

О. В. Стрелкова

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРЯКОВ

Рассматриваются психологические проблемы безопасности на морском транспорте, связанные с непрерывной психологической подготовкой современных морских специалистов в вузе. Система специальной психологической подготовки должна охватывать все этапы карьеры моряка.

This article considers the psychological safety problems on board marine vessels in the context of continuous psychological training of marine experts at higher education institutions. The author proves that special psychological training should encompass all stages of maritime career.

Ключевые слова: психологическая культура, психологические проблемы безопасности, психологическая наука, психологические факторы труда моряков, надежность профессиональной деятельности, эмоциональное благополучие, личностная тревожность, нейротизм.

Key words: psychological culture, psychological safety problems, psychological science, psychological factors of maritime professions, safety of professional activity, emotional well-being, trait anxiety, neuroticism.

Современный этап развития общества характеризуется возрастанием роли психологической науки в общественной жизни и жизни каждой отдельно взятой личности. В морской практике возникла необходимость формирования у современных судовых специалистов двух противоположных качеств, которыми они должны обладать в связи с динамикой перемен в общественной жизни. С одной стороны, современный человек должен обладать устойчивым твердым ядром, мировоззрением, социальными и нравственными убеждениями, а с другой стороны, индивид должен обладать высокой психологической лабильностью, способностью усваивать и перерабатывать новую информацию и создавать нечто новое в течение всей своей жизни [3].

Развитие психологической науки порождает противоречивую ситуацию: с одной стороны наблюдается высокий интерес, потребность общества в психологических знаниях, а с другой — низкий уровень психологической культуры. Поэтому очень важно подчеркнуть особую роль психологических знаний в обеспечении безопасности мореплавания и внедрения психологических аспектов в систему обучения плавсостава в условиях современной профессиональной подготовки морских специалистов. Психология самым непосредственным образом становится инструментом высокопродуктивной организации труда, ориентированного на потребности человека.

Именно сегодня, учитывая специфику работы на морском транспорте, психологическая наука стала адресной и востребованной. В последнее десятилетие изменилось понимание роли человеческого фактора в профессиональной деятельности моряков: резко усилился интерес к изучению потребностей современного судового специалиста как профессионала, его ценностных представлений, социально-нормативных установок.

Психологические факторы условий труда моряков детерминированы работой в замкнутом пространстве, сенсорной депривацией, повышенной ответственностью, жесткой регламентацией вахтенной циклограммы деятельности, однотипным ландшафтом, ограниченными возможностями удовлетворения культурных потребностей и общения, половой дезадаптацией, длительным эмоциональным напряжением, потребностью в обычных социальных условиях для проживания, экстремальными факторами условий труда, психосоциальными расстройствами. Морская ностальгия является одним из источников психоэмоционального напряжения моряков и отягощается тем, что к тоске по родине присоединяется и тоска по суше, по привычному укладу жизни.

Актуальными для моряков становятся потребность в обычных социальных удобствах, нормальных взаимоотношениях в экипаже, женском окружении, потребность остаться наедине с самим собой. Особую значимость эти факторы приобретают для экстравертов, хуже переносящих длительную психосенсорную изоляцию в силу склонности к избыточному эмоциональному контакту, необходимости в постоянном общении. Для интровертов и экстравертов длительные

психотравмирующие ситуации могут в некоторых случаях приводить к значительным изменениям эмоционального благополучия. Важной является проблема разумного проведения моряками свободного времени как в условиях рейса, так и в межрейсовый период. Ряд серьезных морских инцидентов напрямую связаны с употреблением алкоголя и психотропных веществ. Перечисленные факторы провоцируют частые неврозы и не могут обеспечить нормальное функционирование центральной нервной системы судовых специалистов [5].

