує свою професійну діяльність із працею помічника машиніста. У такому випадку ми можемо говорити про низький рівень розвитку когнітивно-операційного компоненту психологічної готовності до професійної діяльності машиніста.

У результаті проведення методики «Інтелектуальна лабільність» (В. Т. Козлова) було встановлено, що 27,7% помічників машиністів та 50% машиністів вирішили всі завдання правильно, тобто у них високий рівень лабільності. На середньому рівні – 47,7% помічників машиніста та 37,7% машиністів. У 24,6% помічників машиністів та 12,3% машиністів допустили 10-14 помилок, що свідчить про низький рівень лабільності.

Лабільність мислення впливає на особливості творчого відношення до праці, здатність швидко оцінити обстановку, швидко орієнтуватися у трудовому процесі, проаналізувати доручене завдання, правильно прийняти рішення. Усі ці якості у значній мірі впливають на ефективність виконання професійних обов'язків як у машиністів так і у помічників машиніста. На основі отриманих результатів робимо висновок, про те, що динаміка інтелектуальної лабільності визначається етапом професійного становлення. У п/м рівень інтелектуальної лабільності у більшості працівників (48%) на середньому рівні, а у маш. 46% працівників продемонстрували високий рівень.

Із метою дослідження ригідності мисленнєвих процесів була проведена методика «Словесний лабіринт» А. Лачинса. Встановлено, що у 27% помічників машиністів та 24% машиністів високий рівень ригідності мислення; у 60,8% помічників машиністів та 33,8% машиністів – середній рівень; 31,5% помічників машиністів та 49,2% машиністів продемонстрували низький рівень ригідності.

Наявність високого рівня ригідності у деяких працівників свідчить про складність перебудови сприйняття і уявлень у ситуаціях що змінюються, про неготовність суб'єкта створювати нову концептуальну картину світу, нездатність відмовитися від звичних способів діяльності. У випадку виникнення екстреної ситуації такі працівники не зможуть ефективно прийняти рішення, що може призвести до значних матеріальних втрат, не виключно, й людських жертв.

У залежності від етапу професійного становлення змінюється рівень ригідності мисленнєвих процесів: п/м – 27% та маш. – 24% (високий рівень); 41% п/м та 34% маш. (середній рівень); 32% п/м та 42% маш. (низький рівень). Найбільший відсотковий показник низького рівня ригідності мисленнєвих процесів у машиністів.

Таблиця 2

Когнітивно-операційний компонент психологічної готовності на етапах первинної та вторинної професіоналізації

Рівень розвитку	Параметри когнітивно-операційного компоненту					
	Рефлексія умінь, дій, операцій		Рівень лабільності		Рівень ригідності	
	п/м	маш.	п/м	маш.	п/м	маш.
Низький	9,2%	3%	24,6%	12,3%	31,5%	49,2%
Середній	65,4%	29%	47,7%	37,7%	60,8%	33,8%
Високий	25,4%	68%	27,7%	50%	27%	24%

На основі проведеного дослідження вдалося сформулювати критерії, що визначають рівні сформованості когнітивно-операційного компоненту психологічної готовності до професійної діяльності у машиніста локомотива на етапі первинної та вторинної професіоналізації (див. Таблиця 3).

Таблиця 3

Рівні сформованості когнітивно-операційного компоненту психологічної готовності до професійної діяльності

