

# Социально-психологические особенности морских экипажей в условиях длительных рейсов

О.А. ИСТОМИНА, канд. психол. наук, Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского, г. Владивосток.



**В современной науке и практике широко используется термин «человеческий фактор». Его называют главной причиной аварийности на разных видах транспорта, на долю которой приходится до 70–80% аварий. В частности, в настоящее время среди причин, затрудняющих обеспечение безопасности мореплавания, указывается и недостаток информации об этой стороне аварийности.**

В психологии под термином «человеческий фактор» подразумеваются интегральные характеристики связи человека и технического устройства, проявляемые в конкретных условиях их взаимодействия в рамках так называемой «системы человек-машина». Современное судно и его экипаж представляют собой систему «человек-машина», тип которой можно определить следующим образом:

- по целевому назначению — управляющая (основной задачей человека является управление машиной);
- по количеству элементов и «характеристикам человека» — полисистема (в состав входит коллектив людей и комплекс технических устройств), многоуровневая (существует иерархия взаимодействия членов коллектива);
- по характеристикам машинного компонента — системотехнический комплекс (сложная техническая система, в которой человек в процессе деятельности взаимодействует не только с техническими устройствами, но и с другими людьми);
- по типу взаимодействия человека и машины — непрерывного взаимодействия (данный тип системы «человек-машина» относится к наиболее сложным).

Условия труда моряков классифицируются как «особые» — в них профессионал подвергается периодическому воздействию экстремальных факторов (с риском возникновения тяжелых форм острых профессиональных заболеваний, увечий, угрозы для жизни). Особые условия, в свою очередь, предъявляют повышенные требования к сработанности и сплоченности морских экипажей, к «социально-адаптационным» качествам моряков.

Экипаж судна в условиях длительного рейса как объект исследования доста-

точно сложен для изучения, и в первую очередь — поскольку требует исследования именно непосредственно в рейсе. Ниже представлены результаты исследования социально-психологических особенностей больших по численности морских экипажей. В нем приняли участие 942 человека — экипажи двух плавбаз ОАО «Преображенская база тралового флота», находившихся в течение разного по длительности времени в автономных рейсах в локальном районе плавания, экипаж парусного учебного судна «Надежда» МГУ им. адм. Г.И. Невельского, находившегося в кругосветном рейсе, а также две роты курсантов МГУ им. адм. Г.И. Невельского в «береговых» условиях. Необходимо отметить, что исследование морских экипажей проводилось непосредственно в рейсах (Охотское, Берингово, Балтийское моря), а курсанты одной из рот приняли участие в исследовании дважды — в условиях учебной деятельности «на берегу», а также в условиях учебно-профессиональной деятельности в рейсе. В исследовании использованы методы включенного наблюдения, беседы, социометрии.

Один из выводов методического плана заключается в том, что при изучении социально-психологических особенностей морских экипажей необходимо учитывать несколько переменных:

- тип судна — определяет штатное расписание и, соответственно, конкретный состав профессиональных групп (судовых служб) в экипаже (его формальную структуру);
- численность экипажа — экипаж малый (до 40 человек) или большой (малые и большие группы характеризуются разными социально-психологическими закономерностями);
- длительность рейса — короткий рейс или длительный (большая дли-

тельность рейса → большее воздействие негативных факторов);

- обширность «географии» рейса — локальный район пребывания судна или плавание в различных климато-географических зонах (данный параметр связан как с содержанием деятельности морских специалистов, так и с разнообразием — разнообразием впечатлений, количеством «событий»);

- частота контактов с портами — автономное плавание или частые заходы в порты (заходы в порты означают прерывание социальной изоляции, компенсацию утомления от воздействия факторов судовой микросреды; предполагают также удовлетворение потребностей в информации разного рода, разнообразие и яркость впечатлений; т.е. оказывают благоприятное воздействие).

Моряки не только трудятся, но и живут в рамках автономной технической системы — судна. Как показало исследование, социально-психологическое взаимодействие в морских экипажах имеет выраженную специфику, которая обусловлена совокупностью факторов, образованных особенностями микро- и макросреды, а также объективными характеристиками судов и рейсов.

