

УДК 159.9

ГРНТИ 15.81.29

ЛИЧНОСТНЫЕ КАЧЕСТВА ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ЛЕСОЗАГОТОВИТЕЛЬНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ С РАЗЛИЧНЫМ СТАЖЕМ¹

© 2025 г. Я. А. Корнеева*, Г. Д. Костерина**, А. В. Швыряева***

** Доктор психологических наук, доцент, профессор кафедры психологии Высшей школы педагогики, психологии и физической культуры, ведущий научный сотрудник научно-исследовательского управления, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, Архангельск, Россия;
e-mail: ya.korneeva@narfu.ru*

*** Лаборант-исследователь научно-исследовательского управления, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, Архангельск, Россия;
e-mail: gkosterina.16@yandex.ru*

**** Лаборант-исследователь научно-исследовательского управления, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, Архангельск, Россия;
e-mail: ashvyryaeva@yandex.ru*

Настоящее исследование посвящено выявлению особенностей личностных качеств водителей грузовых автомобилей лесозаготовительного предприятия на Крайнем Севере с различным стажем. В нем приняли участие 108 водителей мужского пола в возрасте от 21 года до 68 лет ($43,89 \pm 10,84$) со стажем работы в должности от 1 месяца до 47 лет ($11,36 \pm 12,31$), со стажем работы вахтовым методом от 1 месяца до 32 лет ($7,52 \pm 6,41$). Все водители были разделены на три группы относительно стажа работы в должности: 1) до 1 года; 2) от 1 года до 3 лет; 3) более 3 лет. Личностные качества: функциональная подвижность нервных процессов, надежность в экстремальной ситуации и склонность к риску - диагностировались с помощью психологического тестирования с применением

¹Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект № 24-28-20221)

авторской анкеты оценки эффективности и безопасного поведения водителей, опросников, направленных на диагностику индивидуально-личностных, эмоционально-волевых, коммуникативных и мотивационных характеристик, а также аппаратурных методик. Статистическая обработка результатов осуществлялась с применением MANOVA. Выявлены отличия между группами водителей со стажем до 1 года и более 3 лет относительно мотивационных характеристик, эмоционально-волевых и коммуникативных качеств. Установлено, что сотрудники имеют различия в ориентации на процесс и на альтруизм, ошибке глазомера, экстраверсии, психоэмоциональной устойчивости, саморегуляции психических состояний и коммуникативных способностях.

Ключевые слова: личностные качества, водители грузовых автомобилей, стаж работы в должности, лесозаготовительная отрасль, вахтовый метод, Крайний Север.

ВВЕДЕНИЕ

Вахтовая организация труда в условиях Крайнего Севера применяется в разных отраслях промышленности, одна из которых — лесозаготовительная. Основными факторами, определяющими выбор такого метода в лесозаготовительной промышленности, являются ограниченный транспортный доступ к лесным ресурсам и их удаленность (Корнеева, Симонова и др., 2022).

Одной из востребованных профессий в лесозаготовительных предприятиях является водитель грузовых автомобилей.

На январь 2024 года количество ДТП с участием грузовых автомобилей увеличилось на 9,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года².

В работе В.И. Малий с соавторами показано, что одной из важных составляющих безопасности дорожного движения является надежность водителя, его подготовленность, что определяется уровнем его профессиональных знаний и навыков (Малий и др., 2019).

В исследованиях ряда авторов показана взаимосвязь безопасности вождения и стажа работы в должности у водителей. Е.С. Тарасова, В.В. Лянденбургский установили: более опытные водители менее склонны к неосторожному вождению, что снижает вероятность аварий (Тарасова, Лянденбургский, 2024). Е.А. Морковкиной выявлено,

² Госавтоинспекция. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения 15.12.2023)

что малоопытные водители допускают больше ошибок в принятии решений во время управления автомобилем (Морковкина, 2009). Схожие результаты получены в исследовании Е. Girotto с соавторами, где была обнаружена взаимосвязь между более длительным опытом профессионального вождения и сокращением числа сообщений об участии в аварийных ситуациях на дорогах у водителей грузовых автомобилей (Girotto et al., 2016). Согласно статистике ДТП по Пензенской области за 2022 год по вине водителей со стажем до 2 лет произошло 9,1% ДТП (Тарасова и др., 2024). По данным Y. Wang с соавторами, водители грузовых автомобилей со стажем менее 3 лет чаще попадали в аварии по сравнению с водителями со стажем более 15 лет (Wang et al., 2021).

В то же время в некоторых исследованиях показано, что при увеличении стажа работы в должности водители характеризуются более высокими уровнями стресса и дезадаптации, что может негативно сказываться на эффективности и безопасности их профессиональной деятельности (Пыrkova, 2014). В аналитическом обзоре исследований по изучению факторов безопасного вождения у водителей грузовых автомобилей B.Sh. Rashmi, S. Marisamynathan сделали вывод, что, несмотря на достаточный опыт вождения, водители могут сохранять небезопасное поведение при управлении транспортным средством в связи с различиями в личностных качествах (B.Sh. Rashmi, S. Marisamynathan, 2023).

Изучению личностных качеств водителей грузовых автомобилей посвящены научные исследования ряда авторов.

Индивидуально-личностным характеристикам посвящены исследования Ю.А. Цагарелли, Ю.Н. Семенова, эмоционально-волевым — Z. Li, В.В. Пискуновой, Н.Н. Симоновой, А.Д. Корельской.

