

4. P'jankivs'ka L.V. (2019) Psihologichna profilaktyka syndromu "emocijnogo vygorannja" u kursantiv vyshhyh navchal'nyh zakladiv MVS Ukrainy [Psychological prevention of the syndrome of "emotional burnout" in cadets of higher educational institutions of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine]: dys. kand. psihol. nauk. Nacional'nyj universytet obrony Ukrainy imeni Ivana Chernjahovs'kogo. K. 196 s. (in Ukrainian).
5. Stasjuk V.V. (1999) Formuvannja emocijnoi' stijkosti u voi'niv-desantnykiv v umovah suchasnoho boju [Formation of emotional stability in paratroopers in modern combat]: avtoref. dys... kand. psihol. nauk. Vijs'k. gumanit. in-t Nac. akad. obrony Ukrainy. K. 267 s. (in Ukrainian).

DOI <https://doi.org/10.51647/kelm.2020.7.2.20>

STRESOGENNOŚĆ DZIAŁALNOŚCI ZAWODOWEJ SPECJALISTÓW W DŁUGOTERMINOWYM LOTU MORSKIM: Dyskurs psychologiczny

Olena Soroka

Kandydat na nauk psychologiczny, profesor nadzwyczajny,

Associate profesor Departamentu Nawigacji i Zarządu

Instytutu Dunaju

Narodowego Uniwersytetu „Odeska Akademia Morska” (Izmail, Ukraina)

ORCID ID: 0000-0003-1637-3437

Adnotacja. Artykuł przedstawia wyniki analizy treści pracy psychologicznej poświęconych badaniu działalności zawodowej specjalistów do transportu morskiego w kontekście jego stresogenności. W szczególności zauważa się, że żeglarze żyją i pracują w określonych warunkach związanych z ograniczeniami społecznymi i fizycznymi, przedłużającymi się rozdzieleniem ze zwykłego (przybrzeżnego) środowiska i środowiska społecznego. Istnieje wiele warunków pracy, które umieszczają zawód żeglarza w kategorii Extreme: względna izolacja społeczna, sensoryczna i seksualna deprywacja, metoda obserwacji pracy, częsta zmiana warunków klimatycznych i stref tymczasowych, oczekiwania sytuacjach nadzwyczajnych itp. Proces aktywności na osobowości marynarza, marynarze będą negatywnym wpływem: zamknięta przestrzeń jako terytorialna i komunikacyjna; ograniczona możliwość przeprowadzki; pozbawienie sensoryczne i informacji; brak dni wolnych. Oczekiwania możliwych sytuacji awaryjnych i naturalnych kataklizmów tworzą żeglarz poczucie strachu o własne życie.

Sailor jest w warunkach podwójnego stresu: deficyt bodźców w wyniku częściowej izolacji sensorycznej, monotonii wrażeń podczas zegarka, zwłaszcza w nocy, a ich nadmiar w trudnych warunkach pływania. Marynarz nie ma możliwości przeniesienia ze stresującej sytuacji do normalnych warunków odpoczynku. Chociaż istnieje urządzenie do jednego rodzaju stresu, drugi nadal powoduje napięcie psychiczne. Prowadzi to do faktu, że osoba jest w stanie stałego stresu. Wzrost względnego ryzyka śmiertelności, wczesnej emerytury i zaburzeń psychicznych, jest w dużej mierze ze względu na określone warunki ludzkiej pracy w morzu i czynnikach stresowych środowiska statku.

Słowa kluczowe: działalność zawodowa, specjaliści z transportu morskiego, stres, warunki określone, złożone warunki pływania, napięcia psychiczne, medium statku.

STRESSOGENICITY OF PROFESSIONAL ACTIVITIES OF SPECIALISTS IN LONG-TERM MARINE FLIGHT: Psychological discourse

Olena Soroka

Candidate of Psychological Sciences, Associate Professor,

Associate Professor at the Navigation and Management Department

Danube Institute

of National University “Odessa Marine Academy” (Izmail, Odesa region, Ukraine)

ORCID ID: 0000-0003-1637-3437

e-mail: 245440ss@gmail.com

Abstract. The article outlines the results of the content analysis of psychological works devoted to the study of professional activity of maritime transport specialists in the context of its stressogenicity. In particular, it is noted that sailors live and work in specific conditions that are associated with social and physical constraints, prolonged separation from the usual (coastal) environment and social environment. There are a number of working conditions that put the profession of sailor in the extreme category: relative social isolation, sensory and sexual deprivation, a watch method of work, frequent change in climatic conditions and temporary zones, expectations of emergency situations, etc. In the process of activity on the personality of the seaman, the seamen will be negative influence: closed space as territorial and communicative; limited possibility of moving; sensory and information deprivation; lack of days off. Expectations of possible emergencies and natural cataclysms form a sailor a sense of fear for his own life.

The sailor is in conditions of double stress: the deficit of stimuli as a result of partial sensory isolation, monotony of impressions during the watch, especially at night, and their excess in difficult swimming conditions. The seaman does not have the opportunity to move from a stressful situation to normal rest conditions. While there is a device to one type of stress, the other continues to cause mental tension. This leads to the fact that a person is in a state of constant stress. An increase in the relative risk of mortality, early retirement and mental disorders, is largely due to the specific conditions of human work in the sea and stress factors of the ship environment.