Рівні	Етап професійного становлення	
	Первинна професіоналізація (помічник машиніста)	Вторинна професіоналізація (машиніст)
	Критерії	Критерії
Низький рівень	Відсутність знань, умінь та навичок пов'язаних із експлуатацією локомотива, ремонтом локомотива, призначенням робочого та контрольно-вимірювального інструменту і пристосувань. Не знання чинних наказів, вказівок та інструкцій.	Неможливість приймати рішення. Невміння передавати отриманий професійний досвід.
Середній рівень	Посереднє володіння знань, умінь та навичок пов'язаних із експлуатацією локомотива, ремонтом локомотива, призначенням робочого та контрольно-вимірювального інструменту і пристосувань. Ситуативною обізнаністю у чинних наказах, вказівках та інструкціях.	Неможливість приймати рішення при виникненні екстремальних ситуацій. Недостатньо розвинені вміння передачі отриманого досвіду.
Високий рівень	Знання, уміння та навички пов'язані із експлуатацією локомотива, ремонтом локомотива, призначенням робочого та контрольно-вимірювального інструменту і пристосувань. Знання чинних наказів, вказівок та інструкцій.	Володіння професійними теоретичними та практичними знаннями, уміннями та навичками. Знання чинних наказів, вказівок та інструкцій. Готовність до прийняття рішень при виникненні екстремальних ситуацій. Вміння передавати отриманий професійний досвід.

Узагальнивши результати дослідження параметрів когнітивно-операційного компоненту психологічної готовності до професійної діяльності на етапі первинної та вторинної професіоналізації працівників локомотивної бригади, вдалося визначити загальний рівень розвитку означеного компоненту. У 26,7% опитаних помічників машиністів та у 45,3% машиністів когнітивно-операційний компонент психологічної готовності до професійної діяльності знаходиться на високому рівні сформованості; у 52,3% помічників машиністів та 33,2% машиністів даний компонент знаходиться на середньому рівні; у 21% помічників машиністів та 21,5% машиністів – на низькому рівні.

Виконання професійної діяльності машиністом локомотива базується на вказівках, наказах, інструкціях, де прописаний алгоритм дій у стандартних та нестандартних ситуаціях. Це може спричинити виникнення хибної думки про виконавський характер праці машиніста. Розмежовуючи творчу та виконавську діяльність В. О. Моляко вказує на те, що «для здійснення першої до-

статньо певних знань, навичок та умінь регламентованих тими вимогами, які до цієї праці ставляться. До другої категорії належать усі ті так звані творчі професії, у тому числі діяльності будь-якого трудівника в умовах нової ситуації, у випадках динамічної зміни умов та ін. Виконавська праця нині змінюється. Багато професій, які можна зарахувати до цієї категорії, тією чи іншою мірою включають елементи праці творчої, бо часом виникає необхідність у процесі рутинної діяльності розв'язувати окремі, іноді досить важливі для кінцевого результату нові завдання» [7, с.10]. Прийняття рішення в нестандартних ситуаціях не завжди співвідноситься із розробленими рекомендаціями. Саме в цих умовах і виявляються елементи творчості. Відповідно до цього, формування когнітивно-операційного компоненту відбувалося за допомогою професійно-психологічного тренінгу із використанням прийомів системи КАРУС [16], який поділявся на діагностичний та формуючий етапи.

На діагностичному етапі учасникам пропонувалося вирішити професійні задачі, які формулювалися на основі описаних проблемних ситуацій в книзі В. Г. Козубенка [11].

Описані завдання стосувалися безпосереднього виконання професійних обов'язків працівників та поділялися на такі:

– потрібно усунути технічну несправність (несправність швидкостеміра та реєструючого пристрою, несправність приладу для подання звукового сигналу, несправність струмоприймача та ін.);

– усунути пошкодження, що не стосуються локомотива (побиті світлофори, зламані знаки та ін.);

– нестандартні ситуації на шляху слідування (тварина або автотранспорт на залізничному полотні; група людей, які не реагують на сигнали та ін.).

