

взаимозависимостями. Предположения, что инстинкт самосохранения способен эффективно ограничивать эти опасные тенденции, как показывает практика, ошибочны. В воспоминаниях конструктора ОКБ А.Н.Туполева [5,с.50] приводится эпизод приемо-сдаточных испытаний новой модели самолета. В полете возник конфликт между пилотирующим пилотом (представителем заказчика) и пилотом, испытывавшим самолет. Он закончился столкновением с землей, разрушением опытного образца и только по счастливой случайности не повлек человеческие жертвы – такова сила психологического конфликта.

Проведенный анализ показывает, что обеспечение безопасности пилотирования в существенно изменившихся технологических условиях возможно по двум направлениям:

- 1) психологические критерии (эмоциональная устойчивость) при отборе кадров должны получить абсолютный приоритет по отношению ко всем прочим профессиональным качествам;
- 2) в рамках уже реализованных технологий необходимо найти возможности перераспределения функций так, чтобы установить отношения предметной зависимости, обеспечивающей взаимный контроль.

Список литературы

1. Васильева И.И. Влияние организационной структуры коллектива на его социально-психологический климат // Организационно-управленческая психология. Проблемы и перспективы. Ростов Н/Д, 1990. С.54 – 58.
2. Васильева И.И. Влияние структуры предметов труда на психологические свойства коллективного субъекта труда (на примере энергетики) // материалы IV Всероссийского съезда РПО. Ростов Н/Д, 2007 г. Т. 1. С. 208 – 209.
3. Журавлев Г.Е. Морфологические и функциональные аспекты структур отношений в производственном коллективе // Социальная психология и социальная практика. М.: Наука, 1985. С.38 – 49.
4. Козлов В. В. Психология безопасности совместной деятельности пилотов // Актуальные проблемы психологии труда, инженерной психологии и эргономики. М.: Институт психологии РАН, 2012. С. 309 – 330.
5. Свиридов В.А Человеческий фактор М., 1996. URL: <http://nafanin.ru/human-factor/>.

SUBJECT CONNECTIONS AND SAFETY

The relations between organization structures and organization climate are discussed, especially those that provoke consistently interpersonal conflicts.

Key words: organizational structure, organizational climate, interpersonal relationships, conflict, flight safety

ИДЕНТИФИКАЦИОННАЯ ОСНОВА БЛОКИРОВКИ ГОТОВНОСТИ К БЕЗОПАСНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРОФЕССИОНАЛА

Ермолаева Е.П.

доктор психологических наук, ведущий научный сотрудник

Институт психологии РАН

(г. Москва)

Уровень профессионализма и безопасность связаны неоднозначно. Блокировка готовности к безопасному поведению профессионалов в середине карьеры происходит в результате снижения доли нормативных компонентов в структуре профессиональной

идентичности, формирования креативных механизмов на фоне недостаточного социально-нравственного развития личности.

Ключевые слова: психология безопасности, готовность, профессиональная идентичность.

Готовность к безопасному выполнению должностных обязанностей в наибольшей степени отражает реальную профессиональную идентичность и истинный уровень професионализма в таких видах труда, где професионал выступает в качестве управленца, ответственного не только за своевременное принятие решений и четкое выполнение действий, но и за жизнь и безопасность других людей. Как показывает статистика происшествий, многие техногенные аварии происходят из-за неадекватных действий опытных професионалов, которые в данный момент и в данных условиях оказываются профессионально не пригодными. Для этой категории характерна также большая доля серьезных нарушений, приводящих к катастрофам и профессиональным ошибкам с наиболее тяжкими социальными последствиями.

Отмеченную тенденцию можно считать общей независимо от сферы профессионального труда. Эта общность заставляет предположить, что на некотором этапе профессиогенеза у опытных професионалов возникает психологический фактор блокировки готовности к безопасной деятельности в сложных ситуациях, которые вовсе не являются фатально катастрофическими. Принято считать, что достижение высокого уровня владения навыками и максимальное знание объекта деятельности – основной залог безопасности работы. Но результаты расследований реальных происшествий в самых разных типах социотехнических систем опровергают это утверждение. Многие аварии провоцируют именно квалифицированные професионалы с большим стажем работы [7; 8]. В частности, анализ причин летных происшествий показывает, что именно серьезные катастрофы, а не просто аварии чаще всего происходят с наиболее опытными пилотами, имеющими за плечами более 20 лет летной жизни [6].