Key words: professional activity, maritime transport specialists, stress, specific conditions, complex swimming conditions, mental tensions, ship medium.

СТРЕСОГЕННІСТЬ ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ФАХІВЦІВ В УМОВАХ ТРИВАЛОГО МОРСЬКОГО РЕЙСУ: ПСИХОЛОГІЧНИЙ ДИСКУРС

Олена Сорока

*кандидат психологічних наук, доцент,
доцент кафедри навігації і управління судном
Дунайського інституту*

Національного університету «Одеська морська академія» (Ізмаїл, Одеська область, Україна)

ORCID ID: 0000-0003-1637-3437

e-mail: 245440ss@gmail.com

Анотація. У статті викладено результати контент-аналізу психологічних доробків, присвячених дослідженню професійної діяльності фахівців морського транспорту в контексті її стресогенності. Зокрема, зазначається, що моряки живуть і трудяться в специфічних умовах, які пов'язані із соціальними й фізичними обмеженнями, тривалим відривом від звичного (берегового) середовища й соціального оточення. Існує низка умов праці, що ставлять професію моряка в розряд екстремальних: відносна соціальна ізоляція, сенсорна й сексуальна депривація, вахтовий метод роботи, часта зміна кліматичних умов і тимчасових поясів, очікування аварійних ситуацій і тому подібне. У процесі діяльності на особистість моряка чинять негативний вплив: замкнутий простір, як територіальний, так і комунікативний; обмежена можливість пересування; сенсорна й інформаційна депривація; відсутність вихідних днів. Очікування можливих аварійних ситуацій і природних катаклізмів формує в моряка почуття страху за власне життя.

Моряк опиняється в умовах подвійного стресу: дефіцит подразників як результат часткової сенсорної ізоляції, монотонності вражень під час вахти, особливо в нічний час, та їхній надлишок у складних умовах плавання. У моряка немає можливості перейти від стресової ситуації до нормальних умов відпочинку. У той час, як відбувається пристосування до одного виду стресу, інший продовжує викликати психічну напруженість. Це призводить до того, що людина перебуває в стані постійного стресу. Установлено зростання відносного ризику смертності, раннього виходу у відставку й психічних розладів, значною мірою викликаних специфічними умовами роботи людини в морі й стресовими чинниками суднового середовища.

Ключові слова: професійна діяльність, фахівці морського транспорту, стресогенність, специфічні умови, складні умови плавання, психічна напруженість, стрес, суднове середовище.

Вступ. Усі умови діяльності у дослідженнях прийнято ділити на три категорії: звичайні (або нормальні), особливі (Л.Г. Дикая, Ю.М. Забродін, В.Г. Зазакін, М.М. Обозов та інші), екстремальні (Ю.О. Александровський, Л.О. Китаєв-Смик, В.І. Лебедев, О.Д. Сафін, О.В. Тімченко й інші). Натепер проведено чимало досліджень, в яких описано їхні психофізіологічні, психологічні особливості, соціально-психологічні характеристики морських екіпажів, детерміновані впливом особливих умов життя і професійної діяльності у тривалому автономному морському рейсі (С.А. Данченко, М.С. Корольчук, Г.С. Криворотько, П.П. Криворучко, В.М. Левицький, Л.І. Лур'є, Ю.М. Стенько, О.П. Страхов, В.Д. Ткаченко, М.М. Янчук та інші), в яких, зокрема, показано визначальну роль тривалості перебування морських фахівців у цих умовах. Вивченню просторово-часової проблематики у життєдіяльності та праці моряків присвячено низку досліджень переважно психофізіологічного спрямування (В.В. Бердишев, Є.С. Вересоцький, В.М. Парохін, О.О. Рєпін, О.М. Швидюк), особистісним особливостям морських фахівців у цьому контексті дослідниками приділялася менша увага. У роботах О.А. Істоміної, В.В. Канєп, І.О. Сапова та ін. проаналізовано вплив умов життя і професійної діяльності у морі на психологічні особливості моряків рибпромислового флоту. Сучасні дослідники актуалізують питання стійкості моряків в умовах загрози захоплення морськими піратами, а також їхньої толерантності у складі міжнародних екіпажів (Побідаш, 2012; Терновський, 2011; Шерман, 2016).

Основна частина. Мета дослідження – контент-аналіз психологічних доробків, присвячених дослідженню професійної діяльності фахівців морського транспорту у контексті її стресогенності.

Результати та їх обговорення. С.А. Данченко зазначає, що морські професії належать до найбільш складних професій сучасності через тривалий відрив від адаптивного середовища, звичного соціального оточення; відносну соціальну ізоляцію; різкі зміни кліматичних поясів при далеких переходах; монотонність та одноманітність праці; постійне очікування аварійних ситуацій, статева депривація та таке подібне. Між тим у моряків знизилася оплата праці у порівнянні зі схожими береговими професіями, збільшилася тривалість рейсів, скорочуються штати, що веде до вимушеного суміщення різних спеціальностей та іншого. Водночас престиж морської професії поступово знижується (Данченко, 2003: 2). Він зазначає,

що існує низка умов праці, що ставлять професію моряка у розряд екстремальних: відносна соціальна ізоляція, сенсорна і сексуальна депривація, вахтовий метод роботи, часта зміна кліматичних умов і тимчасових поясів, очікування аварійних ситуацій і тому подібне. У процесі діяльності на особистість моряка чинять негативний вплив: замкнутий простір, як територіальний, так і комунікативний; обмежена можливість пересування; сенсорна та інформаційна депривація; відсутність вихідних днів. Очікування можливих аварійних ситуацій і природних катаклізмів формують у моряка почуття страху за власне життя, не завжди усвідомлене. На відміну від інших представників екстремальних професій ці труднощі є властивістю не лише робочого місця морського фахівця, але й місця його проживання.