Метою даного етапу було встановлення переважаючих основних стратегій вирішення проблемних ситуацій. Поняття «стратегія» розглядаємо у межах підходу визначеного В. О. Моляко: «стратегія не є ні способом, ні методом розв'язання, а являє собою суб'єктивну розумову тенденцію, що спрямовує інтелектуальні дії суб'єкта при розв'язанні нових задач. Стратегія визначає не програму мисленнєвих дій, а їх якість, і є відносно стійкою, але гнучкою системою суб'єктивно привабливих дій, при цьому, в межах однієї стратегії суб'єкт може мати різні плани, способи розв'язання конкретної задачі [16, с.61]. Академік В. О. Моляко виділив та описав п'ять основних стратегій, а саме: пошуку аналогів, комбінаторних дій, реконструктивних дій, універсальна стратегія, випадкових підстановок [3, с.25].

У результаті проведення діагностичного етапу виявили, що в залежності від типу проблемної ситуації обиралася і стратегія її вирішення. У ситуації виникнення технічної несправності та пошкодження приладів пов'язаних із рухом локомотива всі опитані працівники обирали дії відповідно до діючих посадових інструкцій. У цьому проявляється виконавський тип дії у професійній діяльності машиніста.

При вирішенні не стандартних ситуацій на шляху слідування працівники обрали різні типи стратегій. Серед 56% опитаних помічників машиністів

діяли відповідно до стратегії пошуків аналогів, 33% – комбінаторних дій, 11% обрали універсальну стратегію. Відсотковий розподіл вибору стратегій у машиністів дещо відрізняється: 78% – універсальна стратегія, 5% – пошуку аналогів, 17% – стратегія комбінаторних дій.

Формуючий етап передбачав вирішення аналогічних проблемних ситуацій, але з використанням ускладнюючих умов:

– часові обмеження – працівникові необхідно було виконати завдання лише за 30 сек.;

– раптові заборони – на певному етапі виконання завдання дослідник вказував на те, що при усуненні проблемної ситуації не можна використовувати певний інструмент;

– інформаційна недостатність – для вирішення проблемної ситуації працівникові надавалася інформація не в повному обсязі (показники, сигнали).

Для підтвердження або спрощення формуючого впливу системи КАРУС у роботі із працівниками локомотивної бригади було обрано чотири групи досліджуваних. Експериментальна та контрольна група помічників машиністів ($N_{\text{пом.маш.}}=40$) та експериментальна та контрольна група машиністів ($N_{\text{маш.}}=40$). Кількісні показники ефективності тренінгу представлені у таблиці 4.

Таблиця 4

Результати ефективності проведення тренінгу за системою КАРУС (%)

ПОМІЧНИКИ МАШИНІСТА						
Параметри	Експериментальна група (рівень розвитку)			Контрольна група (рівень розвитку)		
	н	с	в	н	с	в
Рефлексія умінь, дій, операцій	25	16	59	34	28	38
Лабільність	15	13	72	27	31	42
Ригідність	17	20	63	28	39	33
Загальний рівень розвитку компоненту \bar{X}	10,3	21,3	68,3	29,6	32,6	37,6
МАШИНІСТИ						
Параметри	Експериментальна група (рівень розвитку)			Контрольна група (рівень розвитку)		
	н	с	в	н	с	в
Рефлексія умінь, дій, операцій	13	23	64	39	20	41
Лабільність	10	21	69	28	33	39
Ригідність	8	20	72	34	8	58
Загальний рівень розвитку компоненту \bar{X}	10,3	21,3	68,3	33,6	20,3	46

*н – низький рівень с – середній рівень в – високий рівень

Також було використано t-критерій Стюдента для залежних вибірок. Встановлено, що у досліджуваних первинного та вторинного етапу професіоналізації експериментальної групи $t_{\text{експер}} > t_{\text{крит}}$ при ($p < 0,05$). Тому, приймаємо гіпотезу про те, що рівень сформованості когнітивно-операційного компоненту зазнав зміни у результаті формуючого впливу професійно-психологічного тренінгу. Різниця показників у контрольній та експериментальній групі становить 23,3% (низький), 1% (середній). Кількість учасників із високим рівнем розвитку цього компоненту зросла на 22,3%. Отримані результати підтверджують ефективність застосування системи КАРУС з метою формування когнітивно-операційного компоненту психологічної готовності на етапах первинної та вторинної професіоналізації працівників локомотивної бригади.