Комплексное исследование было проведено Я.А. Корнеевой и Г.Д. Костериной. Выявлены различия в мотивационных характеристиках, эмоционально-волевых и коммуникативных качествах, индивидуально-типологических и интеллектуальных

свойствах. Большинство водителей характеризуются низкой подвижностью функциональных процессов, высоким глазомером, склонностью к риску и надежностью в экстремальных ситуациях, высокой психоэмоциональной устойчивостью и низкой устойчивостью мышления, незначительной саморегуляцией психоэмоциональных состояний и высокой саморегуляцией мышления.

Наблюдается недостаточность научных исследований по изучению личностных качеств водителей грузовых автомобилей с различным стажем.

Цель настоящего исследования — выявить и описать особенности личностных качеств водителей грузовых автомобилей лесозаготовительного предприятия на Крайнем Севере с различным стажем работы в должности.

Гипотеза: водители грузовых автомобилей лесозаготовительного предприятия с различным стажем работы в должности отличаются выраженностью мотивационных характеристик, индивидуально-личностных, эмоционально-волевых и коммуникативных качеств; большие различия ожидаются в мотивационных характеристиках, эмоционально-волевых и коммуникативных качествах у водителей со стажем до 1 года и более 3 лет.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДИКА

Исследование проводилось посредством двух выездов в два обособленных подразделения лесозаготовительного предприятия Архангельской области (с. Карпогоры и п. Ясный) в марте и апреле 2024 года. В нем приняли участие 108 водителей автомобилей на вывозке леса мужского пола в возрасте от 21 до 68 лет ($43,89 \pm 10,84$) со стажем работы в должности от 1 месяца до 47 лет ($11,36 \pm 12,31$), со стажем работы вахтовым методом от 1 месяца до 32 лет ($7,52 \pm 6,41$). Длительность вахтового и межвахтового периодов работы водителей варьировалась: 15/15 (56,7% от всей выборки), 10/5 (14,4%), 20/10 (28,9%) дней. В исследовании приняли участие все добровольно согласившиеся испытуемые (подписано письменное добровольное

информированное согласие).

Для целей исследования водители были разделены на три группы относительно стажа работы в должности:

1) со стажем до 1 года - 26 сотрудников (24,1%), средний возраст — $37,10 \pm 9,197$ года;

2) со стажем от 1 года до 3 лет - 28 человек (25,9%), средний возраст — $37,77 \pm 9,422$ года;

3) со стажем более 3 лет - 54 человека (50%), средний возраст — $45,18 \pm 9,577$ года.

Деление обосновано необходимостью анализа личностных качеств водителей на этапе адаптации к профессиональной деятельности (стаж до 1 года), а также водителей группы риска по числу поломок автомобилей и увольнению по собственному желанию (стаж до 3 лет) и успешно справляющихся с обязанностями (стаж более 3 лет) (согласно данным предприятия). В связи с тем, что не было определено различий внутри группы водителей со стажем более 3 лет, она не подразделялась по подгруппы.

Оценка личностных качеств водителей автомобилей на вывозке леса осуществлялась с помощью следующих методик психологического тестирования (рис.).

Блок личностных качеств	Методики тестирования	Аппаратурные методики
Мотивационные характеристики	"Диагностика социально-психологических установок личности в мотивационно-потребностной сфере" О.Ф. Потемкиной (Потемкина, 1993)	
Индивидуально-личностные качества и свойства	"Пятифакторный опросник личности" Хийджиро Теуйн в адаптации А.Б. Хромова (Хромов, 2000)	оценка глазомера при использовании методики "Надежность в экстремальной ситуации" проводилась при помощи прибора АПК "Активациометр" (Цагарелли, 2009) "Функциональная подвижность нервных процессов" (ФПНП) по А.Е. Хильченко, выполненная с помощью устройства УПФТ-1/30 "Психофизиолог" с дополнительным модулем психомоторных тестов
Эмоционально-волевые качества	"Стиль саморегуляции поведения" В.И. Моросановой (Моросанова, 2004)	"Склонность к риску" диагностировалась с помощью компьютерной методики реакции на движущийся объект (РДО) с помощью прибора АПК "Активациометр" (Цагарелли, 2009) "Надежность в экстремальной ситуации", оцениваемая с помощью прибора АПК "Активациометр" (Цагарелли, 2009)
Коммуникативные качества	"Оценка коммуникативных и организаторских способностей личности" (КОС-2) В.В. Синявского, Б.А. Федоришина (Синявский, 1985)	

Рис. Методики диагностики личностных качеств водителей грузовых автомобилей.

Профессиональная эффективность оценивалась с помощью авторской анкеты, включающей следующие разделы: общие сведения об образовании и опыте работы, семейном положении; субъективная оценка своего профессионализма по 10-балльной шкале, где 1 — "не характерно", 10 — "представлено на высоком уровне" (11 параметров).

