

## ОТЗЫВ

**на автореферат диссертации Серикова Василия Васильевича, на тему «Типы личностной надёжности операторов подвижных человеко-машинных систем (на примере работников локомотивных бригад)», представленной на соискание ученой степени кандидата психологических наук по специальности 19.00.03 – Психология труда, инженерная психология, эргономика (психологические науки)**

Актуальность проблемы, рассматриваемой в диссертационной работе В.В. Серикова, определяется важностью исследования психологических факторов безопасности на транспорте в новых организационных, социально-экономических и технологических условиях. Об этом свидетельствуют и полученные автором данные пяти проведенных фокус-групп, которые показывают, что условия работы машинистов меняются далеко не в лучшую сторону и потенциально провоцируют ошибки в управлении транспортными средствами. Соответственно возрастает роль «человеческого фактора» в обеспечении безопасности движения.

Научная новизна диссертационной работы В.В. Серикова состоит в разработке модели надёжности работников локомотивных бригад.

Выходным показателем в модели является профессиональная надёжность, оцениваемая по внешнему критерию – интегральному показателю безошибочности поездной деятельности. Интегральный показатель («Общий штрафной балл») – взвешенная сумма различных видов нарушений, допущенных работником в течение года, например, ошибок в работе, отстранений от рейсов, дисциплинарных нарушений (страница 12).

В качестве предикторов безошибочности как проявления профессиональной надёжности рассматривается функциональная надёжность (характеристики функциональных систем и функциональные состояния работника) и личностная надёжность (личностные свойства). Сама по себе попытка объединить в общей модели надёжности динамические характеристики функциональных состояний и относительно устойчивые личностные свойства представляется интересной с научной точки зрения.

Для верификации модели автор провел исследование на выборке работников локомотивных бригад (N=227). Для оценки функциональных состояний использовались данные автоматизированного предрейсового медицинского осмотра и квартального динамического контроля функциональных состояний машинистов. Личностные характеристики работников оценивались с помощью опросников 16 ФЛО (Кеттел), ЕРІ (Айзенк), акцентуаций личности (Леонгард), межличностных отношений (Лири), локуса контроля (Роттер).

С помощью разработанного соискателем интегрального показателя надежности «Общий штрафной балл», работники локомотивных бригад были разделены на три группы: «надёжные», «условно надёжные» и «ненадёжные». Для каждой группы характерен свой тип личностной надёжности. Максимальные различия в содержании личностных характеристик установлены для работников локомотивных бригад, относившихся к группам «надёжные» и «ненадёжные».

Показатели функциональных состояний, отражающие текущее функциональное состояние работников, динамичны и подвержены влиянию многих внешних факторов. Это отразилось и в полученных эмпирических результатах: выделенные по интегральному показателю надежности группы работников не различаются по показателям функциональных состояний.

Соответственно автор делает два ключевых вывода: показатели личностной надёжности, отражающие личностные свойства работников локомотивных бригад, следует использовать в качестве предикторов безошибочности и безопасности поездной деятельности на длительный период (до года). Показатели функциональных состояний целесообразно применять в качестве предикторов безошибочности и безопасности поездной деятельности на периоды предстоящей рабочей смены и рабочей недели.

Основные замечания по поводу содержания работы связаны с неаккуратностью описания методов и изложения результатов обработки эмпирических данных.

Во первых, не приведена формула расчета интегрального показателя безошибочности деятельности. По тексту можно лишь догадываться, что использована взвешенная сумма оцененных по каким-то шкалам нарушений.

Во-вторых, не указан метод кластерного анализа, использованного для выделения групп работников, различающихся по интегральному показателю.

В третьих, непонятно, как составлялся личностный «портрет» выделенных групп «ненадежных», «условно надежных» и «надежных» работников. Автор приводит только название метода - «иерархический однофакторный анализ». Что автор имеет в виду, не совсем ясно.

Наконец, можно было бы в каком - то виде представить результаты регрессионного анализа профессиональной надежности.

Тем не менее, представленный автореферат позволяет заключить, что выполненное исследование соответствует требованиям п.п. 9-14 «Положения о присуждении ученых степеней», а ее автор – Сериков Василий Васильевич – заслуживает присуждения ученой степени кандидата психологических наук по специальности 19.00.03 - Психология труда, инженерная психология, эргономика (психологические науки).

Заведующий кафедрой  
эргономики и инженерной психологии  
кандидат психологических наук  
(специальность 19.00.03 Психология труда,  
инженерная психология, эргономика)

Маничев С. А.

**Сведения об организации:**

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный университет»

**почтовый адрес:**

199034, г. Санкт-Петербург, Университетская набережная, д. 7/9

тел. +7(921) 4136500

эл.адрес: s.manichev@spbu.ru

факс; +7 (812)324-25-74

Личную подпись

заверяю

Документ подготовлен по личной инициативе

Текст документа размещён в открытом доступе на сайте СПбГУ по адресу <http://spbu.ru/science/expert.html>

Специалист по кадрам

Э.В. Говорунова

