

M.G. Gildingersh, I.K. Marat

SOCIO-MANAGERIAL PROBLEMS OF PROFESSIONAL ACTIVITY OF SHIP'S CREW

Marina Gildingersh – professor, the Department of Personnel Management, St. Petersburg State University of Economics, Doctor of Economics, professor, St. Petersburg; **e-mail: mgild@mail.ru.**

Irina Marat – senior lecturer, the Department of Philosophy and Cultural Studies, Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, St. Petersburg; **e-mail: irina-marat@mail.ru.**

The recent increase in the number of accidents in sea and inland waterways leads to considerable casualties, losses and reputational damage. The analysis of the causes of water accidents shows that the majority of them results from the human factor. It increases the relevance of revealing socio-managerial problems and specific characteristics of crew's work.

The study of regulations, statistics and theoretical research concerning water transport management enables us to distinguish the key groups of problems characteristic for crew's activity and to reveal particular features of ship's crew management.

Keywords: ship's crew; working conditions; extreme working conditions; human factor; emergencies.

М.Г. Гильдингерш, И.К. Марат

СОЦИАЛЬНО-УПРАВЛЕНЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СУДОВЫХ ЭКИПАЖЕЙ

Марина Григорьевна Гильдингерш – профессор кафедры управления персоналом ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», доктор экономических наук, профессор, г. Санкт-Петербург; **e-mail: mgild@mail.ru.**

Ирина Константиновна Марат – доцент кафедры философии и культурологии ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова», г. Санкт-Петербург; **e-mail: irina-marat@mail.ru.**

Рост количества аварийных случаев на море и внутренних водных путях, наблюдаемый в последние годы, ведет к многочисленным человеческим, материальным и репутационным потерям. Анализ причин катастроф «на воде» позволяет установить, что в их основе в большинстве случаев лежит человеческий фактор. Поэтому выявление социально-управленческих проблем и особенностей деятельности судовых экипажей приобретает особую актуальность.

Изучение нормативных документов, статистических данных и теоретических исследований в области управления на водном транспорте позволили авторам выделить основные группы проблем, сопровождающих деятельность плавсостава, и определить специфические особенности процесса управления в отношении судовых экипажей.

Ключевые слова: судовой экипаж; условия деятельности; экстремальные условия деятельности; человеческий фактор; аварийные ситуации.

Управленческий процесс в отношении судовых экипажей имеет ряд ярко выраженных особенностей и специфических проблем, не характерных для управленче-

ского труда в большинстве сфер профессиональной деятельности.

Судовые экипажи – это особая первичная профессиональная группа людей,

осуществляющих трудовую деятельность в одном и том же рабочем пространстве в течение достаточно продолжительного периода времени. Согласно нормативным документам, принятым в Российской Федерации [1; 2] в состав экипажа судна входят: капитан, другие лица командного состава и судовая команда. Также на непассажирских судах могут находиться специалисты, которые формально в состав экипажа не входят, но разделяют с экипажем бытовые и профессиональные условия.

Анализируя профессиональную деятельность судовых экипажей, можно выделить три группы проблем, связанных с особенностями профессиональной деятельности данной категории работников.

Первая группа проблем связана с характером условий деятельности экипажа судна (под условиями деятельности понимаются обстоятельства, определяющие характер, содержание и качество профессиональной деятельности).

В науке и практике управления принято выделять пять основных групп условий осуществления трудовой деятельности в зависимости от частоты и интенсивности воздействия экстремальных факторов (экстремальный фактор – это понятие, объединяющее широкий спектр условий среды, не соответствующим врожденным и приобретенным свойствам организма человека):

1. нормальные условия;
2. измененные условия;
3. особые условия;
4. экстремальные условия;
5. сверхэкстремальные условия.

Труд членов судовых экипажей осуществляется в экстремальных условиях, т.к. напрямую связан с угрозой жизни и здоровью.

Как бы не были совершенны современные суда, вода остается крайне коварной стихией. Она дает человеку жизнь, – она же у многих ее и забирает.

Статистика аварийных случаев на море и внутренних водных путях [4] демонстрирует стабильный рост за последние 5 лет, что показано на рис. 1.

