

Психологическое сопровождение деятельности работников железнодорожного транспорта Украины

В.Н. САМСОНКИН¹, З.П. МАЗУРЕНКО²

Резюме

В статье рассматривается вопрос по внедрению и функционированию системы психологического сопровождения деятельности работников железнодорожного транспорта Украины. В системе мер по повышению качества и эффективности работы на железнодорожном транспорте, обеспечению безопасности движения поездов, снижению производственного травматизма, профессиональной заболеваемости, рациональному использованию трудовых ресурсов, важная роль принадлежит *системе психологического сопровождения* деятельности работников железнодорожного транспорта Украины. Данная система представляет собой целостный процесс изучения, формирования, развития и коррекции профессионального становления личности. Это система профессиональной деятельности психологов, направленная на создание социально-психологических условий для успешной деятельности и психологического развития личности в процессе профессионального взаимодействия. Функционирование этой системы обеспечивают психологи депо региональных и пригородных поездов (РПЧ), а также локомотивных депо (ТЧ). Начало деятельности службы психологического сопровождения – декабрь 2004 года. Сначала это было сделано только для работников локомотивных бригад, учитывая исторические традиции и значительную долю вины этой категории работников в нарушениях безопасности движения. Методическое сопровождение деятельности психологов осуществляется сотрудниками научно-исследовательского отдела (НИО) изучения человеческого фактора ГП «ДНДЦ УЗ». Совместно с соответствующими подразделениями «Укрзалізниця» и НИО осуществляется мониторинг и координация деятельности психологической службы. За период существования системы психологического сопровождения достигнуты значительные результаты:

- Уменьшилась доля вины человеческого фактора на безопасность движения поездов.
- Уменьшилось количество нервно-психических расстройств и психосоматических заболеваний.

¹ Директор ГП «ДНДЦ УЗ», доктор техн. наук, профессор.

² Начальник научно-исследовательского отдела ГП «ДНДЦ УЗ».

- Повысилась стойкость работников локомотивных и поездных бригад к стрессовым ситуациям.
- Уменьшилось количество конфликтных ситуаций из-за несовместимости локомотивных бригад.
- Улучшился социально-психологический климат в коллективах.
- Повысилась профессиональная мотивация работников.
- Повысился уровень лояльности среди работников локомотивных и поездных бригад к предприятию «Укрзализныця».

Ключевые слова: психологическое сопровождение деятельности, локомотивные бригады, профессиональный отбор, профессиональное становление личности

Вступление

Развитие цивилизации закономерно поставило человеческий фактор главной ценностью и целью деятельности государства и общества. Именно ЧЕЛОВЕК становится центром внимания экономической, законотворческой, социальной деятельности высокоразвитых стран. Процесс гуманизации, углубляясь, должен неизбежно привести к учету *индивидуальных особенностей* человека. Осознание цивилизованным обществом этого факта приведет к тому, что главной целью его деятельности станет не экономический аспект, а гуманистический – создание оптимальных условий жизни людей.

Однако существует и другая причина внимания к «человеческому фактору»: огромная зависимость человечества от антропогенных, то есть созданных им самим, систем. Управляют этими системами относительно небольшое количество людей, от поведения которых зависит состояние среды обитания всего человечества.

Актуальность

Долгое время, совершенствуя технику, человек не включался в единую систему „человек-машина” как определяющий фактор. Развитие науки в последние десятилетия показывает, что комплекс „человек-машина” не может рассматриваться независимо от среды обитания. Причем „среда” понимается в широком смысле. В некоторых случаях именно человек является наиболее сложным, непредсказуемым и уязвимым звеном, в основном определяющим продолжительность эксплуатации управляемого объекта. Будучи включенным в систему автоматизированного контроля, он, с одной стороны, выступает как объект контроля, а с другой – как контролирующая система. Анализ статистики нарушений безопасности движения на железнодорожном (ж.д.) транспорте показывает, что «человеческий фактор» оказывается определяющей причиной транспортных происшествий при управлении движением и управлением поездом.

Все это в целом приводит к необходимости создания целого ряда систем контроля за состоянием человека-оператора, разработки системы безопасности перевозок

пассажиров и грузов, введению гигиенических мероприятий, сокращению времени работы и др. Особенно сложно контролировать интеллектуальную деятельность человека-оператора. Однако именно этот вид деятельности является наиболее важным вследствие того, что он становится все более определяющим в операторской работе. Существующие методы и средства контроля поведения человека в процессе его деятельности оказываются часто неэффективными. В современных условиях стал возможным всесторонний учет физических, физиологических, психофизиологических особенностей и возможностей организма человека, который рассматривается в контексте системы «человек-техника-среда».