Вона зазначає, що з точки зору інженерної психології судно як плавзасіб являє собою складний рухомий об'єкт, а динамічний зв'язок елементів «людина – судно» є ймовірнісною системою з багатопорядковою структурою управління, в якій вахтові різних рангів (від капітана до матроса) виконують роль операторів усіх видів: спостерігачі, виконавці, керівники. Це дає підґрунтя розглядати морського фахівця як людину-оператора підсистеми «замкнутого контуру регулювання», зміст діяльності якого (у формальному сенсі) полягає в отриманні, переробці і відправленні інформації. <...> Потенційна можливість виникнення проблемної ситуації та її очікування формують для моряків стресову ситуацію (Данченко, 2003: 8).

При оцінці стану нервової системи у представників цієї професії необхідно враховувати монотонність, одноманітність та обумовлені ними стомлення та перевтому – важку форму стомлення, що характеризується специфічними проявами у поведінці людини: дратівливістю, апатією та таке подібне. Вивчення праці операторів показує, що напружене очікування аварійних ситуацій, підвищене почуття відповідальності і тривога нерідко викликають у них після закінчення зміни невротичні реакції у вигляді дратівливості, поганого сну.

Моряк опиняється в умовах подвійного стресу: дефіцит подразників як результат часткової сенсорної ізоляції, монотонності вражень під час вахти, особливо у нічний час, та їхній надлишок у складних умовах плавання. У моряка немає можливості перейти від стресової ситуації до нормальних умов відпочинку. У той час, як відбувається пристосування до одного виду стресу, інший продовжує викликати психічну напруженість. Це призводить до того, що людина перебуває в стані постійного стресу (Данченко, 2003: 9).

Ю.В. Александровський зазначає, що авторами виокремлюється сім основних психогенних чинників: монотонія, змінені умови просторова і тимчасова структури, обмеження особистісно-значущої інформації, самотність, групова ізоляція (інформаційна виснаженість партнерів по спілкуванню, постійна публічність та інше) й загроза життю (Александровський, 2000: 84). Узагальнення наукових уявлень про умови, що впливають на психічний і психофізіологічний стани людини, дозволяє виявити низку чинників, що визначають умови життєдіяльності у морі: природно-природні (висока жорсткість погоди, часті перепади атмосферного тиску, зміна часових поясів), антропогенні (гіподинамія, десінхронія), соціально-гігієнічні (сенсорна ізоляція, обмеження інформації, монотонність), соціально-психологічні (групова ізоляція, самотність). Усі зазначені чинники присутні у діяльності фахівців флоту.

На думку С.Є. Семикіна, на цей час існує низка професій, які можна віднести до розряду особливо складних. Це пов'язано з такими чинниками: екстремальні умови праці, пов'язані із пролонгованим стресом, постійне очікування аварійних ситуацій і необхідність бути готовим до них у будь-який момент, зовнішні (середовищні) умови, що завдають шкоди здоров'ю. Однією з таких професій є праця моряка. Існує багато серйозних причин, які ставлять морські професії у розряд найбільш складних професій сучасності (Семикін, 2007: 11).

Як зазначає Ю.І. Резина, обмеження соціально-психічної активності в умовах вираженої соціально-сенсорної депривації, характерною для тривалих рейсів, обумовлює утруднення психологічної адаптації протягом усього періоду плавання (Резина, 1987: 16). Своєю чергою тривале плавання пов'язано із постійним перебуванням членів екіпажу в умовах обмеженого простору, монотонності діяльності, різкого звуження зовнішніх соціальних зв'язків, підвищеної небезпеки виникнення аварійних ситуацій. Згідно з даними теоретичних і емпіричних досліджень (В.С. Новиков, В.М. Парохін, І.О. Сапов, О.П. Страхов та інші) комплекс цих умов призводить до певних змін функціонального стану людини, появи характерних ознак астенізації.

О.В. Михайленко називає умови життєдіяльності моряків рибпромислового флоту, що є стрес-чинниками: природно-природні – залежність від промислової удачі (85%); антропогенні – втома від одноманітності (95%), гіподинамія (95%), ностальгія за домом (92%), зіткнення на березі з «лавиною проблем», не характерних для життя у морі (87%), потреба у психологічній допомозі (70%), ситуація постійної нервово-психічної напруженості (готовність до авральної та аварійної ситуацій) (64%); соціально-гігієнічні – цілодобовий режим роботи (95%), монотонність (80%), незадовільні умови проживання на судні (70%), дефіцит інформації про світ і сім'ю (62%), відсутність умов для проведення дозвілля і відпочинку на судні (52%); соціально-психологічні – напруженість, конфліктність взаємин між членами екіпажу у морі (82%) і відносин з близькими людьми на березі (75%), наявність в екіпажі людей, з якими склалися дружні стосунки (80%), специфіка спілкування на судні (80%), сприйняття екіпажу як єдиної команди (76%); ергономічні умови – відповідність обладнання судна сучасним вимогам (81%), недостатній рівень лікарської допомоги на судні (60%), стабільний зв'язок з берегом (48%). Представлені нею дані, показують, що, всупереч очікуванням, природно-природні чинники не мають вирішального значення для суб'єктивного благополуччя моряків. На перший план виходять соціально-психологічні та антропогенні чинники, пов'язані з ресурсами особистості людини (сукупність особистісних характеристик, які забезпечують вирішення того чи іншого завдання). Переважання негативних характеристик може свідчити про дефіцитарність особистісних ресурсів, яка суб'єктивно відчувається респондентами (Михайленко, 2007: 12).