Статистическая обработка результатов осуществлялась с применением статистического пакета IBM SPSS Statistics 26.00, а также описательных статистик и многомерного дисперсионного анализа (MANOVA). MANOVA проводился с учетом следующих допущений: об однородности дисперсий (критерий Ливиня — вероятность ошибки больше 5%); о многомерной нормальности данных (критерий М-Вох — вероятность ошибки больше 5%); о нормальности распределений остатков. Для уточнения попарных различий применялся апостериорный критерий Шеффе.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

На первом этапе исследования проведен сравнительный анализ параметров эффективности и безопасности у водителей грузовых автомобилей с различным стажем работы в должности с помощью MANOVA. В анализ включались параметры профессиональной эффективности и безопасности, оцениваемые водителями по 10-балльной шкале, где 1 — "не характерно", 10 — "представлено на высоком уровне". В табл. 1 представлены различия согласно одномерным критериям.

Таблица 1

Субъективная оценка профессиональной эффективности и безопасности водителей грузовых автомобилей лесозаготовительного предприятия на Крайнем Севере с различным стажем работы в должности (по результатам MANOVA, N=108)

Параметр профессиональной эффективности и безопасности	M±SD для группы со стажем до 1 года	M±SD для группы со стажем от 1 года до 3 лет	M±SD для группы со стажем более 3 лет	Уровень значимости p
Профессиональные умения и навыки	7,6±1,60	7,9±1,72	8,8±1,70	<0,001
Личностные качества, необходимые	8,4±1,68	7,8±2,52	8,7±1,70	0,031

для работы в должности				
Личностные качества, необходимые для работы вахтовым методом	8,6±1,76	7,7±2,83	8,1±2,46	0,319
Знание правил техники безопасности	8,6±1,64	8,6±1,69	8,7±2,06	0,969
Соблюдение правил техники безопасности на рабочем месте	8,5±1,44	8,8±1,33	8,8±1,96	0,677
Удовлетворенность работой	8,6±1,61	7,8±1,86	8,0±2,32	0,322
Удовлетворенность графиком работы	8,6±1,87	8,0±2,81	8,0±2,54	0,479
Результативность работы	8,9±1,60	8,8±1,57	8,7±1,92	0,867
Сколько сил затрачивается на выполнение профессиональных задач	8,4±1,79	7,8±2,51	8,5±1,93	0,256
Ощущение безопасности на рабочем месте	8,2±1,65	7,9±2,64	7,5±2,52	0,296
Безопасность вождения	8,4±1,72	8,6±1,36	8,9±1,87	0,389

Примечание. Многомерный критерий след Пиллаи 0,340, $F=2,921$ при $p<0,001$.

Согласно данным табл. 1 статистически значимые различия установлены между водителями грузовых автомобилей с различным стажем относительно оценки профессиональных умений и навыков, а также личностных качеств, необходимых для работы в должности. Сотрудники со стажем свыше 3 лет более высоко оценивают свои профессиональные навыки. При этом свои личностные качества, необходимые для работы в должности, ниже всех оценивают сотрудники со стажем от 1 года до 3 лет. Это может быть связано с тем, что данная работа осуществляется вахтовым методом и в течение первых трех лет происходит адаптация к ней, поэтому не все сотрудники со стажем до 3 лет считают себя подходящими для такой деятельности. Похожие результаты были получены в исследовании А.Д. Корельской: чем опытнее водитель, тем выше его оценка своих профессиональных умений и навыков, а также личностных качеств, необходимых для работы в должности (Корельская, 2018). По остальным параметрам эффективности водители всех трех групп дали оценки выше среднего.

С целью выявления различий в личностных качествах водителей применен MANOVA, где в качестве фиксированного фактора была принята отнесенность к группе по стажу работы в должности, а зависимых — личностные качества, измеренные тестовыми и аппаратурными методиками (см. рис.). В табл. 2 представлены данные со статистически значимыми различиями согласно одномерным критериям.

Таблица 2

Личностные качества водителей грузовых автомобилей лесозаготовительного предприятия на Крайнем Севере с различным стажем работы в должности (по результатам MANOVA, N=108)

Личностное качество, методика	M±SD для группы со стажем до 1 года (1)	M±SD для группы со стажем от 1 года до 3 лет (2)	M±SD для группы со стажем более 3 лет (3)	Уровень значимости р	Р для попарных сравнений согласно критерию Шеффе
Мотивационные характеристики					
Ориентация на процесс (методика О.Ф. Потемкиной)	4,2±1,72	5,5±2,39	5,8±1,42	0,012	1:3, ρ=0,001
Ориентация на альтруизм (методика О.Ф. Потемкиной)	4,6±1,71	5,0±2,22	5,9±1,91	0,047	1:3, ρ=0,004 2:3, ρ=0,01
Индивидуально-личностные качества и свойства					
Функциональная подвижность нервных процессов (ФПНП)	5,5±3,46	7,0±2,43	4,1±3,29	<0,001	1:2, ρ=0,020 2:3, ρ<0,001
Ошибка глазомера (НПвЭС)	17,8±2,59	17,6±2,69	18,8±2,56	<0,001	1:3, ρ=0,01 2:3, ρ=0,002
Экстраверсия — интроверсия ("Большая пятерка")	50,8±6,93	47,4±6,20	44,5±7,66	0,028	1:3, ρ=0,14 2:3, ρ=0,38
Эмоционально-волевые качества					
Моделирование (методика В.И. Моросановой)	7,2±1,63	7,4±1,50	6,5±1,60	0,038	1:3, ρ=0,19
Психоэмоциональная устойчивость (НПвЭС)	17,8±4,61	19,8±3,27	20,3±3,37	<0,001	1:2, ρ=0,041 1:3, ρ=0,007
Надежность поведения в экстремальной ситуации (НПвЭС)	15,3±5,10	19,0±4,20	16,9±5,00	<0,001	1:2, ρ=0,003 2:3, ρ=0,032
Коэффициент саморегуляции психических состояний (НПвЭС)	9,1±10,68	3,6±5,73	5,4±7,36	<0,001	1:3, ρ=0,007 1:2, ρ=0,005