Трагедия, произшедшая в середине 90-х г. г. в Арзамасе-16, где во время эксперимента погиб физик-атомщик, заставила даже сделать вывод, что на очень опасных объектах нужна не только "защита от дурака", но и защита от професионалов. По свидетельству специалистов, в подобных инцидентах виновные-пострадавшие – это професионалы, которые знали об объекте больше, чем все авторы инструкций. Н.П. Волошин назвал причину этого «эффектом привыкания», который как раз и возникает у професионалов высокого класса. Вывод специалиста-атомщика звучит более чем радикально: «Надо полностью исключить человеческий фактор, заложить в технические системы контроля безопасности "полное недоверие к человеку" и перестать полагаться на такие человеческие понятия, как "совесть", "сознательность", "ответственность"» [1]. Еще раньше к подобному выводу пришли и специалисты-судоводители после трагедии 1964 г., когда в результате столкновения танкера и лайнера в тумане произошел раскол танкера на две части и погибло 14 человек. Как говорят

сами судоводители, «хорошо такое радиолокационное оборудование, которое обеспечивает движение судна автоматически, без вмешательства человека» [8, с.120].

Таким образом, возникает некий «порочный круг»: с одной стороны, переоценка возможностей техники, вера в то, что радар на судне или автоматика в лаборатории могут полностью заменить человека, а с другой — очевидная невозможность обойтись без участия человека в управлении объектом, в проведении экспериментов и т.д., связанная с типичными для этих условий нестандартными ситуациями, требующими принятия решений именно человеком. Учет структурных и динамических характеристик профессионализма при оценке психологической готовности, а именно ее идентификационно-генетического аспекта, предполагает рассмотрение профессионала в развитии и связях с условиями деятельности, характеристиками субъекта и его социального окружения. По словам В.А. Пономаренко, «профессионал силен не тем, что он выкрутится из самого трудного положения, а тем, что не допускает тех условий, из которых надо выкручиваться» [6, с. 46].

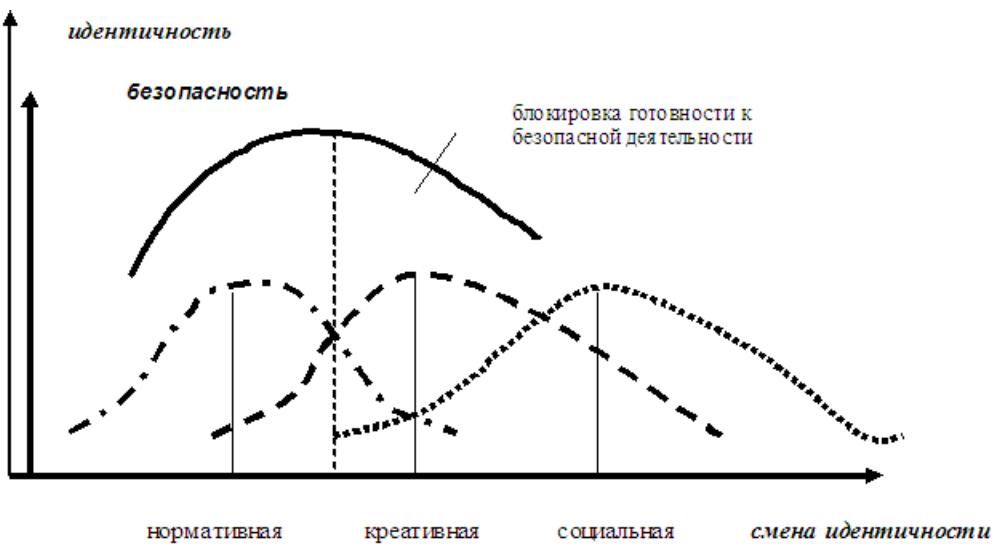
Являющаяся основой психологической готовности профессиональная идентичность аккумулирует этапы и результат развития профессионала во взаимосвязанных характеристиках устойчивости профессиональных навыков, универсальности основных способов профессиональной деятельности и адекватности (внешней и внутренней) субъекта деятельности. Профессиональное становление не конечный процесс; в развитии профессионала рано или поздно наступает такой момент, когда он перешагивает в своем постижении мастерства пределы, очерченные инструкциями. Этот момент сопровождается двумя встречными факторами неадекватного поведения: с одной стороны, потерей бдительности, которую человеку «свойственно терять от природы по мере достижения мастерства» [там же, с. 44], что наглядно иллюстрирует, например, случай с паромом «Гераклион» в 1966 году, опытный капитан которого, переоценив свои возможности и недооценив трагичность штормовой обстановки, подал сигнал SOS с большим опозданием, что и явилось основной причиной большого числа жертв [8, с. 6]. С другой стороны, накопленные за долгие годы встречи с неожиданными условиями, превышающими психофизиологические возможности, создают у опытных профессионалов на фоне тревожности и подсознательного страха состояние сверхготовности, которая часто приводит к преждевременной или неадекватной реакции [6, с.47; с. 114]. Таким образом, очень схожие данные о происшествиях как в сфере летного труда, так и в морской навигации, как при управлении электростанциями и технологическими процессами, так и в условиях лабораторного эксперимента, как при железнодорожных, так и автотранспортных авариях, говорят о заложенном в психике человека «факторе опасности», который связан с переоценкой своих возможностей и возникает спонтанно на достаточно высоких этапах овладения профессией.