У цілому, як констатує С.С. Семикін, за ознакою емоційної напруги, що передбачає особистий ризик, небезпеку, відповідальність за безпеку інших осіб, праця усіх членів екіпажу, за існуючими у промисловості класифікаціями, повинна бути оцінена як дуже напружена і віднесена до найвищої категорії напруженості. Таким чином, праця усіх членів екіпажу пов'язана з нервово-емоційним напруженням, нерегулярною змінністю і монотонністю. На його думку, на життєдіяльність моряка впливають дві основні групи чинників – зовнішні і внутрішні. Внутрішні містять особистісні особливості, здатність до спілкування і взаємодії, її вольові та мотиваційні характеристики.

Одним із зовнішніх чинників є вплив середовища. До чинників зовнішнього середовища відносять тривалість перебування людини в екологічно замкнутому просторі кают і судна у цілому, певна незахищеність від стихії, качка, зміна кліматичних поясів, зон пори року, перепади барометричного тиску. Цілодобово (через єдність зони праці і відпочинку) діють на організм такі несприятливі умови як вібрація судна, постійна дія магнітного поля, створюваного корпусом судна, прискорення, викликані гідродинамічними ударами хвиль об корпус судна, які під час шторму перевищують норму в 7–10 разів.

Як зазначає далі автор, тенденція до подальшого подовження експлуатаційного періоду судна призводить до тривалих відривів моряків від берега і сім'ї, безперервної і частоті (зрослі швидкості пересування) зміни кліматичних зон і часових поясів, вимушеним обмеженням соціальних контактів (малий замкнутий колектив). Подібний стан характеризується відносною сенсорною депривацією, вираженим нервово-емоційним напруженням на тлі впливу усього різноманіття чинників навколишнього середовища, особливою формою змінної праці (вахти) у межах безперервного виробничого циклу, неминушим особистим ризиком і частими екстремальними впливами. По суті, констатує дослідник, судно не має аналогів в інших галузях народного господарства, включаючи транспорт, так як ні на жодному іншому виробничому об'єкті, крім космічних кораблів, людина не перебуває цілодобово, залишаючись там і після закінчення робочого дня (зміни). Саме це надає першорядної значущості умовам проживання плавскладу на суднах (Семикін, 2007: 11–12).

Важливу роль відіграє і часовий чинник. Постійна зміна часових поясів при тривалому плаванні дуже несприятливо впливає на людський організм. Тривала дія качки призводить до появи так званої морської хвороби (заколювання). Причиною цього є зміна швидкості коливальних рухів, що дратує вестибулярний апарат людини.

До середовищних (зовнішніх) чинників можна віднести і соціально-психологічні. До них відносять, перш за все, тривалу відірваність від адаптивного середовища, часткову соціальну ізоляцію, нарощування дефіциту інформації про події у своїй країні і за кордоном, ностальгію, пов'язану з емоційною ізоляцією від сім'ї, близьких, а також відсутність джерел задоволень і розваг (одноманітне проведення дозвілля), сексуальна депривація.

Під час оцінки стану нервової системи у представників цієї професії важливу роль відіграють монотонність, одноманітність та обумовлені ними стомлення та її важка форма, що характеризується специфічними проявами в поведінці людини – перевтома. Прогресуючі явища перевтоми нерідко є причиною неврозів та інших захворювань. При перевтомі значно посилюються прояви емоційної напруженості (Новожилова, 2009: 23).

Професія моряка досі залишається однією із найбільш ризикованих. Встановлено зростання відносного ризику смертності, раннього виходу у відставку і психічних розладів, значною мірою викликаних специфічними умовами роботи людини у морі і стресовими чинниками суднового середовища. Отримані при обстеженні плавскладу дані свідчать про те, що вони є наслідком перебудови механізмів психологічного захисту, пов'язаного з адаптацією до умов тривалих рейсів при відносній соціальній ізоляції зазначеної професійної групи (Михайленко, Семикін, 2007).

Так, С.С. Семикіним емпірично доведено, що екстремальні умови професійної діяльності з рейсу в рейс деформують емоційні, особистісні, соціальні та поведінкові особливості працівників водного транспорту, що входять до плавскладу. А з мірою збільшення стажу роботи емоційні, соціальні, особистісні і поведінкові ситуативні порушення, обумовлені екстремальністю професійної діяльності, поступово стають стійкими якостями особистості, які сприяють формуванню професійних деформацій.