Коэффициент саморегуляции мышления (НПвЭС)	18,2±8,07	13,3±7,92	16,2±8,23	<0,001	1:2, $\rho=0,01$ 2:3, $\rho=0,031$
Коэффициент стабильности в фоновой ситуации (НПвЭС)	13,1±4,43	10,9±3,33	12,8±3,73	<0,001	1:2, $\rho=0,03$ 2:3, $\rho=0,047$
Коммуникативные качества					
Организаторские способности (КОС)	13,2±2,51	14,1±1,86	11,8±3,11	0,014	2:3, $\rho=0,17$
Коммуникативные способности (КОС)	14,7±3,35	15,1±2,03	12,9±3,10	0,013	1:3, $\rho=0,10$ 2:3, $\rho=0,16$

Примечание. Многомерный критерий след Пиллаи: для методики "Большая пятерка" - 0,309, $F=2,250$ при $\rho=0,012$; для методик О.Ф. Потемкиной и КОС - 0,381, $F=2,289$ при $\rho=0,011$; для методики В.И. Моросановой - 0,321, $F=2,262$ при $\rho=0,013$; для ФПНП, НПвЭС и склонности к риску - 0,538, $F=4,084$ при $\rho<0,001$.

Статистически значимые различия мотивационных характеристик были получены относительно ориентации на процесс и на альтруизм. Водители со стажем более 3 лет в большей степени ориентированы на процесс в профессиональной деятельности и на альтруизм, в то время как сотрудники со стажем до 1 года имели более низкие показатели по сравнению с работниками со стажем более 3 лет. Это может быть связано с тем, что водители в первый год работы находятся на этапе адаптации к профессиональной деятельности, поэтому сконцентрированы на процессе выполнения задач. Ранее нами было установлено, что высокоэффективных водителей автомобилей на вывозке леса отличала сниженная ориентация на эгоизм, в связи с чем можем предположить, что более выраженная альтруистическая направленность водителей со стажем более 3 лет помогает им достигать большей успешности в работе (Корнеева, Костерина, 2024).

Относительно индивидуально-личностных качеств и свойств водители со стажем от 1 года до 3 лет характеризовались высокой функциональной подвижностью по сравнению с представителями других групп. Ранее нами было установлено, что большинство водителей грузовых автомобилей характеризовались низкой подвижностью нервных процессов, причем не установлено различий в ее выраженности у высоко- и среднеэффективных сотрудников. В связи с этим можно предположить, что при наличии высокой подвижности нервных процессов у водителей формируется другой

индивидуальный стиль деятельности, который позволит достичь необходимых результатов труда. Данные различия могут быть также обусловлены возрастом респондентов. Установлено, чем моложе сотрудник, тем выше скорость протекания нервных процессов; с возрастом происходит увеличение времени сенсомоторной реакции водителей (Семенов, 2023). Возможно, у водителей с большим опытом были выработаны определенные стереотипы и привычки действовать по устоявшейся схеме в профессиональной деятельности, а у сотрудников с меньшим стажем они не были сформированы.

Водители со стажем более 3 лет отличались большей ошибкой глазомера, чем сотрудники с опытом работы до 3 лет. Это может быть связано с возрастом респондентов: установлено, что с увеличением возраста происходит некоторое снижение точности реакции на движущийся объект (Цагарелли, 2009).

Сотрудники со стажем более 3 лет характеризовались экстраверсией на уровне ниже среднего - самым низким уровнем по сравнению с другими группами. В нашем предыдущем исследовании установлено, что водителям независимо от их эффективности присущ средний уровень экстравертированности. Можно предположить, что им комфортно проводить время наедине с собой, при этом они не стремятся избегать компании коллег и могут наслаждаться общественными мероприятиями.

Относительно эмоционально-волевых качеств для сотрудников со стажем от 1 года до 3 лет и более 3 лет характерна высокая надежность поведения в экстремальной ситуации. При этом у водителей с опытом работы от 1 года до 3 лет средний показатель надежности значительно выше, что может быть связано с индивидуальными особенностями, а также с продолжением адаптации к профессии: они лучше реагируют на нестандартные ситуации, поскольку активно применяют полученные навыки, в то время как водители с большим стажем могут быть менее осторожными, поскольку видят себя профессионалами в своем деле. В нашем предыдущем исследовании установлено, что у водителей вне зависимости от эффективности наблюдалась высокая надежность в

экстремальной ситуации, что говорит о способности в большинстве случаев безошибочно и с необходимой точностью выполнять поставленную задачу в напряженных условиях.

Водители со стажем до 3 лет имеют высокий уровень моделирования, а более 3 лет — средний. Вероятно, первые еще не успели приобрести достаточный опыт и навыки, поэтому им приходится полагаться на теоретические знания и абстрактное мышление. А водители с более высоким стажем, напротив, имеют опыт и практические навыки, что позволяет им использовать их для решения задач и прогнозирования ситуаций на дороге.