За последние 5 лет аварийные случаи с отечественными судами выросли фактически в два раза. Особенно негативная тенденция прослеживается с серьезными авариями, число которых за последние два года увеличилось в 2 раза (с 4 до 8), а по сравнению с 2014 г. – в 8 раз. Подавляющее большинство аварий и аварийных случаев приходится на торговые и рыбопромысловые суда.

Экстремальные условия деятельности судовых экипажей имеют три структурных компонента:

1. влияние внешних климатогеографических условий: плавание в быстро меняющихся климатических зонах, плавание во льдах и т.п.;



Рис. 1. Сведения об аварийности с судами, плавающими под флагом Российской Федерации за 2013–2017 годы

2. внутрикорабельные особенности условий труда: шум, вибрация, режим труда и отдыха, работа на движущемся объекте;

3. психологические факторы: монотонность деятельности, водного пространства, ожидание возникновения экстремальной ситуации и т.п.

Большинство данных негативных явлений может присутствовать и в производственной деятельности на берегу, но существенное отличие деятельности «на воде» состоит в том, что все перечисленные негативные явления проявляются в судовой работе одновременно.

Согласно исследованиям причин аварий, проведенных Госморречнадзором [4], в число основных причин входят следующие:

- недостатки в организации ходовой навигационной вахты и штурманской службы на судах;
- несоблюдение общепринятых приёмов и способов управления судном;
- не учитывание гидрометеорологических особенностей района плавания и стоянки судов;
- несоблюдение правил техники безопасности при швартовых и рыбопромысловых операциях, водолазных работах;
- невыполнение командным составом, судовладельцами и/или береговыми работниками требований, установленных в нормативных документах по безопасности судоходства;
- судоводительские ошибки, в том числе выбор неудачного маневра, ошибка в ориентировке;
- несчастные случаи;
- наступление обстоятельств, которые невозможно было предвидеть.

Анализ причин аварий показывает, что большинство из них в своей основе имеет человеческий фактор: безответственность капитана или членов экипажа, низкий уровень дисциплины, усталость, самоуверенность и пренебрежение установленными правилами.

В качестве экстремальных факторов деятельности судовых экипажей высту-

пают и факторы, связанные с особенностью социальной среды, в которой осуществляется профессиональная деятельность. Они составляют вторую группу проблем, характерных для управленческой деятельности в судовых экипажах.

Социальные проблемы в деятельности судовых экипажей своей основной причиной имеют пространственную ограниченность, т.е. фактически весь труд осуществляется в рамках судна.

Пространственная ограниченность, в определенной степени даже изолированность, временный разрыв с окружающим миром влечет за собой ряд специфических социальных проблем, с которыми не сталкивается работник в обычной трудовой деятельности. Схематично комплекс данных проблем представлен на рис. 2.

Все эти проблемы связаны с ограниченностью социального пространства и повышают вероятность межличностных конфликтов, разрывов коммуникационных контактов, увеличением нервно-психического напряжения. Все это приводит к снижению качества труда экипажа и повышению угрозы возникновения нештатных ситуаций из-за его действий.

Третья группа проблем связана с жесткой регламентацией и организацией профессиональной деятельности экипажей.

С одной стороны, такая регламентированность просто необходима из-за самого характера труда плавсостава, связанного с риском возникновения экстремальной ситуации и целым рядом других рисков.

С другой стороны, исследования социально-психологических факторов деятельности судовых экипажей [3] указывают на то, что регламентированная и формализованная деятельность отрицательно воздействуют на мотивацию труда, снижают степень личной ответственности (так называемая «диффузия ответственности»), способствуют быстрейшему возникновению явления монотонии у рядовых членов экипажа. Одновременно такой характер деятельности повышает степень ответственности командного состава, что