Этот фактор опасности – оборотная сторона професионализма, параллельно идущий процесс снижения бдительности. Он связан с блокировкой психологической готовности, происходящей при смене идентификационных оснований деятельности на критических этапах профессионализации: человек переходит порог безопасности, теряет осторожность с того момента в освоении объекта, когда, как ему кажется, он уже постиг суть управляемого процесса во всех его деталях и тонкостях. Объект становится как бы «своим» в его представлении, полностью ему подвластным. Субъективная уверенность в доскональном знании деталей и тонкостей управления объектом, приобретенное умение решать более сложные и творческие задачи перемещает фокус значимости в эту «новую» область, оставляя субъективно незначимыми усвоенные ранее навыки обращения с объектом как с потенциально опасной, чуждой, иногда враждебной, самостоятельно функционирующей реальностью. То есть образ управляемого объекта меняется как бы в сторону его «упрощения» [2].

По данным А.А. Обознова, «когда под воздействием экстремальных факторов не удается устойчиво поддерживать требуемые показатели точности или своевременности действий, оператор изменяет критерии успешности в сторону снижения их строгости» [5, с.161-162]. Возникающий при этом конфликт между «стереотипом усвоенного образа предметной ситуации» и изменением такого стереотипа существенно снижает безопасность деятельности, так как безопасная деятельность реализуется только тогда, когда субъективное представление о факторах опасности больше или равно уровням объективно существующих факторов опасности [4].

Идентификационно-генетический анализ безопасности предполагает оценку психологической готовности с учетом сбалансированности по меньшей мере трех основных факторов: структуры и развитости компонентов профессиональной идентичности, субъектно-личностного фактора и типа оперативной среды, в системе которых формируется профессиональная идентичность.

Профессиональная идентичность и безопасность связаны нелинейно. Зависимость безопасности от суммарной идентичности (которую можно назвать *уровнем достигнутого професионализма* на данном этапе) напоминает перевернутую U-образную кривую, пик которой, означающий наибольшую безопасность, находится не на максимальный, а на некоторый уровень професионализма, который можно назвать оптимально безопасным. Это не означает, что человек депрофессионализируется после пика. Если признать, что в структуре профессиональной идентичности существуют нормативные, креативные и социальные компоненты, а в структуре психологической готовности потенциональные, интенционные и реализационные, то падение реализационной готовности к безопасному поведению после пика происходит за счет снижения нормативного компонента идентичности на фоне роста творческого при недостаточной развитости социального (см. рисунок).



Связь безопасности с динамикой компонентов идентичности в профессиогенезе.

Однако эта общая тенденция нелинейной зависимости безопасности от структуры идентичности не является безусловной; наличие блокировки готовности к безопасной деятельности и реализационный эффект обусловлены степенью субъектности той оперативной среды, в которой он проявляется. «Оперативная среда» определяется нами как среда, спонтанно порождающая опасные ситуации, т.е. ситуации, имеющие тенденцию к дестабилизации [3]. Это среда потенциальной угрозы как для самого профессионала, так и для процессов, которыми он управляет, и для других людей. Она принципиально неспособна к стабилизации сама и нуждается для этого во вмешательстве человека, который, в свою очередь, вынужден действовать и принимать решения в условиях не им созданных и полностью ему не подконтрольных.