Висновки. Когнітивно-операційний компонент психологічної готовності до професійної діяльності є невід'ємною умовою успішного виконання професійної діяльності машиніста локомотива на етапах первинної та вторинної професіоналізації. Результати дослідження рівня сформованості когнітивно-операційного компоненту свідчать про необхідність додаткового застосування методів формуючого впливу. Розроблена програма професійно-психологічного тренінгу із використанням прийомів системи КАРУС є ефективною у формуванні когнітивно-операційного компоненту психологічної готовності до професійної діяльності машиніста локомотива.

Перспективи подальших досліджень у цьому напрямку полягають у вивченні рівня сформованості мотиваційного компоненту психологічної готовності до професійної діяльності на етапі первинної та вторинної професіоналізації професійного становлення машиніста локомотива.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дондуков С. Ц. Потребность в безопасности как условие психологической готовности личности к деятельности : автореф. дис. на соиск. науч. степ. канд. психол. наук : спец. 19.00.01 «Общая психология, психология личности, история психологии» / С.Ц. Дондуков. – Хабаровск, 2003. – 23 с.
2. Дьяченко М. И. Психологические проблемы готовности к деятельности. / Дьяченко М.И., Кандыбович Л.А. – Минск, 1976. – 176 с.
3. Здібності, творчість, обдарованість: теорія, методика, результати досліджень / За ред. В.О. Моляко, О.Л. Музики. – Житомир: Вид-во Рута, 2006. – 320 с.
4. Леженкина Т.И. Формирование психологической готовности локомотивной бригады к действиям в опасных ситуациях : автореф. дис. на соиск. уч. степ. канд. психол. наук : 19.00.03 «Психология труда, инженерная психология, эргономика» / Т.И. Леженкина. – М., 2010. – 28 с.
5. Лещенко О. В. Елементи творчості у професійній діяльності машиніста локомотива / О. В. Лещенко // Актуальні проблеми психології: Збірник наукових праць Інституту психології імені Г. С. Костюка НАПН України. – К.: Видавництво «Фенікс», 2014. – Т. XII. Психологія творчості. – Випуск 20. – С. 164-171.
6. Лещенко О. В. Професійне становлення машиніста локомотива / О.В. Лещенко // Залізничний транспорт України : науково-практичний журнал. – 2014. – № 6. – С. 43-49.
7. Моляко В.А. Психологическая готовность к труду на современном производстве / В.А. Моляко, М.Л. Смольсон. – К.: Знание. 1985. – 14 с.

8. *Нерсесян Л.С.* Железнодорожная психология : 2-е изд., переработанное, и дополненное / ФГУП Всеросс. Институт железнодорожной гигиены Роспотребнадзора, кафедра железнодорожной гигиены МПФ ППО ММА им. И.М. Сеченова. – М. : ООО Фирма «РЕИНФОР», 2005. – 534 с.
9. *Нерсесян Л. С., Пушкин В. Н.* Психологическая структура готовности оператора к экстремальным действиям // Вопросы психологии. – 1969. – № 5. – С.24-31.
10. *Платонов К. К.* Структура и развитие личности / Костянтин Костянтинович Платонов. – М.: Наука, 1986.– 128 с.
11. *Козубенко В. Г.* Безопасное управление поездом: вопросы и ответы / В. Г. Козубенко. – М.: Транспорт, 1992. – 254 с.
12. Психологический практикум «Мышление и речь»: учебно-методическое пособие / сост.: А. А. Маленов, А. Ю. Маленова. – Омск: Изд-во ОмГУ, 2005. – 108 с.
13. Психологические тесты / сост. С. Касьянов. - М. : Эксмо, 2006. – 608 с.
14. *Пфау Т. В.* Особенности познавательной сферы работников железнодорожного транспорта в зависимости от специфики деятельности / Т. В. Пфау, К. А. Зацепина // Наука. Мысль. – 2016. – № 12. – С. 37-44.
15. *Солдатов С. В.* Професіографічний аналіз професійної діяльності машиністів приміських електропоїздів // Науковий вісник Миколаївського державного університету ім. В. О. Сухомлинського: зб. наук. пр. / [редкол. : Будак В. Д. (голова) та ін.]. – Миколаїв: МДУ, 2009 – Т. 2, Вип. 8 / за ред. : С. Д. Максименко, Н. О. Євдокимова. – 2012. – С. 222-228.
16. Стратегії творчості діяльності : школа В. О. Моляко / За загальною редакцією В. О. Моляко. – К.: "Освіта України", 2008. – 702 с.