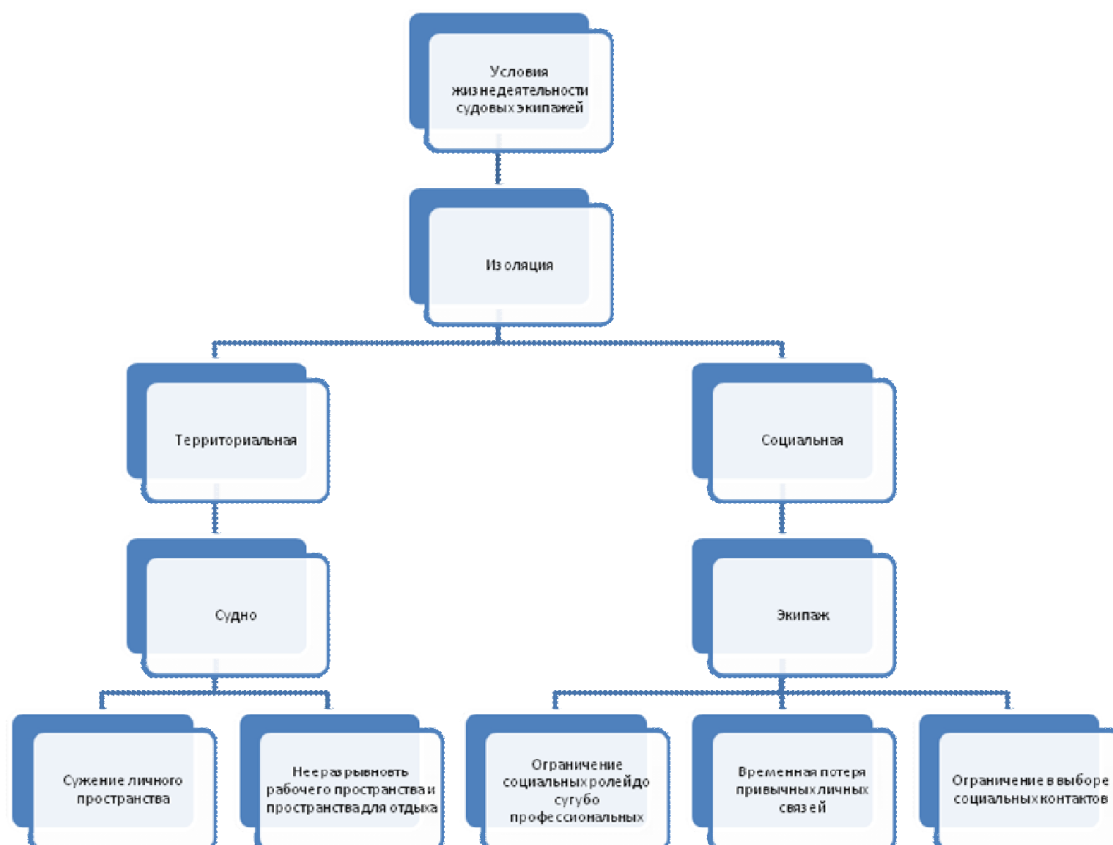


Рис. 2. Социальные особенности жизнедеятельности экипажа

влечет за собой повышенные психологические нагрузки у капитана, других членов командного состава и специалистов, несущих персональную ответственность за судно и команду.

Все вышеперечисленные группы профессиональных проблем деятельности судовых экипажей позволяют выявить специфику управленческой деятельности на судах:

- она носит социотехнический характер, т.к. одновременно осуществляется управление и судном, и экипажем;
- в основе – высокая регламентированность деятельности и повышенная личная ответственность командного состава;
- осуществляется на фоне высокой социально-психической напряженности;
- требует повышенной компетентности командного состава в области социально-психологических знаний;
- предъявляет особые требования к личностным качествам командного состава.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации // Федеральное агентство морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации: [сайт]. URL: http://www.morflot.ru/deyatelnost/dokumentyi/osnovyi_pravovoy_deyatelnosti/f2435 (дата обращения: 19.10.2018).
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации // Федеральное агентство морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации: [сайт]. URL: http://www.morflot.ru/deyatelnost/dokumentyi/osnovyi_pravovoy_deyatelnosti/f2434 (дата обращения: 19.10.2018).
3. Истомина О.А., Орлова М.Ю. Морские экипажи: опыт социально-психологического изучения. Владивосток: Изд-во МГУ, 2005. 142 с.
4. Расследование транспортных происшествий // Федеральная служба по надзору в сфере транспорта: [сайт]. URL: <http://sea.rostransnadzor.ru/funktsii/rassledovanie-transportny-h-proisshes> (дата обращения: 18.10.2018).