Развитие железнодорожного транспорта приводит к постоянному усложнению этой системы. Существование постоянного риска возникновения транспортных происшествий в связи с увеличением нагрузок на человека (увеличение объемов и скоростей перевозок) предъявляет повышенные требования к его психическим и физическим возможностям в процессе трудовой деятельности.

Именно поэтому так остро стоит вопрос повышения эффективности и надежности функционирования системы «человек-техника-среда» вообще и, работников локомотивных бригад в частности. Ведь именно их профессиональная деятельность связана с сильным нервно-эмоциональным напряжением, обусловленным необходимостью постоянного сохранения высокого уровня внимания, повышенной бдительности при управлении локомотивом, высоким уровнем ответственности за безопасность движения, постоянной повышенной готовности к экстренным действиям.

Что мы имеем сегодня

В системе мер по повышению качества и эффективности работы на железнодорожном транспорте, обеспечению безопасности движения поездов, снижению производственного травматизма, профессиональной заболеваемости, рациональному использованию трудовых ресурсов, важная роль принадлежит *системе психологического сопровождения* деятельности работников железнодорожного транспорта Украины.

Данная система представляет собой целостный процесс изучения, формирования, развития и коррекции профессионального становления личности. Это система профессиональной деятельности психологов, направленная на создание социально-психологических условий для успешной деятельности и психологического развития личности в процессе профессионального взаимодействия.

Функционирование этой системы обеспечивают психологи депо региональных и пригородных поездов (РПЧ), а также локомотивных депо (ТЧ). Их деятельность в пределах дороги (на Украине 6 дорог) координирует так называемый «старший психолог» – наиболее опытный психолог базового депо дороги. Собственно именно этими специалистами представлена психологическая служба на железнодорожном транспорте Украины. Начало деятельности службы психологического сопровождения – декабрь 2004 года. Сначала это было сделано только для работников локомотивных бригад, учитывая исторические традиции и значительную долю вины этой

категории работников в нарушениях безопасности движения. Так, после анализа эффективности деятельности психологов локомотивных депо, стартовал процесс внедрения психологов в РПЧ и вагонных участках. На сегодняшний день на железных дорогах Украины трудится 52 психолога – 12 в РПЧ и 40 – в ТЧ. Вот как этот процесс развивался по годам (рис. 1).

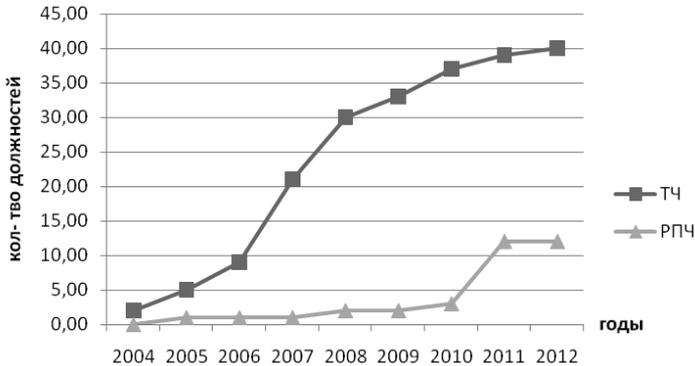


Рис. 1. Динамика изменения численности психологов для сопровождения деятельности работников локомотивных бригад на железных дорогах Украины

Методическое сопровождение деятельности психологов осуществляется сотрудниками научно-исследовательского отдела (НИО) изучения человеческого фактора ГП «ДНДЦ УЗ». Совместно с соответствующими подразделениями «Укрзалізниця» и НИО осуществляется мониторинг и координация деятельности психологической службы.

Основные направления деятельности психологов:

- Профессиональный психофизиологический отбор работников локомотивных бригад (определение уровня развития профессионально-важных качеств и их соответствие профессии). При этом используются компьютерные психодиагностические комплексы украинской разработки «Допуск» (рис. 2а) и «Диагност» (рис. 2б).
- Комплектование локомотивных бригад (по принципам психофизиологической и психологической совместимости).
- Тренировка (коррекция) профессионально важных качеств.
- Проведение занятий с группами повышенного внимания (группами риска).
- Диагностика и коррекция функционального состояния (мобилизация и релаксация) работников локомотивных бригад.
- Индивидуальное консультирование работников локомотивных бригад и членов их семей.
- Экстренная психологическая помощь в ситуациях острого стресса у работников локомотивных бригад, а также проведение социально-психологической реабилитации в дальнейшем.