REFERENCES TRANSLITERATED

1. *Dondukov S. C.* Potrebnot" v bezopasnosti kak uslovye psyxolohycheskoj hotovnosti lychnosti k deyatel"nosti : avtoref. dys. na soysk. nach. step. kand. psyhol. nauk : spec. 19.00.01 «Obshhaya psyxolohyya, psyxolohyya lychnosti, ystoriyya psyxolohyyu» / S.C. Dondukov. – Xabarovsk, 2003. – 23 s.
2. *D"yachenko M. Y.* Psyxolohycheskye problemi hotovnosti k deyatel"nosti. / D"yachenko M. Y., Kandibovych L.A. – Mynsk, 1976. – 176 s.
3. *Zdibnosti, tvorchist", obdarovanist": teoriya, metodyka, rezul"taty doslidzhen" / Za red. V.O. Molyako, O.L. Muzyky. – Zhytomyr: Vyd-vo Ruta, 2006. – 320 s.*
4. *Lezhenkyna T. Y.* Formyrovanye psyxolohycheskoj hotovnosti lokomotyvnoj bryhadi k dejstvuyam v opasnix sytuacyyax : avtoref. dys. na soys. uch. step. kand. psyhol. nauk : 19.00.03 «Psyxolohyya truda, ynzhenernaya psyxolohyya, эрhonomyка» / T.Y. Lezhenkyna. – M., 2010. – 28 s.
5. *Leshhenko O. V.* Elementy tvorchosti u profesijnij diyal"nosti mashynista lokomotyva / O. V. Leshhenko // Aktual"ni problemy psyxolohiyi: Zbirnyk naukovyx prac" Instytutu psyxolohiyi imeni H.S. Kostyuka NAPN Ukrayiny. – K.: Vydavnyctvo «Feniks», 2014. – Т. XII. Psyxolohiya tvorchosti. – Vypusk 20. – S. 164-171.
6. *Leshhenko O. V.* Profesijne stanovlennya mashynista lokomotyva / O.V. Leshhenko // Zaliznychnyj transport Ukrayiny : naukovopraktychnyj zhurnal. – 2014. – № 6. – S. 43-49.
7. *Molyako V. A.* Psyxolohycheskaya hotovnost" k trudu na sovremennom proyzvodstve / V. A. Molyako, M.L. Smul"son. – K.: Znanye. 1985. – 14 s.
8. *Nersesyan L. S.* Zheleznodorozhnaya psyxolohyya : 2-e yzd., perabotannoe, y dopolnennoe / FHUP Vseross. Ynstytut zheleznodorozhnoj hyhyeni Rospotrebнадзора, kafedra zheleznodorozhnoj hyhyeni MPF PPO MMA ym. Y.M. Sechenova. – M. : ООО Fyrma «REYNFOR», 2005. – 534 s.
9. *Nersesyan L. S., Pushkyn V. N.* Psyxolohycheskaya struktura hotovnostioperatora k эkstremal"nim dejstvuyam // Voprosi psyxolohyyu. – 1969. – № 5. – S.24-31.
10. *Platonov K. K.* Struktura y razvytye lychnosti / Kostyantyn Kostyantynovych Platonov. – M.: Nauka, 1986.– 128 s.