Длительное эмоциональное напряжение с наличием доминирующих идей и фрустрационных переживаний отражается на профессиональной деятельности [1]. Напряженность человека-оператора — это состояние, определяемое качественным своеобразием и интенсивностью физиологических и психических процессов, обеспечивающих выполнение профессиональной деятельности. Профессиональная напряженность характеризуется несоответствием между сложностью задач, выполняемых судовым специалистом (капитаном, судоводителем, механиком) и практическим уровнем его подготовки, знанием техники, умением правильно ее использовать и т.д. К неблагоприятным факторам, способствующим повышению напряжения, можно добавить физиологический дискомфорт (несоответствие условий обитания нормативным требованиям), биологический страх, дефицит времени на обслуживание, повышенную трудность задачи, повышенную значимость ошибочных действий, наличие помех, неуспех вследствие объективных обстоятельств, информационную перегрузку [2, 5].

В связи с этим возникла необходимость дополнить виды профессиональной напряженности в соответствии с теми психическими функциями, которые преимущественно вовлечены в профессиональную деятельность моряков и изменения которых наиболее выражены в неблагоприятных условиях профессиональной деятельности. Представляется возможным выделить следующие виды профессионального напряжения:

- интеллектуальное — напряжение, вызванное частым обращением к интеллектуальным процессам при формировании плана обслуживания, что обусловлено высокой плотностью потока проблемных ситуаций обслуживания;

- сенсорное — напряжение, вызванное неоптимальными условиями деятельности сенсорных и перцептивных систем и возникающее в случае больших затруднений в восприятии необходимой информации;

- монотония — напряжение, вызванное однообразием выполняемых действий, невозможностью переключения внимания, повышенными требованиями к концентрации и устойчивости внимания;

- политония — напряжение, вызванное необходимостью переключения внимания, часто в неожиданных направлениях;

- физическое — напряжение организма, вызванное повышенной нагрузкой на двигательный аппарат человека;

- эмоциональное — напряжение, вызванное конфликтными условиями, повышенной вероятностью возникновения аварийной ситуации, неожиданностью или длительным напряжением других видов;

- напряжение ожидания — напряжение, вызванное необходимостью поддержания готовности рабочих функций в условиях отсутствия деятельности;

- мотивационное — напряжение, связанное с борьбой мотивов, с выбором критериев для принятия решения;

- утомление — напряжение, связанное с временным снижением работоспособности, вызванным длительной работой и др.

В контексте проведенного исследования нас интересовал вопрос о факторах, в наибольшей степени влияющих на надежность профессиональной деятельности при работе в море. Экспериментальная работа проводилась в течение трех лет на базе института повышения квалификации Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота г. Калининграда. Исследованием были охвачены 365 респондентов — судовых специалистов (180 судоводителей и 185 судомехаников) мужчин в возрасте от 22 до 63 лет, проходивших в межрейсовый период плановую переподготовку. При этом мы исходили из того, что психодиагностика личности, конечно, не самодостаточна и не является самоцелью, но ее следует рассматривать в качестве важного составного элемента в процессе создания условий для наиболее полного развития и социализации личности.

Для выявления основных психологических факторов, оказывающих влияние на эмоциональное благополучие моряков, нами использовалась методика PEN (новый вариант теста

Айзенка), позволяющая диагностировать такие личностные особенности судовых специалистов, как экстраверсия, интроверсия, эмоциональная стабильность-нестабильность (нейротизм). Высокие показатели по шкале психотизма свидетельствуют о склонности личности к асоциальному поведению, неадекватности эмоциональных реакций и выраженной конфликтности (тест И.Д. Спилбергера, Ю.Л. Ханина, позволяющий выявить личностную тревожность). Судовые специалисты, отличающиеся повышенной тревожностью, стараются избегать ответственных заданий, а при необходимости решения сверхответственных задач могут впадать в состояние близкое к панике. Личностная тревожность в этих случаях становится чрезвычайно высокой и, как следствие, провоцирует высокую ситуативную тревожность, которая может стать причиной неправильного реагирования на ситуацию.