Рис. 2. Компьютерные психодиагностические комплексы

- Организация корпоративных мероприятий, направленных на повышение мотивации, а также на улучшение микроклимата в коллективах.
- Сопровождение персонала в процессе профессионального становления (адаптация молодых специалистов, профилактика профессионального выгорания, помощь при выходе на пенсию).
- Просветительская деятельность (публикации, лекции, выпуск различных буклетов).

С момента существования психологической службы приоритетным направлением в профессиональной деятельности психологов депо было проведение *психофизиологического отбора*. Эта деятельность занимала до 90% всего рабочего времени. Профессиональный психофизиологический отбор (ППФО) является составной частью профессионального отбора и предназначен для выявления у кандидатов тех профессионально важных психофизиологических качеств, которые необходимы для успешного овладения профессиональными знаниями, навыками и умениями. Эти факторы определяют успешность обучения в установленные сроки и эффективность последующей профессиональной деятельности по конкретной специальности. Потребность в ППФО обусловлена ограниченностью возможностей развития ряда психологических и, особенно, психофизиологических качеств человека, а также наличием определенной группы специальностей, которые предъявляют к человеку повышенные, некомпенсированные требования.

ППФО осуществляют в кабинете психолога, который оснащен всей необходимой специальной диагностической аппаратурой и интерьером, подобном офисному (рис. 3).



Рис. 3. Кабинет для проведения ППФО

Недостаточный уровень развития необходимых для той или иной специальности профессионально важных психологических и психофизиологических качеств обуславливает профессиональную непригодность, неэффективную адаптацию к условиям профессиональной деятельности. Это касается, в первую очередь, генетически обусловленных качеств. Создания системы ППФО на железных дорогах Украины (кроме научного обоснования) регулируется государственными нормативно-правовыми актами Украины. На сегодняшний день ППФО внедрен пока только для работников локомотивных бригад.

Кроме ППФО большое внимание психологи депо уделяют *индивидуальному консультированию* работников локомотивных бригад, как по вопросам производственного характера, так и по личным вопросам. Консультационные услуги оказываются не только работникам локомотивных бригад, но и членам их семей. Такой комплексный подход позволяет снизить влияние личностных проблем на профессиональную деятельность работников локомотивных бригад. Индивидуальное консультирование происходит в кабинете психологической разгрузки (КПР).

В КПР созданы специальные условия, способствующие снятию эмоциональной нагрузки: стены выкрашены в мягкие пастельные тона, освещение приглушено, камин, удобная мягкая мебель и т.п. Этот кабинет оснащен также аудио- и видео- аппаратурой для проведения сеансов коррекции функционального состояния работников (рис. 4).

За период существования системы психологического сопровождения достигнуты значительные результаты:

- Уменьшилась доля вины человеческого фактора на безопасность движения поездов.
- Уменьшилось количество нервно-психических расстройств и психосоматических заболеваний.

- Повысилась стойкость работников локомотивных бригад и проводников к стрессовым ситуациям.
- Уменьшилось количество конфликтных ситуаций из-за несовместимости локомотивных бригад.
- Улучшился социально-психологический климат в коллективах.
- Повысилась профессиональная мотивация работников.
- Повысился уровень лояльности среди работников локомотивных и поездных бригад к предприятию «Укрзалізниця».



Рис. 4. Кабинет психологической разгрузки

Литературные источники

1. Бодров В.А.: *Психология профессиональной пригодности* / В.А. Бодров. – М.: ПЕРСЭ, 2001–511с.
2. Друзь В.А.: *Об одном способе контроля текущего состояния человека на железнодорожном транспорте* / В.А. Друзь, В.Н. Самсонкин, С.В. Панарин Информационно-управляющие системы на железнодорожном транспорте, 1996, №3-4, с. 38–39.
3. Ильин Е.П.: *Дифференциальная психология профессиональной деятельности* / Е.П. Ильин, Спб. – Питер. – 2007, 646 с.
4. Корольчук М.С.: *Соціально-психологічне забезпечення діяльності в звичайних та екстремальних умовах* / М.С. Корольчук, В.М. Крайнюк, К.: Ніка-Центр, 2006, 580 с.
5. Макаренко Н.В.: *Психофизиологические функции человека и операторский труд* / Н.В. Макаренко: Институт физиологии им. А.А. Богомольца АН УССР, Киев, Наукова думка, 1991, 216 с.