Кожен раз після повернення з рейсу у членів плавскладу спостерігаються ситуативні зрушення в емоційній, соціальній, індивідуально-особистісній та поведінковій сферах, які вони намагаються компенсувати за рахунок використання певних психологічних захистів. У міру збільшення стажу роботи понад 10 років емоційні, соціальні, індивідуально-особистісні та поведінкові зрушення, що виникали раніше ситуативно, стають стійкими якостями особистості, а використовувані з метою адаптації психологічні захисти мають тенденцію до примітивізації у міру збільшення стажу роботи (регресія, проєкція та інше).

Таким чином, психологічної «ціною» адаптації, за висновками дослідника, до екстремальних умов професійної діяльності моряків, при яких відбувається накопичення стресу, є формування професійних деформацій і вираженість психосоматичних порушень. Крім того, ним виокремлено найбільш загальні детермінанти виникнення професійних деформацій: деструкція очікувань на стадії входження у самостійне професійне життя, і хронічна емоційна напруженість професійної праці. Автором емпірично підтверджено, що способами компенсації негативного впливу умов професійної діяльності працівників водного транспорту є використання специфічного ансамблю психологічних захистів, розвиток професійно обумовлених акцентуацій особистісних рис, зміни мотиваційної сфери в процесі діяльності, які полягають у звичці жити і не чинити опору несприятливим обставинам життя, не беручи відповідальності на себе. До того ж вченим емпірично

виявлено психологічні чинники, які допомагають скласти прогноз професійно-особистісного розвитку у міру зростання стажу роботи на флоті. Так, предикторами високого рівня тривожності у плавскладу є соматизація конфлікту, фрустровані потреби у розумінні, любові, довірі і у прагненні до зміни, уникнення участі у колективних заходах, застрягаючий тип акцентуації рис особистості і використання психологічного захисту за типом «заперечення» (Семикін, 2007: 16–20).

Як зазначає Т.Г. Зайцева, специфіка роботи моряків на борту судна полягає у тривалому та цілодобовому перебуванні у полі постійного впливу на них значної кількості психотравмуючих подразників, що зумовлює об'єктивну суперечність між високим рівнем вимог з боку морської професії та актуальними можливостями психіки кожного професіонального моряка. Наслідками психофізичного та емоційного перевантажень є його інтелектуальне та психофізичне перевантаження, зниження якості здоров'я, погіршення якості професійної комунікації, лідерських якостей та, зокрема, культури безпеки, поява у структурі особистості елементів професійної психологічної деформації. Об'єктивними проблемами є інтенсифікація психофізичного стану моряків внаслідок тривалого та цілодобового перебування їх на борту судна в умовах постійного впливу психотравмуючих чинників; збільшення нормативів робочого часу при недостатній тривалості повноцінного відпочинку та появи, і, як результат, хронічної втоми; невисокий рівень соціально-психологічної адаптації моряків до роботи у багатонаціональних екіпажах; невідповідний рівень індивідуальної стресостійкості; невисокий рівень культури безпеки, що зумовлюється невиправданими ризиками, халатністю, у деяких випадках вживанням алкогольних напоїв; знижений рівень контролю діяльності членів екіпажу завдяки його формалізації; наявність постійно діючих чинників психотравмуючого характеру, що діють за медитативними принципами, зокрема шуми різного походження, випромінювання, вібрації, зміна часових зон тощо (Зайцева, 2012: 94).

Досліджуючи професійну діяльність судноводіїв-операторів, О.П. Безлуцька зазначає, що вона характеризується стохастичністю, невизначеністю, екстремальними умовами праці, наявністю великої кількості внутрішніх і зовнішніх стрес-чинників, високим фізичним навантаженням і психічним напруженням. Це значно ускладнює процес прийняття безпечного рішення та впливає на результативність рейсу. У деяких ситуаціях для судноводіїв необхідною є мобілізація усіх резервів, максимальне напруження психофізіологічних систем. Саме негативний психічний стан може стати причиною зниження якості виконання професійного завдання та виникнення помилкових дій, спричинених «людським чинником». Проаналізувавши звіти аварійних випадків і морських інцидентів за останні десять років, дослідниця зробила висновки, що серед найбільш типових причин помилкових дій судноводіїв є неухильність через наявність великої кількості загрозливих стрес-чинників і низький рівень стресостійкості (Безлуцька, 2020: 219).

На Є.С. Вересоцького і В.М. Парохіна, здійснення судноводієм, що перебуває під впливом внутрішніх і зовнішніх стрес-чинників, помилкових дій достатньо імовірно можна пояснити порушенням нормальних умов проходження керуючого сигналу по нервових волокнах і виникненням своєрідних «бар'єрів». Іноді помилкові дії – це не лише дефіцит професійного досвіду чи особистої відповідальності, а й наслідок перенапруження, впливу функціональних станів, недостатньої мотивації праці та інших причин. Вони виокремлюють дві групи чинників, що провокують помилкові дії судноводіїв: стан середовища (метеорологічні умови, пора року, час доби тощо) і стан судноводія-оператора (передрейсова соціально-психологічна адаптація, напруження добових ритмів, індивідуальні якості тощо) (Вересоцький, Парохін, 1986: 55).