В результате исследования было выявлено, что среди капитанов старше 56 лет с опытом работы более 17 лет 84 % имеют низкий уровень нейротизма, психотизма и умеренной личностной тревожности, что говорит о высокой психической устойчивости, эмоциональной лабильности и наименьшей подверженности нервным срывам. Однако 16 % капитанов имеют высокий уровень нейротизма, психотизма и личностной тревожности, что может сопровождаться склонностью к асоциальному поведению, употреблением алкоголя, наркотиков, повышенной конфликтностью и раздражимостью. Мы полагаем, что данную категорию морских специалистов необходимо рассматривать как группу «риска» в управленческой деятельности и рекомендовать регулярное психологическое сопровождение (индивидуальные консультации психолога, психологические тренинги, саморегуляцию поведения и т.д.) после окончания каждого рейса. В противном случае ожидается неблагоприятный прогноз в случае возникновения сложной производственной ситуации на судне. Это связано прежде всего с тем, что свойства темперамента и личностная тревожность являются одними из факторов профессиональной деятельности.

В связи с этим в период межрейсовой переподготовки необходимо акцентировать внимание слушателей на существующей проблеме, помочь ему осознать, что опыт не защищает от ошибок профессиональной деятельности, а надежность человека имеет пределы и обусловлена свойствами личности и некоторыми возрастными изменениями. При этом необходимо отметить, что профессиональная деятельность капитанов в возрасте от 36 до 55 лет является наиболее продуктивной, а среди лиц старше 56 лет часто встречаются судовые специалисты с превосходным психологическим статусом. Все это может сочетаться с весьма ответственным отношением к делу. Поэтому совершенно неоправданной является практика, когда судового специалиста, достигшего данного возраста, независимо от его состояния отправляют в отставку.

У старших помощников капитана группу «риска» составили 20 % специалистов. Причем высокие показатели нейротизма, психотизма и ситуативной тревожности (высокой и низкой) наблюдались у лиц в возрасте 46 – 55 лет и были обусловлены ситуациями профессиональной деятельности. Анализ личных дел показал, что в указанной группе риска оказались специалисты, для которых факт крушения надежд стать капитаном повлек за собой психологический стресс неперспективности. Высокая тревожность может стать причиной неправильного реагирования на сложившуюся ситуацию на судне. Низкая тревожность свидетельствует о безразличии, равнодушии и неготовности к решению профессиональных задач. Поэтому можно предполагать, что у данной группы «риска» надежность профессиональной деятельности будет значительно ниже, чем у коллег, которые зачислены в категорию «перспективных», работают в этом возрасте капитанами и имеют умеренный уровень тревожности. Психологическое сопровождение в межрейсовый период здесь также актуально.

Наблюдения в условиях профессиональной деятельности подтвердили, что у вахтенных помощников капитана наибольший процент нейротизма, психотизма и личностной тревожности (9 %) также приходится на возраст от 46 до 55 лет. Анализ документов показал, что в указанной группе «риска» оказались специалисты, которые в зрелом возрасте прошли профессиональную переподготовку по другой специальности, дающей возможность продолжить работу в море. Так, чаще всего радиооператоры «переквалифицировались» в судоводителей. Если ранее они были специалистами высокого класса, то профессиональный опыт во вновь приобретенной профессии теперь оказывался значительно ниже. Происходила рассогласованность между предыдущим опытом работы и вновь приобретенным, что оказывало влияние на надежность профессиональной деятельности. Таким образом, уровень тревожности обусловлен ситуацией профессиональной деятельности. Аналогичный вывод можно сделать относительно специалистов

с перерывом в стаже работы. В настоящее время распространено возвращение судовых специалистов для работы в море, перерыв в стаже которых составляет от пяти до семи лет.