Опасные ситуации различаются по степени критичности, отнесенности проблемы к объекту, субъекту или условиям и по источнику возникновения проблемы: от объекта, от субъекта или от условий. Классификация опасных ситуаций проводится нами по комплексному критерию, включающему индекс информативности (отношение количества информативных элементов к фоновым), индекс оперативности (степень преобладания среди информативных элементов таких, которые требуют от человека немедленных действий) и индекс субъектности (степень зависимости исхода ситуации от индивидуальных особенностей субъекта). В зависимости от того, высокое или низкое значение имеет каждый из трех индексов, выделено восемь типов ситуаций: оперативная, детерминированная, творческая, прогностическая, когнитивная, реактивная, поисковая, нейтральная. Отнесение реальных ситуаций к тому или иному типу проводится по нашей «Методике оперативного дифференциала», предлагающей экспертную оценку каждого параметра по двухбалльной шкале с весовыми коэффициентами. Степень субъектности ситуации диктует продуктивный или репродуктивный стиль поведения. Из восьми типов ситуаций только четыре могут

квалифицироваться как продуктивные: оперативная, творческая, прогностическая, поисковая. Если снова обратиться к аналогии с перевернутой U-образной кривой, то можно сказать, что более выраженная нелинейная зависимость безопасности от структуры идентичности проявляется в ситуациях продуктивного типа, в репродуктивных средах эта кривая имеет более плоский вид.

Второй аспект блокировки готовности к безопасной деятельности – зависимость безопасности от субъектно-активационной (индивидуальной) или социально-мотивационной направленности профессионала. Первая обуславливает форму реагирования и принятие тактических решений в кризисных ситуациях, вторая – принятие стратегических решений. Мощнейший фактор опасности при принятии стратегический решений – преобладание корыстных личных мотивов или корпоративных интересов.

Список литературы

1. Волошин Н.Г. Интервью // Российская газета. 1997. 8 июля.
2. Ермолаева Е.П. Профессионализм как фактор корпоративной безопасности // Психология и безопасность организаций. М.: ИП РАН, 1997.
3. Ермолаева Е.П. Психология социальной реализации профессионала. М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2008.
4. Иванов Ф.Е. Образ предметной ситуации и безопасность профессиональной деятельности // Образ в регуляции деятельности. Тез. док. к международ. науч. конф. (к 90-летию со дня рождения Д.А. Ошанина). М., 1997.
5. Обознов А.А. Психическая регуляция операторской деятельности: в особых условиях рабочей среды. М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2003.
6. Пономаренко В.А. Воспитание духовной культуры летчика-профессионала // Труды общества расследователей авиационных происшествий. М., 1996. Вып. 7.
7. Сборник информационных бюллетеней по безопасности полетов при УВД за 1986 год. М.: Воздушный транспорт, 1988.
8. Эйдельман Д.Я. SOS. Рассказы о кораблекрушениях. Л.: Судостроение, 1968.

IDENTIFICATION BASIS OF BLOCKING OF READINESS FOR SAFE ACTIVITY OF THE PROFESSIONAL

The level of professionalism and safety are connected ambiguously. Blocking of readiness for safe behaviour of professionals in the middle of career occurs as a result of decrease in a share of normative components in structure of professional identity, formation of creative mechanisms on a background of insufficient socially-moral development of the person..

Keywords: psychology of safety, readiness, professional identity

АДАПТАЦИЯ ВАХТОВЫХ РАБОЧИХ К ЦИКЛИЧНЫМ ИЗМЕНЕНИЯМ ПРОФЕССИОНАЛЬНО-ПРИРОДНОЙ СРЕДЫ: МЕТАСИСТЕМНЫЙ ПОДХОД

Кутлубаева Р.М.

аспирант

Институт психологии РАН (г. Москва)

В данной статье адаптация сотрудников, работающих вахтовым методом, рассматривается как метасистема «природная среда – профессиональная среда – внутренняя среда». С учетом особенностей вахтового метода организации труда