Головні причини помилок суднового оператора, відображені в Резолюції ІМО А 884 (21), пов'язані з такими чинниками:

- чинники, пов'язані з окремими людьми (знання, вміння, навички; емоційний і фізичний стани; дії до та під час інциденту тощо);
- організація на судні (розподіл обов'язків, склад екіпажу, рівень укомплектованості екіпажу, робоче навантаження, комунікація, управління та контроль на судні, організація навчання на судні, планування);
- умови праці і побуту (рівень автоматизації, ергономічна конструкція робочих приміщень і приміщень для відпочинку, можливість якісного відпочинку і харчування, рівень вібрації, шум, температурний режим тощо);
- чинники, пов'язані із судном і конструкцією (технічний стан судна та його обслуговування, характеристика вантажу, наявність свідцтва тощо);
- управління на березі (культура організації, графік відпусток, розклад заходів у порт, контракти і колективні трудові угоди, розподіл обов'язків, зв'язок між судном і берегом);
- зовнішній вплив і навколишнє середовище (метеорологічні умови та стан моря, умови переходу і заходу у порт, інтенсивність руху суден, льодова ситуація тощо) (2002).

Як зазначає О.Я. Істоміна, існує ціла низка умов професійної діяльності, де екстремальність чинників, що впливають, задається тимчасовими і просторовими параметрами. До таких можна віднести умови професійної діяльності у тривалому автономному морському рейсі. Особливий характер просторово-часових параметрів умов життєдіяльності та праці професіонала у морському рейсі визначають: віддаленість від берегового середовища, постійне перебування у специфічній технічній системі, якою є судно, обмеженість фізичного простору праці і відпочинку, цілодобовий режим роботи, вахтовий спосіб організації праці екіпажу судна, і, при відповідних маршрутах, часта зміна часових поясів. Такі фізичні просторові і тимчасові параметри обумовлюють специфіку соціальних чинників (нероздільність побутової та виробничої сфер життєдіяльності, відносна соціальна ізоляція екіпажу, вузькість найближчого – професійного, з регламентованою системою

відносин – і віддаленість особистісно значущого соціального оточення), макросередовищних чинників (одноманітність і монотонність пейзажу, зміна кліматичних поясів), які, поряд з мікросередовищними чинниками судна, впливають на професіонала-моряка (Істоміна, 2005: 1).

У межах вивчення просторово-часових компонентів образу світу мають місце такі особливості умов життєдіяльності і праці у морському рейсі:

а) зміна в умовах моря основних процесів, з якими людина «синхронізується» на березі – втрата деяких соціальних ролей, відсутність звичних соціальних інститутів, процесів, ритмів і, відповідно, звуження сфер активності особистості; ломка динамічного стереотипу відповідно до ритмів і просторово-часових умов життєдіяльності та праці у морі;

б) дуалістичність просторово-часових параметрів того, що безпосередньо сприймається, переживається, свого оточення: обмеженість (каюта, судно) – і безмір (море, небо) простору; регламентованість праці та життєдіяльності на судні – і циклічність біологічного (циркадні ритми), природного часу (ритми навколишньої природи);

в) просторова нероздільність побутової і виробничої сфер життєдіяльності на судні, тимчасова регламентованість праці та відпочинку;

г) розділеність соціальної сфери: віддаленість значущого соціального оточення та обмеженість безпосереднього професійного оточення, ієрархічність міжособистісної взаємодії в екіпажі (Істоміна, 2005: 11).

Аналіз цих особливостей для різних професійних груп плавскладу плавбаз (командного складу, машинного складу, середнього командного складу і виробничого персоналу) у межах просторово-часової проблематики засвідчив, що різні професійні групи екіпажу характеризуються різними «можливостями» регуляції – тимчасовими (регламентація власної активності, її темпів протягом тимчасових періодів – робочого дня, зміни, вахти), просторовими («прихильність» до робочого місця – можливість вільного переміщення), соціальними (груповий характер праці – індивідуальна діяльність, можливість комунікації під час роботи – її відсутність).

О.Я. Істоміною виявлено відмінності, пов'язані із досвідом перебування в умовах тривалого морського рейсу. Ставлення більш досвідчених моряків до умов виробничого середовища менш схильне до змін протягом рейсу (81–97% стійких оцінок), ніж у менш досвідчених (77–85%). Для менш досвідчених моряків більш значущими є актуальні об'єктивні труднощі умов професійної діяльності – віддаленість від берегового середовища, інформаційний голод, обмеженість руху, одноманітність обстановки, ризик, ієрархічність відносин в екіпажі, депривація.

Як констатує авторка, семантичні ознаки страху і ступеня ризику зі збільшенням терміну рейсу для більш досвідчених моряків стають менш актуальними, тоді як для менш досвідчених – навпаки, більш значущими. Для усіх моряків зі збільшенням терміну перебування у рейсі характерними є такі тенденції: зниження активності, зниження темпу діяльності, зміна спрямованості на майбутнє «життям сьогоднішнім днем», погіршення соціальної взаємодії, погіршення депривації, збільшення напруженості праці. Так, умови праці моряків-рибообробників характеризуються найбільшими просторово-часовими обмеженнями (заданість темпу роботи конвеєром, неможливість вільного переміщення, ускладненість комунікації через підвищений рівень шуму).