Наиболее часто аварийные ситуации происходят в механико-котельном отделении, и на руководителе этой службы (старший и вахтенный механики) лежит круглосуточно ответственность по обеспечению безотказной работы судовых механизмов. В данной профессиональной категории (возраст 46–55 лет) 20 % судовых специалистов имеют высокий уровень нейротизма, психотизма или личностной тревожности. Профессиональная деятельность вахтенных механиков требует ответственного поведения в экстремальной ситуации и умения принимать самостоятельные решения. Осознание того, что окончательное решение и ответственность за его принятие лежит все же на старшем механике, приводит к более низким психическим нагрузкам на нервную систему исполнителей. Тем не менее, данная профессиональная категория (11 %) в возрасте 46–55 лет имеет высокий уровень нейротизма, психотизма и личностной тревожности.

Исследованиями было также выявлено, что тенденция к сокращению численности членов судового экипажа привела к невостребованности на судне специальности рефмеханика. Так, высококвалифицированный рефмеханик, имеющий стаж работы в море по данной специальности более 15 лет, вынужден был проходить переподготовку по другой специальности (чаще всего судового механика), дающей возможность продолжать работу в море. Уровень тревожности здесь также обусловлен ситуацией профессиональной деятельности. Поэтому данная категория судовых специалистов попадает в группу «риска» и требует особого внимания психологической службы для организации психологического сопровождения после окончания рейса.

Таким образом, эмпирическое исследование показало, что большинство судовых специалистов имеют необходимые базовые свойства, лежащие в основе профессионально важных качеств моряков, а учет индивидуально-психологических свойств личности применительно к экстремальным, аварийным ситуациям возрастает многократно. Особого внимания требуют судовые специалисты с высокими показателями нейротизма, психотизма и личностной тревожности, попавшие в так называемую группу «риска» и требующие психологического сопровождения, т.е. специальной психологической подготовки, предполагающей не простое выполнение рекомендаций психолога, но и осознание необходимости их выполнять.

До настоящего времени ни в России, ни в странах СНГ не делалось серьезных попыток создать собственную систему психологического сопровождения плавсостава, которая должна охватывать все этапы карьеры моряка. Непрерывное психологическое образование должно обеспечивать постоянное наращивание и включение новых психологических знаний в систему уже имеющихся и усвоенных ранее. А поскольку образование является одной из составляющих общественной жизни, именно оно должно оказывать решающее воздействие на психологическую культуру современного морского специалиста.

Результаты нашего исследования позволяют говорить о необходимости психологического сопровождения моряков, которое должно строиться с учетом особенностей национального российского менталитета, а также с учетом специфики психологических черт плавсостава как особой части россиян. Повседневные условия работы (подготовка и переподготовка плавсостава) должны обязательно включать в себя наиболее типичные элементы экстремальных ситуаций, которые следует периодически «проигрывать», воссоздавать на учебных тревогах, на тренажерах, в деловых играх и психологических тренингах. Среди задач, которые должна решить предложенная система, основная – запустить механизм формирования психологической культуры, исключая возможность сознательного нарушения правил безопасного мореплавания, повышающей психологическую устойчивость членов судового экипажа в экстремальной ситуации и способствующей использованию ресурса компетентности в области взаимодействия с подчиненными.

Список литературы

1. Гуревич К. М. Профессиональная пригодность и основные свойства нервной системы. М., 1970.
2. Даниленко А. А. Психологические основы управления судовым экипажем. СПб., 2007.
3. Козлов В. В. Человеческий фактор как современная методология обеспечения надежного функционирования эргатических систем // Безопасность жизнедеятельности. 2004. № 7.

4. Стрелкова О.В. Психология профессиональной деятельности моряков. Калининград, 2005.
5. Ушаков И.Б. и др. Аппаратно-программные комплексы для медико-психологического обеспечения контроля надежности профессиональной деятельности человека в условиях высокого риска возникновения чрезвычайной ситуации // Безопасность жизнедеятельности. 2004. №3.

Об авторе

О.В. Стрелкова – канд. психол. наук, доц., Балтийская государственная академия рыбопромыслового флота, strelkova64@mail.ru.

About author

Dr. O. Strelkova, Associate Professor, Baltic Fishing Fleet State Academy, strelkova64@mail.ru.