

**Особенности когнитивных функций и надежность профессиональной деятельности работников железнодорожного транспорта разных возрастных групп**

**Научный руководитель – Носкова Ольга Геннадьевна**

*Михайлова Наталья Александровна*

*Студент (специалист)*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет психологии, Москва, Россия

*E-mail: nmikhaylova27@gmail.com*

В связи с повышением пенсионного возраста в Российской Федерации выросла актуальность надежности профессионалов разных возрастных групп [3]. В целях оценки и прогноза профессиональной надежности работников локомотивных бригад в компании ОАО «РЖД» применяются регулярные тестирования и обследования когнитивных функций машинистов и их помощников [2]. Существуют данные о том, что когнитивные функции ухудшаются с возрастом [1], снижается скорость когнитивной обработки информации, что может повлечь за собой ошибки профессионалов. В исследовании В.В. Серикова [2] было отмечено отсутствие корреляционной связи между показателями успешности выполнения поведенческих тестов и показателем нормативности профессиональной деятельности (ШБ) штрафным баллом — взвешенной суммой ошибок и нарушений в профессиональной деятельности работников локомотивных бригад, допущенных ими в течение года и документально зафиксированных. Автор при этом отмечает, что отдельные личностные показатели (общая интернальность личности и др.) достоверно связаны с этой характеристикой. Данное исследование поднимает проблему выявления поиска инструмента для прогнозирования безошибочности и (надежности) профессиональной деятельности.

Целью работы было выявить особенности когнитивных функций и надежность профессиональной деятельности работников железнодорожного транспорта разных возрастных групп.

Выборку составили 277 работников локомотивных бригад (машинисты и их помощники), средний возраст - 36 лет. В качестве методик выступил широкий набор поведенческих (на оценку внимания) и личностных методик.

В исследованной нами выборке не было выявлено значимых различий между взвешенной суммой ошибок, нарушений и крайними группами по возрасту ( $W=2717$ ,  $p\text{-value}>0.05$ ), а также отсутствует корреляционная связь между данными показателями ( $r=-0.008$ ,  $p\text{-value}>0.05$ ). Данный факт можно объяснить тем, что механизмы психической регуляции выполнения тестовой задачи и реальной деятельности — различны: в первом случае произвольное внимание может обеспечиваться вариативными адаптационными механизмами, во втором же, задействованы относительно устойчивые личностные регуляторы, которые и поддерживают оптимальный уровень функционирования профессионала на протяжении всей рабочей смены.

*Вывод:* при прогнозировании безошибочности машиниста на относительно длительный срок необходимо оценивать не только когнитивные функции, которые могут изменяться с возрастом и со временем, но и относительно устойчивые личностные характеристики работника, благодаря которым работники локомотивных бригад могут поддерживать оптимальный уровень когнитивных функций (внимания, мышления) на протяжении 8-и или 12-и часовой смены.

### Источники и литература

- 1) Крайг Г. Психология развития. 7 межд. издание. – СПб., М., Х., Минск: Питер, 2000. С.848-860.
- 2) Сериков В.В. Личностная надежность операторов (на примере работников локомотивных бригад) // Мир психологии. 2018. №4 (96). С.123-131.
- 3) Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам назначения и выплаты пенсий» от 03.10.2018 N 350-ФЗ (вступает в силу 1 января 2019 года, за исключением отдельных положений).