У цілому, в групових уявленнях морських фахівців відбиваються об'єктивні просторово-часові параметри умов їхньої праці. Для кожної професійної групи характерними є свої «відмінні» ознаки. Для «механіків» це переважно ознаки соціальні (наприклад, «ізоляція»), пов'язані із відносною просторовою відособленістю їхнього робочого місця від інших суднових приміщень. Для «командного складу» характерним є більш позитивне ставлення до виробничого середовища, «естетичні» ознаки, які описують індивідуальний характер їхньої праці, що об'єктивно відповідає більшому комфорту їхнього робочого місця у порівнянні з іншими. Для «середнього командного складу» характерними є ознаки їхніх умов праці, які надають сприятливі можливості регламентації діяльності, переміщень по судну і комунікації; зі збільшенням терміну рейсу умови праці переживаються ними усе більш комфортно. Для «персоналу», діяльність якого пов'язана із перебуванням на відкритих і незахищених просторах (зовнішніх палубах), характерними є ознаки, що описують занепокоєння і «залежність», «непередбачуваність» робочого місця. Для «матросів-рибообробників», які переживають просторово-часові умови виробничого середовища найменш комфортно, характерними є ознаки одноманітності, моральної незадоволеності; розрізнення місця роботи і відпочинку за функціональним станом у цій штатній категорії має найбільш виражений характер; зі збільшенням терміну рейсу значущою стає ознака «обмеженості переміщень».

Проведений дослідницею аналіз засвідчив, що зміни протягом рейсу відбуваються за ознаками, що відображають основні просторово-часові особливості умов праці та життєдіяльності у морському рейсі: обмеженість простору судна, відносна соціальна ізоляція, нероздільність побутової та виробничої сфер, підвищена щільність комунікативних контактів, регламентованість праці та відпочинку, одноманітність обстановки, депривація та інше.

Досвід перебування в умовах тривалого рейсу є значущим при описі образів світу моряків. Для менш досвідчених моряків предметом усвідомлення, переживання є, у першу чергу, об'єктивні труднощі та обмеження умов професійної діяльності – відносна соціальна ізоляція, обмеженість рухів на фізично малому просторі судна, відрив від звичного «берегового» середовища, одноманітність обстановки та ін. (Істоміна, 2005: 20–22).

Висновки. Моряки живуть і трудяться у специфічних умовах, які пов'язані з соціальними та фізичними обмеженнями, тривалим відривом від звичного (берегового) середовища і соціального оточення. При описі особливостей життєдіяльності та праці у морському рейсі як екстремальних чинників дослідниками розглядаються як змістовні характеристики професійної праці окремих груп морських фахівців, так і характерні для кожної професійної групи особливості середовищних, просторових і часових параметрів.

Список використаних джерел:

1. Александровский Ю.А. Руководство по пограничной психиатрии. Москва, 2000. 507 с.
2. Безлущка О.П. Психологічні передумови виникнення помилкових дій судових операторів. *Габітус*. Випуск 15. 2020. С. 219–222.
3. Вересоккий Э.С., Парохин В.Н. Труд и отдых плавсостава. Человеческий фактор в экипаже. Москва : Транспорт, 1986. 215 с.
4. Данченко С.А. Профессиональная и религиозная направленность в структуре личности моряка (динамика и соотношение) : автореф. дисс. ... канд. психол. наук : 19.00.03. Москва, 2003. 25 с.
5. Зайцева Т.Г., Ходаковский В.Ф. Теория і практика самоменеджменту психофізичних станів моряка з активізації людського ресурсу та подолання проблеми аварійності на флоті : монографія ; за ред. Т.Г.Зайцевої. Херсон : ХДМА, 2012. 170 с.
6. Истомина О.А. Пространственно-временные компоненты образа мира моряков в длительном рейсе : автореф. дисс. ... канд. психол. наук : 19.00.03. Владивосток, 2005. 25 с.
7. Криворотько Г.С. Психологічна характеристика особливих умов діяльності моряків далекого плавання. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. 2012. № 2. Ч. 1. С. 400–408.
8. Михайленко Е.В. Личностные ресурсы как фактор адаптации – реадaptации моряков рыбопромыслового флота к измененным условиям жизнедеятельности : автореф. дисс. ... канд. психол. наук : 19.00.03 ; Дальневост. гос. ун-т путей сообщ. Петропавловск-Камчатский, 2007. 27 с.
9. Новожилова М.Ю. Психодиагностика в системе диспансеризации лиц с расстройствами адаптации вследствие стрессогенной профессиональной деятельности : автореф. дисс. ... канд. психол. наук : 19.00.04. Санкт-Петербург, 2009. 28 с.
10. Побідаш А.Ю. Психологічні особливості життєвої стійкості моряків – жертв піратського полону : дис. ... канд. психол. наук : 19.00.09 ; Національний університет цивільного захисту України. Харків, 2012. 296 с.
11. Резина Ю.И. Учитесь самообладанию (или еще раз об аутогенной тренировке). Москва : Знание, 1987. 96 с.
12. Семькин С.Е. Особенности психологической адаптации к условиям профессиональной деятельности работников водного транспорта с разным стажем работы : автореф. дисс. ... канд. психол. наук : 19.00.13. Ростов-на-Дону, 2007. 22 с.
13. Терновский В.Б. Из опыта подготовки моряков по вопросам противодействия вооруженным нападениям на суда и предотвращение пиратских нападений. *Морська освіта*. 2011. № 12. С. 24–27.
14. Шерман М.І. Дослідження впливу особливостей морської праці на толерантність моряків міжнародних екіпажів. *Молодий вчений*. № 3 (30). Березень, 2016. С. 450–454.
15. Guidelines for the investigation of Human Factors in marine casualties and incidents. (IMO resolution A.884 (21)). Санкт-Петербург: ЗАО ЦНИИМФ, 2002.