Психоэмоциональная устойчивость у всех групп на высоком уровне, но в то же время у водителей с опытом работы до 1 года среднее значение ниже, чем у остальных, при этом показатели эффективности саморегуляции психоэмоциональных состояний и мышления выше. Это говорит о том, что экстремальные ситуации вызывают у них эмоциональный отклик, но они компенсируют эмоции за счет умения управлять своим состоянием, поэтому их надежность выражена на среднем уровне. Психоэмоциональная устойчивость у водителей со стажем от 1 года до 3 лет высокая, а эффективность саморегуляции ниже, чем у остальных групп. Это может быть преимуществом: они имеют хорошо развитую способность сохранять эмоциональное равновесие при возникающих трудностях, поэтому в экстремальных ситуациях их реакция незначительна. В нашем предыдущем исследовании установлено, что для большинства водителей характерны высокая психоэмоциональная устойчивость и незначительная эффективность саморегуляции (Корнеева, Костерина, 2024). В то же время установлена оптимальность среднего уровня саморегуляции поведения у вахтовых работников (Корнеева и др., 2013).

Стабильность в фоновой ситуации у водителей, стаж которых менее 1 года, выше, чем у водителей остальных групп. Это можно объяснить тем, что в процессе адаптации они привыкают к специфике профессиональной деятельности. В то же время водители со стажем от 1 года до 3 лет в стабильных ситуациях менее надежны. Это может быть связано с тем, что в процессе адаптации они уже накопили опыт, начинают лучше

понимать риски и особенности вождения, привыкать к сложным ситуациям на дороге. У водителей со стажем более 3 лет стабильность в фоновой ситуации на среднем уровне, вероятно, ввиду привычки и автоматизма, что может приводить к снижению внимания к деталям.

В связи с отсутствием попарных различий все водители независимо от опыта работы в должности имеют высокую склонность к риску. Z. Li с соавторами также выявили, что для водителей грузовых автомобилей характерно рискованное поведение за рулем (Li, 2021). Схожие результаты получены в работе В.В. Пискуновой, в которой утверждается, что склонность к риску у водителей с небольшим стажем вождения находится на высоком уровне (Пискунова, 2021).

Установлено, что водители со стажем до 3 лет характеризовались высокими уровнями коммуникативных и организаторских способностей, у них выше уровень экстраверсии и направленность на общение также высокая. Это может быть связано со стремлением влиться в коллектив, так как деятельность протекает в социально изолированных условиях, получить знания от более опытных коллег, помощь с их стороны. Водители со стажем более 3 лет длительно работают вахтовым методом, уровень их коммуникативных и организаторских способностей средний. Это можно объяснить индивидуальными особенностями, а также тем, что, несмотря на работу вахтовым методом и умение договариваться и поддерживать хорошие отношения с коллегами и руководством, деятельность водителя — это индивидуальный труд, где много времени проводится в одиночестве, поэтому высокая выраженность коммуникативных качеств приводила бы к отвлечениям, снижению удовлетворенности в силу невозможности реализовать потребность в общении.

Ограничения исследования:

— включение в выборку водителей одного из регионов страны, а именно Архангельской области, что может быть уточнено при проведении исследования в других регионах с другими климатическими условиями и спецификой местности;

— применение конкретных методик тестирования, в силу чего использование в будущих исследованиях других психодиагностических процедур поможет уточнить полученные результаты.

По результатам исследования были составлены рекомендации для водителей грузовых автомобилей с разным опытом работы в должности.

Для улучшения адаптационного периода сотрудникам со стажем до 1 года рекомендуется:

— на этапе стажировки уделять большее внимание отработке практических ситуаций, связанных с дорожной обстановкой, выбором скоростного режима и способов соблюдения требований техники безопасности, а также поведения и действий при их возникновении.

Рекомендации водителям со стажем до 3 лет:

— для повышения уровня надежности учиться контролировать эмоции, которые могут помешать принятию решений и рациональному мышлению (например, можно применять техники глубокого контролируемого дыхания, которые помогут снизить уровень гормона стресса — кортизола);

— для повышения уровня саморегуляции принять участие в практическом занятии, на котором будут представлены техники саморегуляции и выдана разработанная памятка с изученными методами.

ВЫВОДЫ

Гипотеза о том, что водители грузовых автомобилей лесозаготовительного предприятия с различным стажем работы в должности отличаются выраженностью мотивационных характеристик, индивидуально-личностных, эмоционально-волевых и коммуникативных качеств, подтвердилась. Статистически значимые различия выявлены в мотивационных характеристиках, эмоционально-волевых и коммуникативных качествах у водителей со стажем до 1 года и более 3 лет.

Сотрудники со стажем до 1 года характеризуются самыми высокими показателями саморегуляции мышления, стабильности в фоновой ситуации, экстраверсии по сравнению с другими группами, также у них высокие уровни коммуникативных и организаторских способностей, моделирования, психоэмоциональной устойчивости, но она ниже, чем у остальных. В то же время для них характерны средние показатели функциональной подвижности и надежности поведения в экстремальной ситуации.

Водители со стажем от 1 года до 3 лет ниже всех оценивают свои личностные качества, необходимые для работы в должности. Для них характерны высокая функциональная подвижность, надежность поведения в экстремальной ситуации, психоэмоциональная устойчивость, коммуникативные и организаторские способности, моделирование, незначительный уровень саморегуляции и средний уровень стабильности в фоновой ситуации.