11. Kozubenko V. H. Bezopasnoe upravlenye poezdom: voprosi y otveti / V. H. Kozubenko. – M.: Transport, 1992. – 254 s.
12. Psicholohycheskiy praktikum «Mishlenye y rech'»: uchebno-metodycheskoe posobyе / sost.: A. A. Malenov, A. Yu. Malenova. – Omsk: Yzd-vo OmHU, 2005. – 108 s.
13. Psicholohycheskiye testi / sost. S. Kas"yanov. - M. : Эkсмо, 2006. – 608 s.
14. Pfau T. V. Osobennosti poznavatel"noy sferi rabotnykov zheleznodorozhnoho transporta v zavysymosti ot specyfyky deyatel"nosti / T. V. Pfau, K. A. Zacepyna // Nauka. Misl". – 2016. – № 12. – S. 37-44.
15. Soldatov S. V. Profesiografichnyj analiz profesijnoyi diyal"nosti mashynistiv prymis"kyx elektropoyizdiv // Naukovyj visnyk Mykolayivs"koho derzhavnoho universytetu im. V.O. Suxomlyns"koho: zb. nauk. pr. / [redkol. : Budak V. D. (holova) ta in.]. – Mykolayiv: MDU, 2009 – T. 2, Vyp. 8 / za red. : S.D. Maksymenko, N.O. Yevdokymova. – 2012. – S. 222-228.
16. Stratehiyi tvorchosti diyalnosti : shkola V.O. Molyako / Za zahal"noyu redakciyeyu V.O. Molyako. – K.: "Osvita Ukrayiny", 2008. – 702 s.

Leshchenko O. V. Cognitive-operative component of psychological readiness for professional activity of a locomotive driver. The article analyzes the features of the study of a cognitive-operational component of psychological readiness for the professional activity of an assistant driver and a locomotive driver. The indicated structural unit is disclosed in the sense of official duties, knowledge of techniques and methods for solving professional problems, the presentation of probable changes that may occur during the activity, readiness for emergency action. The cognitive-operational component reflects the presence of a system of knowledge, skills, and abilities, as well as the ability to further improving and applying in the professional activity of a locomotive driver. The results of conducting research methods of the cognitive-operational component in two groups are indicated. The basic parameters of the research are defined: the reflection of abilities, actions, operations; the level of liability; rigidity level. On the basis of obtained results, the levels of formation of the component (low, medium, high) and their criteria in assistant drivers and locomotive drivers are distinguished. The features of the application of KARUS system creative training for the formation of the cognitive-operational component, which was divided into diagnostic and forming stages, are described. The complicated conditions of the forming stage (time restrictions, sudden bans, information insufficiency) are indicated. Qualitative and quantitative results of the KARUS system application for the formation of the cognitive-operational component in assistant drivers and locomotive drivers are presented.

Keywords: psychological readiness for professional work, the structure of components of psychological readiness for professional activities, cognitive-operational component, assistant driver, train driver, training, KARUS system.

Отримано 26.09.2017

УДК 159.923:616.89-008.441.3

Литвинчук Леся Михайлівна

ОСНОВНІ МЕТОДИ ТА ПРИНЦИПИ ПОБУДОВИ ПРОГРАМИ ПСИХОЛОГІЧНОЇ РЕАБІЛІТАЦІЇ ОСІБ, ЗАЛЕЖНИХ ВІД ОПІОЇДІВ

Литвинчук Л. М. Основні методи та принципи побудови програми психологічної реабілітації осіб, залежних від опіоїдів. У статті розкриваються основні методи та принципи побудови програми психологічної реабілітації осіб, залежних від опіоїдів. В статті зазначається, що побудова системи психологічної реабілітації осіб із залежністю від опіоїдів проводилась автором статті у відповідності до мети та завдань дослідження відповідно до отриманих