References:

1. Aleksandrovskij Ju.A. (2000) Rukovodstvo po pogranichnoj psihiatrii [Border Psychiatry Guide]. M. 507 s. (in Russian).
2. Bezluc'ka O.P. (2020) Psychologichni peredumovy vynykennnja pomylkovykh dij sudnovykh operatoriv [Psychological preconditions for the emergence of false actions of ship operators]. *Gabitus*. Vypusk 15. pp. 219–222. (in Ukrainian).
3. Veresockij Je.S., Parohin V.N. (1986) Trud i otdyh plavsostava. Chelovecheskij faktor v jekipazhe [Work and rest of the plastead. Human factor in the crew]. M.: Transport. 215 s. (in Russian).
4. Danchenko S.A. (2003) Professional'naja i religioznaja napravlennost' v strukture lichnosti morjaka (dinamika i sootnoshenie) [Professional and religious orientation in the structure of the Sailor's Personality (Dynamics and Relationship)]: aftoref. dis. ... kand. psihol. nauk. M. 25 s. (in Russian).
5. Zajceva T.G. (2012) Teorija i praktyka samomenedzhmentu psyhofizychnykh staniv morjaka z aktyvizacii' ljuds'kogo resursu ta podolannja problemy avarijnosti na floti [Theory and practice of self-planning of psychophysical states of the sailor on the intensification of human resources and overcoming the accident problem on the navy]: monografija / T.G. Zajceva, V.F. Hodakovs'kyj ; za red. T.G.Zajcevoi'. Herson: HDMA. 170 s. (in Ukrainian).
6. Istomina O.A. (2005) Prostranstvenno-vremennye komponenty obraza mira morjakov v dlitel'nom rejse [Spatio-temporal components of the image of the world of sailors in a long flight]: aftoref. dis. ... kand. psihol. nauk. Vladivostok. 25 s. (in Russian).
7. Kryvorot'ko G.S. (2012) Psyhologichna harakterystyka osoblyvykh umov dijaj'nosti morjakiv dalekogo plavannja [Psychological characteristics of special conditions of sailors of distant floating]. *Naukovyj visnyk L'vivs'kogo derzhavnogo universytetu vnutrishnih sprav*. № 2. Ch.1. pp. 400–408. (in Ukrainian).
8. Mihajlenko E.V. (2007) Lichnostnye resursy kak faktor adaptacii – readaptacii morjakov rybopromyslovogo flota k izmenennym uslovijam zhiznedejatel'nosti [Personal resources as a factor of adaptation – the redeaptation of seafarers of

- the fishing fleet to the changed conditions of vital activity]: aftoref. diss. ... kand.. psihol. nauk. Dal'nevost. gos. un-t putej soobshh. Petropavlovsk-Kamchatskij. 24 s. (in Russian).
9. Novozhilova M.Ju. (2009) Psihodiagnostika v sisteme dispanserizacii lic s rasstrojstvami adaptacii vsledstvie stressogennoj professional'noj dejatel'nosti [Psychodiagnosics in the system of dispensary of persons with adaptation disorders due to stressful professional activities]: aftoref. diss. ... kand. med. n. Sankt-Peterburg. 28 s. (in Russian).
 10. Pobidash A.Ju. (2012) Psihologichni osoblyvosti zhyttjevoi' stijkosti morjakiv – zhertv pirats'kogo polonu [Psychological features of seafarers' vital stability – victims of pirate captivity]: dys. ... kand. psihol. nauk. Nacional'nyj universytet cyvil'nogo zahystu Ukrai'ny. Harkiv. 296 s. (in Ukrainian).
 11. Rezina Ju.I. (1987) Uchites' samoobladaniju (ili eshhe raz ob autogennoj trenirovke) [Learn to compose (or once again about autogenic training)]. M.: Znanie. 96 s. (in Russian).
 12. Semykin S.E. (2007) Osobennosti psihologicheskoy adaptacii k uslovijam professional'noj dejatel'nosti rabotnikov vodnogo transporta s raznym stazhem raboty [Features of psychological adaptation to the conditions of professional activities of water transport workers with different work experience]: aftoref. diss. ... kand. ... psihol. nauk. Rostov-na-Donu, 2007. 22 s. (in Russian).
 13. Ternovskij V.B. (2011) Iz opyta podgotovki morjakov po voprosam protivodejstvija vooruzhennym napadenijam na suda i predotvrashhenie piratskih napadenij [From the experience of preparing sailors on countering armed attacks on trial and preventing pirated attacks]. *Mors'ka osvita*. №12. pp. 24–27. (in Russian).
 14. Sherman M.I. (2016) Doslidzhennja vplyvu osoblyvostej mors'koi' praci na tolerantnist' morjakiv mizhnarodnyh ekipazhiv [Investigation of the influence of the characteristics of maritime labor on tolerance of sailors of international crews]. *Molodyj vchenyj*, №3(30), berezen'. pp. 450–454. (in Ukrainian)
 15. Guidelines for the investigation of Human Factors in marine casualties and incidents (2002). (IMO resolution A.884 (21)). Sankt-Peterburg: ZAO CNIIMF.