Сотрудники со стажем более 3 лет более высоко оценивают свои профессиональные навыки. У них более высокие уровни психоэмоциональной устойчивости как эмоционально-волевого качества по сравнению с другими группами, надежности, саморегуляции мышления. Также они отличаются средней выраженностью моделирования, стабильности в фоновой ситуации, коммуникативных и организаторских способностей, низкой подвижностью нервных процессов.

Разработаны рекомендации для водителей с разным стажем. Сотрудникам, работающим меньше года, рекомендуется уделять внимание отработке практических ситуаций, поведения и действий при их возникновении, повышать контроль над эмоциями, применяя дыхательные техники.

ЛИТЕРАТУРА

Корельская А.Д. Психическая регуляция деятельности водителей алмазодобывающего производства в условиях Крайнего Севера на разных этапах профессионального развития // Аллея науки. 2018. Т. 3. № 7(23). С. 35-40.

- Корнеева Я.А., Симонова Н.Н., Дегтева Г.Н., Дубинина Н.И. Стратегии адаптации вахтовых работников на Крайнем Севере // Экология человека. 2013. № 9. С. 9-16. DOI:10.17816/humeco17305
- Корнеева Я.А., Симонова Н.Н., Корнеева А.В., Трофимова А.А. Функциональные состояния работников лесозаготовительной отрасли на Крайнем Севере в течение вахтового периода // Acta Biomedica Scientifica. 2022. № 7(4). С. 138-151. DOI:10.29413/ABS.2022-7.4.17
- Костерина Г.Д., Корнеева Я.А. Профессиоведческий анализ профессиональной деятельности водителя автомобиля на вывозке леса лесозаготовительного предприятия на Крайнем Севере // Психология и современный мир. Субъект жизнедеятельности в современном обществе: материалы Всероссийской научной конференции студентов, аспирантов и молодых ученых с международным участием, Архангельск, 25 апреля 2024 года / Сост. и отв. ред. Е.В. Казакова. Архангельск: Северный (Арктический) федеральный университет им. М.В. Ломоносова, 2024. С. 325-332.
- Малий В.И., Вовк А.Н., Кавунов С.Э., Фень А.А. Подготовленность и надежность водителя — составляющие безопасности дорожного движения // Молодой ученый. 2019. № 16(254). С. 31-35.
- Морковкина Е.А. Исследование профессионально важных качеств водителей транспортных средств // Молодой ученый. 2009. № 3(3). С. 143-151.
- Моросанова В.И. Опросник "Стиль саморегуляции поведения" (ССПМ). М.: Когито-Центр, 2004. 44 с.
- Пискунова В.В. Психодиагностика водителя как компонент обучения в автошколе // Вестник Прикамского социального института. 2021. № 3(90). С. 90-95.
- Потемкина О.Ф. Методы диагностики социально-психологических установок личности. М.: Изд-во "Институт психологии РАН", 1993. № 1. 85 с.
- Пыркова К.В. Особенности адаптации к условиям профессиональной деятельности водителей спецтранспорта с разным стажем работы // Казанский социально-гуманитарный вестник. 2014. № 4(13). С. 110-118.
- Семёнов Ю.Н., Орлова С.Б., Плотникова К.К. Оценка влияния возраста водителей на безопасность дорожного движения // Россия молодая: сборник материалов XV Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, 18-21 апреля 2023 г., Кемерово / Редкол.: К.С. Костиков (отв. ред.) [и др.]. Кемерово: Кузбасский государственный технический университет им. Т.Ф. Горбачёва, 2023. С. 52709.1—52709.4.

Синявский В.В. Психолого-педагогические основы профессиональной адаптации учащихся профтехучилищ. Киев, 1985. 87 с.

Тарасова Е.С., Лянденбургский В.В. Анализ динамики дорожно-транспортных происшествий водителями транспортных средств с разным стажем вождения на примере Пензенской области за период с 2019 по 2022 г. // Ученые записки Крымского инженерно-педагогического университета. 2024. № 2(84). С. 304-312.

Хромов А.Б. Пятифакторный опросник личности. Курган: Изд-во Курганского гос. ун-та, 2000. 23 с.

Цагарели Ю.А. Системная диагностика человека и развитие психических функций. Казань: Изд-во "Познание" Института экономики, управления и права, 2009. 492 с.

Giroto E., Andrade S.M., Gonzalez A.D., Mesas A.E. Professional experience and traffic accidents/near-miss accidents among truck drivers // Accident Analysis & Prevention. 2016. № 95. P. 299-304. DOI: 10.1016/j.aap.2016.07.004

Li Z., Man S.S., Chan A.H.S., Zhu J. Integration of theory of planned behavior, sensation seeking, and risk perception to explain the risky driving behavior of truck drivers // Sustainability. 2021. № 13 (9). P. 1-14. DOI: 10.3390/su13095214

Rashmi B.Sh., Marisamynathan S. Factors affecting truck driver behavior on a road safety context: A critical systematic review of the evidence // Journal of Traffic and Transportation Engineering. 2023. № 10(5). P. 835-865. DOI: 10.1016/j.jtte.2023.04.006

Wang Y., Zhang H., Shi N. Factors contributing to the severity of heavy truck crashes: a comparative study of Jiangxi and Shaanxi, China // Jordan Journal of Civil Engineering. 2021. № 15(1). P. 41-51.

Статья поступила в редакцию: 05.02.2025. Статья опубликована: 12.07.2025.