6. Нерсесян Л.С.: *Инженерная психология и проблема надежности машиниста* / Л.С. Нерсесян, О.А. Конопкин. М.: «Транспорт», 1978, 239 с.
7. Самсонкин В.Н.: *Теоретические основы автоматизированного контроля человеческого фактора в человеко-машинных системах на железнодорожном транспорте* / Диссертация на соискание ученой степени доктора технических наук по специальности 05.22.08 – эксплуатация железнодорожного транспорта, Харьков, ХарГАЖТ, 1997, 440 с.
8. Самсонкин В.Н.: *Метод статистической закономерности в управлении безопасностью движения на железнодорожном транспорте* / В.Н.Самсонкин, В.А. Друзь, Донецк, ДонИЖТ, 2005, 160 с.
9. Самсонкин В.Н.: *Перспективные направления эргономического и социально-психологического обеспечения деятельности работников железнодорожного транспорта Украины в современных условиях*. Залізничний транспорт України. -№5, 2008, с. 3–6.
10. Самсонкін В.Н.: *Професійна придатність провідників моторвагонного рухомого складу господарства приміських пасажирських перевезень: психологічний базис та можливість професійного добору*/ В.Н.Самсонкін, О.Ю.Буров, З.П.Мазуренко, Г.О.Міщенко, Я.П.Петінов. - Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті».– 2007. №6. С.12-16.
11. Самсонкин В.Н.: *Основные направления эргономического и социально-психологического обеспечения деятельности работников ж.д. транспорта Украины* / / В.Н.Самсонкин, Г.В.Попова. Человеческий фактор: Проблемы психологии и эргономики, Вып. 3(40).- 2007.- С.138-143.
12. Самсонкин В.Н. *Безопасность и человеческий фактор: профессиональная успешность и прогнозирование* / В.Н.Самсонкин, М.Я.Снурников, Труды научно-практической конференции «Безопасность движения поездов». – Москва, МИИТ, 1999. 2 с.
13. Судаков К.В.: *Общая теория функциональных систем*. М.: Медицина 1984. 224с.
14. *Человек в измерениях XX века. Прогресс человечества в двадцатом столетии*. Том 5: Монография / Л.М. Балабанова, В.А. Друзь, М.С. Журов, В.В. Криводезев, С.В. Малофеев, В.Н. Самсонкин: М.: изд-во Международной академии проблем Человека в авиации и космонавтике, 2004 г. – 330с.
15. *Человеческий фактор*. Пер.с англ. / М. Вайсер, Б. Шнейдерман, Р. Уиллиджис и др. В 6-ти томах. Т.3. М.: Мир,1991. 488с.
16. Samsonkin V.N.: *Ergonomic and social-psychological security of activity of large corporation on a railway transportation example* / V.N. Samsonkin, G.V. Popova, Wroclaw, 2008, 7 p.

Psychological support of the railway workers of Ukraine

Summary

The article deals with the implementation and operation of the system of psychological support of the workers of the Ukrainian railways. An important role belongs to the system of psychological support of activities of the railway workers of Ukraine for to improve the quality and efficiency of rail transport, train safety, reduction of injury, occupational diseases and management of human resources. This system is a holistic process of learning, formation, development and correction of professional growth. It is a system of professional activities of psychologists, aimed at creating social and psychological conditions for success and psychological development of the individual in the process of professional interaction. The psychologists of depot regional and suburban trains and locomotive depots provide functioning of this system. The beginning of the psychological support services - December 2004. At first it was only for members of locomotive crews, given this history, and a significant share of this category of workers guilty of violations of train safety. The members of the research department of human factor «DNDC UZ» together with the relevant departments of «Ukrzaliznytsya» are exercising methodological support, monitored and coordination activities of psychologists. The results of the introduction of psychological support activities:

1. Decreasing the negative impact of human factors on safety on the railways.
2. Prevent the emergence of neuropsychiatric disorders and psychosomatic diseases.
3. Increasing resistance to stressful situations of locomotive crews.
4. Reducing the number of problem (conflict) situations that arise when locomotive crews are incompatibility.
5. Improving the socio-psychological climate in the collectives.
6. High level of professional motivation of locomotive crews.
7. High level of loyalty among the conductors and locomotive crews to the company „Ukrzaliznytsya”.
8. Decrease the potential fluidity of personnel.

Keywords: psychological support activities, locomotive crews, professional selection, professional development of the individual