## Факторы микросреды

К ним относят уровень шума, естественной и искусственной освещенности, электромагнитного излучения, вибрации, газового загрязнения воздушной среды и т.п. Зависимость данных факторов от объективных характеристик судна очевидна — существует «классность» вредности судовой среды, определяемая по степени отклонения условий конкретного судна от санитарно-гигиенических норм. Стрессогенное влияние данных факторов на человека, его организм и психику тщательно изучены, разработаны рекомендации по допустимым срокам пребывания на судах того или иного класса вредности и т.д.

В данном случае важно подчеркнуть, что воздействие микросредовых факторов является своеобразным контекстом, влияние которого на функционирование экипажа как социальной груп-

пы нельзя не учитывать. Нарастание нервно-психической напряженности, накопление усталости у членов экипажа неизбежно сказываются на особенностях их взаимоотношений — ухудшается социально-психологический климат, нарастает конфликтное напряжение и т.д. По результатам исследования, значимыми для меры сплоченности экипажей, степени стремления моряков к общению и взаимодействию друг с другом оказались такие переменные, как длительность пребывания в условиях судовой микросреды и частота его прерывания (контакты с портами).

### Факторы макросреды

Сюда относятся штормы, тайфуны, особенности подводного и надводного морского пространства и т.п. Как правило, в фокусе исследований оказывается влияние на организм и психику человека качки, слемминга, смены часовых поясов, перепадов температуры, сенсорной депривации (недозагрузки анализаторов), реже — феномены, связанные с переживанием и осознанием риска, готовностью к действиям в аварийных ситуациях («синдром ожидания»), неравномерностью нагрузок членов экипажа. Влияние данных факторов также необходимо учитывать как «контекст» функционирования морского экипажа как социальной группы.

К общим внешним средовым факторам относят также относительную социальную изоляцию, неразделенность бытовой и производственной сфер жизнедеятельности на физически ограниченном пространстве судна, организационные и управленческие особенности (круглосуточный режим работы, вахтовую организацию труда, уставную систему отношений). Как показало исследование, данная группа факторов оказывает значительное влияние на социально-психологические особенности морских экипажей.

Следствиями относительной социальной изоляции являются:

- утрата важных психических связей (с родными и близкими, друзьями);
- утрата ряда социальных ролей (отца, мужа и пр. — так называемая «ролевая депривация») и, таким образом, сужение сфер активности личности (каждая роль предполагала определенные действия, поступки, размышления, принятие решений и пр.);
- утрата привычных социальных институтов, процессов, ритмов (политических, экономических, социально-культурных, научных и др., что впоследствии приводит к трудностям в испол-

зовании услуг транспорта, торговли, образования и т.п.);

- резкое ограничение непосредственного социального окружения. В данном исследовании выявлено, что повышенная плотность контактов — с одними и теми же людьми, на физически ограниченном пространстве судна — создает эффект «насильственной коммуникации» (общение «помимо воли», даже когда не хочется — просто потому, что «никуда не денешься»). Его следствиями являются блокирование потребности моряков в общении (появляется устойчивое нежелание разговаривать с членами экипажа), искусственное опосредование контактов и разрыв коммуникативных каналов между членами экипажа. Данные процессы служат двум целям: во-первых, сохранению «личного» пространства; во-вторых, сохранению социальной дистанции и, таким образом, разграничению официальной и неофициальной сфер взаимоотношений (путем ограничения — в первую очередь командным составом — круга общения);

- отсутствие значимых впечатлений, психологических «событий», информационный голод (нехватка, недостаток информации, ощущение неудовлетворенности имеющейся информацией).

В данном исследовании выявлен ряд особенностей информационного голода в больших экипажах, находящихся в длительных автономных рейсах. Во-первых, двумя основными объектами интереса членов экипажа являются: судно (географические координаты, направление, сроки прибытия в порт, в целом рейсовые планы; нередко часть информации скрывается судовладельцами в качестве «коммерческой тайны») и близкие (события в их жизни). Во-вторых, в таких экипажах происходят информационная «центрация» на самом экипаже (он становится третьим объектом, вызывающим сильный интерес) и циркуляция слухов.