PERSONALITY TRAITS OF TRUCK DRIVERS OF A LOGGING ENTERPRISE IN THE FAR NORTH WITH VARIOUS LEVELS OF EXPERIENCE

© 2025 Ya. A. Korneeva*, G. D. Kosterina**, A. V. Shvyryaeva***

** Doctor of Psychology, Associate Professor, Professor of the Psychology Department, Higher School of Pedagogy, Psychology and Physical Education, Leading Researcher of the Research Department, Northern (Arctic) Federal University named after M. V. Lomonosov, Arkhangelsk, Russia
e-mail: ya.korneeva@narfu.ru*

*** Research Assistant, Research Department, Northern (Arctic) Federal University named after M. V. Lomonosov, Arkhangelsk, Russia
e-mail: gkosterina.16@yandex.ru*

**** Research assistant, research department, Northern (Arctic) Federal University named after M. V. Lomonosov, Arkhangelsk, Russia
e-mail: ashvyryaeva@yandex.ru*

This study is devoted to identifying the description of the characteristics of the personal qualities of trucks at a logging company in the Far North with different work experience. It involved 108 male truck drivers in timber removal, aged from 21 to 68 years (43.89 ± 10.84), with experience in the position from 1 month to 47 years (11.36 ± 12.31), with shift work experience - from 1 month to 32 years (7.52 ± 6.41). All drivers were divided into 3 groups based on their work experience: 1) up to 1 year of service; 2) 1 to 3 years; 3) more than 3 years. Personal qualities were diagnosed using psychological testing with the use of the author's questionnaire for assessing the effectiveness and safe behavior of drivers, questionnaires aimed at diagnosing individual-personal, emotional-volitional, communicative and motivational characteristics, as well as hardware techniques: functional mobility of nervous processes, reliability in extreme situations and risk propensity. Statistical processing of the results was carried out using MANOVA. Differences were revealed between the groups in terms of motivational characteristics, emotional-volitional and communicative qualities in drivers with up to 1 year and more than 3 years of service. It was found that employees have differences in process orientation and altruism, eye error, extroversion, emotional stability, self-regulation of mental states and communicative abilities.

Key words: personal qualities, truck drivers, work experience, logging industry, shift work, Far North.

REFERENCES

- Korel'skaja, A.D. (2018). Psihicheskaja reguljacija dejatel'nosti voditelej almazodobyvajushhego proizvodstva v uslovijah Krajnego Severa na raznyh jetapah professional'nogo razvitija [Mental regulation of the activities of drivers of diamond mining production in the conditions of the Far North at different stages of professional development]. *Alleja Nauki* [Alley of Science], 3, 7 (23), 35-40. (In Russian.)
- Korneeva, Ja.A., Simonova, N.N., Degteva, G.N. & Dubinina, N.I. (2013). Strategii adaptacii vahtovyh rabotnikov na Krajnem Severe [Adaptation strategies for shift workers in the Far North]. *Jekologija Cheloveka* [Human Ecology], 9, 9-16. (In Russian.) DOI:10.17816/humeco17305
- Korneeva, Ja.A., Simonova, N.N., Korneeva, A.V. & Trofimova, A.A. (2022). Funkcional'nye sostojanija rabotnikov lesozagotovitel'noj otrasli na Krajnem Severe v techenie vahtovogo perioda [Functional states of workers in the logging industry in the Far North during the shift period]. *Acta Biomedica Scientifica*, 7 (4), 138-151. (In Russian.) DOI:10.29413/ABS.2022-7.4.17
- Kosterina, G.D. & Korneeva, Ya.A. (2024). Professionalovedcheskiy analiz professionalnoj deyatel'nosti voditelya avtomobilya na vyvozke lesa lesozagotovitel'nogo predpriyatiya na Kraynem Severe [Vocational analysis of professional activity of timber truck drivers at logging enterprises in the Far North]. Proceedings from Psychology and modern world. Subject of life activity in modern society: *Vserossiyskaya nauchnaya konferentsiya studentov, aspirantov i molodykh uchenykh s mezhdunarodnym uchastiem (25 aprelya 2024, Arkhangelsk)* [All-Russian Scientific Conference of students, postgraduates and young scientists with international participation (April 25, 2024, Arkhangelsk)], 325-332. Arkhangel'sk: Severnyy (Arkticheskiy) federal'nyy universitet im. M.V. Lomonosova Publ. (In Russian).
- Malij, V.I., Vovk, A.N., Kavunov, S.Je. & Fen' A.A. (2019). Podgotovlennost' i nadezhnost' voditelja — sostavljajushhie bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija [Driver preparedness and reliability are components of road safety]. *Molodoj Uchenyj* [Young Scientist], 16 (254), 31-35. (In Russian.)
- Morkovkina, E.A. (2009). Issledovanie professional'no-vazhnyh kachestv voditelej transportnyh sredstv [Research of professionally important qualities of vehicle drivers]. *Molodoj Uchenyj* [Young Scientist], 3(3), 143-151. (In Russian.)