Главной функцией этих процессов является насыщение моряков недостающими впечатлениями за счет повышенного внимания к событиям (реальным или «додуманным») в экипаже; к любой — косвенной ли, неполной ли — информации «с берега», носящей личный характер. Их следствиями, в частности, являются: повышение авторитета членов экипажа, по долгу службы владеющих информацией; формирование у моряков к концу длительного рейса относительно ряда событий (судовых и береговых) стойких убеждений, не всегда соответствующих действительности.

Следствиями неразделенности бытовой и производственной сфер жизнедеятельности на физически ограниченном пространстве судна являются:

- повышенная плотность контактов (общение и на работе, и во время отдыха с одними и теми же людьми, «столкновение» с ними в различных бытовых ситуациях и т.п.);

- смешение деловой и личной, официальной и неофициальной сфер взаимоотношений. С одной стороны, уставная система взаимоотношений требует сохранения субординации, подчинения приказам. С другой стороны, частота, длительность, плотность взаимодействия членов экипажа (в т.ч. в неформальной обстановке) обуславливают интенсивный информационный обмен, близкое личное знакомство друг с другом, общение на «ты». В определенный момент отделить личное от профессионального становится чрезвычайно сложно — и тогда поощрения со стороны старшего по должности начинают восприниматься как проявления личного доброго отношения, наказания — как личные оскорбления и т.д.;

- сужение «личного» пространства. Личное пространство («мое» в психологическом смысле) — область непосредственного окружения личности, активно ею охраняемая, вторжение в которую вызывает состояние дискомфорта; его границы строго не фиксированы и меняются в зависимости от психологических и социальных взаимоотношений субъекта с другими людьми. Сужению личного пространства способствуют: «заменяемость» членов экипажа на одном и том же рабочем месте — поскольку оно используется разными специалистами, то не является «личной территорией» (каждый специалист подстраивает рабочее место под себя — высоту кресла или уровень прибора под свой рост, например); «публичность» частной жизни (события личной жизни одного члена экипажа не являются секретом для остальных); «обнаженность» всех чувств, возникающих у кого-либо по поводу судовых событий или по отношению к конкретным членам экипажа.

Как показало исследование, моряки различными способами сохраняют свое личное пространство — путем сужения круга доверительного общения (при сохранении поверхностных контактов с остальным экипажем), такой организации своих пространственных перемещений и временных ритмов, которая позволяет не встречаться с сосе-

дьями по каюте или с остальным экипажем в целом (например, приходят в кают-компанию тогда, когда большинство членов экипажа уже закончили трапезничать). Кроме того, моряки специфически разграничивают бытовую и производственную сферы жизнедеятельности — путем «одомашнивания» кают (с помощью скарба, цветов, личной техники и пр.), формирования негласных норм поведения, предполагающих «уважение частных владений», ритуализации посещения кают (с использованием предварительных договоренностей и пр.). Функцией данного процесса является адаптация к условиям совмещенных труда и отдыха в рамках движущегося технического объекта;

- отсутствие компенсации утомления в эмоциональном плане и, соответственно, увеличение нервно-психического напряжения моряков;

- ухудшение социально-психологического климата, возрастание конфликтного напряжения в экипаже.

Следствиями организационных и управленческих особенностей в социальном-психологическом плане являются:

- формирование специфических неофициальных микрогрупп на основе совпадения режима труда и отдыха. Другими словами, исследование показало, что между членами экипажа, периоды работы и отдыха которых совпадают (например, одна вахта), нередко формируются устойчивые дружеские отношения. Учитывая описанное выше смещение личной и деловой сфер взаимоотношений, этот процесс накладывает специфический отпечаток на отношения в экипаже в целом;

- формирование (в первую очередь у капитана, но нередко и у других представителей командного состава) авторитарного стиля руководства, при котором руководитель сам принимает решения, на подчиненных воздействует преимущественно приказами, распоряжениями, не подлежащими обсуждению, над всеми действиями подчиненных осуществляет жесткий контроль, инициативу пресекает (в крайних формах — это «тирания», грубость, пренебрежение достоинством людей, безнравственность, жестокость). Формированию данного стиля руководства способствует не только уставная система отношений, но и особые условия труда сами по себе (в слабоструктурированных ситуациях с низким уровнем контроля над окружающей средой наиболее эффективен именно этот стиль).

Необходимо отметить, что для психологии принципиально различие

больших и малых социальных групп, т.к. они характеризуются разными особенностями. Однако данное исследование больших морских экипажей показало, что они обладают одновременно характеристиками и больших, и малых социальных групп.

К признакам больших организованных групп (производственных общностей) относятся:

- сохранение судовых традиций, обычаев «сквозь» сменяющиеся экипажи, что проявляется в сохранении на определенном судне на протяжении 2–3 десятков лет особенностей стилистики руководства, некоторых норм поведения. Вероятная функция данного процесса — сохранение определенной стабильности «социальной организации» на фоне меняющихся членов команды;

- наличие сленга, специфических словообразований, являющихся продуктом фольклора и обозначающих участки технологического процесса, некоторые должности и т.п. (примеры таких словообразований на рыбообрабатывающем судне: «поле чудес», «луноход» — названия производственных участков рыбообрабатывающего конвейера; «враги» — соседи по каюте, работающие в другую смену; «мальчик-такси» — название должности матроса-рыбообработчика, выполняющего определенную функцию).

Признаком больших стихийных групп является:

- циркуляция слухов. В больших экипажах формируются слухи трех типов: кратковременные (касаются реальных явлений судовой жизни, например, смены курса судна — при сообщении точной информации о географических координатах и направлении движения судна слух перестает существовать); средней продолжительности (касаются береговых событий либо событий, происходящих на других судах, — слух существует «до следующей связи» с берегом и уточнения информации); долговременные (касаются личных, «скрытых» сторон жизни членов экипажа).

Признаками малых групп являются:

- частота, непосредственность, длительность общения и взаимодействия членов экипажа друг с другом;

- формирование специфической неофициальной структуры экипажа. Как показало исследование, она состоит из трех частей:

- 1) значительное количество «аутсайдеров», т.е. членов экипажа, не вовлеченных в устойчивые микросоциальные образования. Необходимо подчеркнуть, что количество таких

«одиночек» оказалось неодинаковым: 14–17% — в береговых условиях, 46% — в кругосветном рейсе, 56% — в автономном рейсе при небольшом сроке, 57% — в автономном рейсе при большем сроке;

- 2) ряд неформальных микрогруппировок (большинство — по 2 человека, максимальная величина — 10 человек), которые формируются либо по профессиональному признаку (представители одной службы), либо по совпадению режима труда и отдыха (одна вахта), либо по интересам, либо по семейному признаку (если в экипаже есть родственники). Немаловажной их характеристикой является неодинаковость вовлеченности во взаимодействие представителей разных профессиональных групп экипажа, связанная с содержанием и организацией их трудовой деятельности;

- 3) «центральная группировка», в которую входят представители всех профессиональных групп экипажа, лидеры разного «уровня». Данная группировка выполняет следующие функции: интеграция экипажа, восстановление прерванных коммуникативных связей (благодаря данной группировке информация доходит до всех служб, независимо от того, общаются их представители между собой или нет); «социально-законодательно-информативная» функция (эта группировка формирует «общественное мнение» по поводу судовых событий и задает «стандарты» поведения; а благодаря тому, что в нее входят лидеры, к чьему мнению прислушиваются в тех или иных группах и микрогруппах, эти стандарты принимаются всем экипажем);

- выдвигание неформальных лидеров разного «уровня»: неофициальных микрогрупп, профессиональных групп (наиболее авторитетные в них), экипажа в целом (вызывающие симпатию и уважение большинства членов экипажа).

Морской труд носит индивидуально-групповой характер, т.е. и содержание, и процесс, и результат труда — как каждого моряка, так и всего экипажа в целом — необходимо взаимозависимы. Важно подчеркнуть, что исследование разных морских экипажей показало принципиально одинаковые результаты (различия обусловлены ранее перечисленными объективными характеристиками рейсов — их длительностью, обширностью географии, частотой контактов с портами). Другими словами, выявленные социально-психологические особенности являются закономерными для больших морских экипажей.