- Morosanova, V.I. (2004). *Oprosnik "Stil" Samoreguljacii Povedenija" (SSPM)* [Questionnaire "Style of Self-regulation of Behavior" (SSRB)] Moscow: Kogito-Centr Publ. (In Russian).
- Piskunova, V.V. (2021). Psihodiagnostika voditelja kak komponent obuchenija v avtoshkole [Driver psychodiagnostics as a component of training in a driving school]. *Vestnik Prikamskogo Social'nogo Instituta* [Bulletin of the Prikamsky Social Institute], 3 (90), 90-95. (In Russian.)
- Potemkina, O.F. (1993). *Metody Diagnostiki Social'no-Psihologicheskikh Ustanovok Lichnosti* [Methods for Diagnosing Socio-Psychological Attitudes of the Individual] Moscow: Institute of Psychology RAS Publ. (In Russian.)
- Pyrkova, K.V. (2014). Osobennosti adaptacii k uslovijam professional'noj dejatel'nosti voditelej spectransporta s raznym stazhem raboty [Features of adaptation to the conditions of professional activity of drivers of special vehicles with different work experience]. *Kazanskij Social'no-gumanitarnyj Vestnik* [Kazan Social and Humanitarian Bulletin], 4 (13), 110-118. (In Russian.)
- Semenov, Yu.N., Orlova, S.B. & Plotnikova, K.K. (2023). Otsenka vlijanija vozrasta voditeley na bezopasnost dorozhnogo dvizheniya [Assessment of the influence of drivers' age on road safety]. Proceedings from *Young Russia: XV Vserossiyskaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya s mezhdunarodnym uchastiem (18-21 aprelya 2023, Kemerovo)* [XV All-Russian Scientific and Practical Conference with international participation (April 18-21, 2023, Kemerovo)], (pp. 52709.1-52709.4). Kemerovo: Kuzbass State Technical University named after T.F. Gorbachev Publ. (In Russian.)
- Sinjavskij, V.V. (1985). *Psihologo-Pedagogicheskie Osnovy Professional'noj Adaptacii Uchashhihsja Proftehuchilishh* [Psychological and Pedagogical Foundations of Professional Adaptation of Students of Vocational Schools]. Kiev. (In Russian.)
- Tarasova, E.S. & Ljandenburskij, V.V. (2024). Analiz dinamiki dorozhno-transportnyh proisshestvij voditeljami transportnyh sredstv s raznym stazhem vozhdenija na primere Penzenskoj oblasti za period s 2019 po 2022 gg. [Analysis of the dynamics of road accidents involving drivers of vehicles with different driving experience using the example of the Penza region for the period from 2019 to 2022]. *Uchenye Zapiski Krymskogo Inzhenerno-Pedagogicheskogo Universiteta* [Scientific Notes of the Crimean Engineering and Pedagogical University], 2 (84), 304-312. (In Russian.)
- Hromov, A.B. (2000). *Pjatifaktornyj Oprosnik Lichnosti* [Five-Factor Personality Inventory] Kurgan: Kurgan State University Publ. (In Russian.)

- Tsagarelli, Yu.A. (2009). *Sistemnaja Diagnostika Cheloveka i Razvitie Psichicheskikh Funkcij* [Systemic Diagnostics of a Person and the Development of Mental Functions] Kazan: "Poznanie" of the Institute of Economics, Management and Law Publ. (In Russian).
- Giroto, E., Andrade, S. M., González, A. D., & Mesas, A. E. (2016). Professional experience and traffic accidents/near-miss accidents among truck drivers. *Accident analysis and prevention*, 95, 299-304. DOI: 10.1016/j.aap.2016.07.004
- Li, Z., Man, S.S., Chan, A.H.S. & Zhu, J. (2021). Integration of Theory of Planned Behavior, Sensation Seeking, and Risk Perception to Explain the Risky Driving Behavior of Truck Drivers. *Sustainability*, 13 (9), 1-14. DOI: 10.3390/su13095214
- Rashmi, B.Sh. & Marisamynathan, S. (2023). Factors affecting truck driver behavior on a road safety context: A critical systematic review of the evidence. *Journal of Traffic and Transportation Engineering*. 2023. № 10(5). P. 835-865. DOI: 10.1016/j.jtte.2023.04.006
- Wang, Y., Zhang, H. & Shi, N. (2021). Factors Contributing to the Severity of Heavy Truck Crashes: A Comparative Study of Jiangxi and Shaanxi, China. *Jordan Journal of Civil Engineering*, 15 (1), 41-51.

The article was received: 05.02.2025. Published online: 12.07.2025

Библиографическая ссылка на статью:

Корнеева Я. А., Костерина Г. Д., Швыряева А. В. Личностные качества водителей грузовых автомобилей лесозаготовительного предприятия на крайнем севере с различным стажем // Институт психологии Российской академии наук. Организационная психология и психология труда. 2025. Т. 10. № 2. С. 119 - 138. DOI: 10.38098/ipran.opwp_2025_35_2_006

Korneeva, Ya.A., Kosterina, G.D., Shvyryaeva, A.V. (2025). Lichnostnye kachestva voditelej gruzovyh avtomobilej lesozagotovitel'nogo predpriyatija na krajnem severe s razlichnym stazhem [Personality traits of truck drivers of a logging enterprise in the far north with various levels of experience]. *Institut Psikhologii Rossiyskoy Akademii Nauk. Organizatsionnaya Psikhologiya i Psikhologiya truda* [Institute of Psychology of the Russian Academy of Sciences. Organizational Psychology and Psychology of Labor]. 10(2). 119-138. DOI: 10.38098/ipran.opwp_2025_35_2_006

Адрес статьи: <http://work-org-psychology.ru/engine/documents/document1120.pdf>