



УДК 331.44:656.612

ОРГАНІЗАЦІЯ Й РЕЗУЛЬТАТИ ЕКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ З ФОРМУВАННЯ ПСИХОЛОГІЧНОЇ ГОТОВНОСТІ МАЙБУТНІХ ФАХІВЦІВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ДО ЕКСТРЕМАЛЬНИХ СИТУАЦІЙ ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Сорока О.М., старший викладач
кафедри гуманітарних дисциплін

Дунайський інститут

Національного університету «Одеська морська академія»

У статті розглядається організація та проведення експериментального дослідження з формування психологічної готовності майбутніх фахівців морського транспорту до екстремальних ситуацій професійної діяльності. Аналіз результатів експерименту засвідчив ефективність запропонованого підходу до формування психологічної готовності як здатності майбутніх моряків до самокорекції тривоги і страхів перед екстремальними ситуаціями професійної діяльності на основі аутокомпетентної саморегуляції.

Ключові слова: психологічна готовність, екстремальні ситуації, фахівці морського транспорту, аутопсихологічна компетентність.

В статье рассматриваются организация и проведение экспериментального исследования по формированию психологической готовности будущих специалистов морского транспорта к экстремальным ситуациям профессиональной деятельности. Анализ результатов эксперимента показал эффективность предложенного подхода к формированию психологической готовности как способности будущих моряков к самокоррекции тревоги и страхов перед экстремальными ситуациями профессиональной деятельности на основе аутокомпетентной саморегуляции.

Ключевые слова: психологическая готовность, экстремальные ситуации, специалисты морского транспорта, аутопсихологическая компетентность.

Soroka O.M. ORGANIZATION AND RESULTS EXPERIMENTAL RESEARCH ON FORMATION OF PSYCHOLOGICAL READINESS FUTURE MARITIME TRANSPORT SPECIALISTS TO EXTREME SITUATIONS OF PROFESSIONAL ACTIVITIES

In the article the organization and conduct pilot studies on formation of psychological readiness of the future experts of maritime transport for emergencies profession. Analysis of the results of the experiment showed the effectiveness of the proposed approach to the formation of psychological readiness as the ability of future sailors, to self-correction anxiety and fear of extreme situations of professional activities on the basis of self auto psychological competences.

Key words: psychological readiness, extreme situations, experts maritime transport auto psychological competence.

Постановка проблеми. Екстремальні умови діяльності моряка зумовлюються наявністю екстремальних ситуацій, що виникають на основі дії різних екстремальних чинників [1; 2; 6]. В умовах посилення сучасних міжнародних вимог до безпеки на морському транспорті набуває особливого значення завдання покращення якості підготовки майбутніх моряків, зокрема підвищення їхньої психологічної *готовності* до екстремального характеру морської праці.

Ступінь розробленості проблеми. Науковий пошук засвідчив, що основним мотивом поведінки будь-якого фахівця в разі виникнення екстремальних ситуацій є потреба виконувати професійні обов'язки. При цьому активність і раціональність професійних дій зумовлюються внутрішніми установками готовності до екстремальності подій. Це визначає необхідність вирішення завдання з формування в майбутніх фа-

хівців морського транспорту психологічної готовності до екстремальних ситуацій професійної діяльності, зокрема до подолання тривоги і страху. Наявність такої готовності характеризується високою здатністю фахівця до психічної саморегуляції (самокорекції). Згідно з даними дослідників [1; 3–7], завдання щодо формування психологічної готовності можуть бути ефективно реалізовані на основі аутопсихологічної компетентності (аутокомпетентності) фахівців, професійна діяльність яких зумовлена впливом екстремальних чинників.

Згідно з позицією А. Деркача, Л. Степної та інших дослідників [4; 7], аутопсихологічна компетентність визначається як система психологічних знань і вмінь, які дають змогу здійснювати якісний самоаналіз, адекватне самопізнання, самоконтроль і самооцінку; як уміння керувати власним психічним станом і працездатністю; як саморегуляція;

як самоефективність. Аутокомпетентність має універсальне значення, пов'язана як із загальним характером діяльності людини, так і з специфікою її професійної діяльності, зокрема з екстремальною.

Аутопсихологічна компетентність виявляється в умінні особистості використовувати й розвивати власні ресурси, тому розглядається як процес і результат особливого роду психічної діяльності, що належить до перетворювальної інтроособистісної. Відповідно до такого підходу, аутокомпетентність виступає як *ГОТОВНІСТЬ* і здатність особистості до цілеспрямованої психологічної роботи щодо зміни своїх властивостей, поведінки, діяльності і стосунків у напрямі особистісно-професійного розвитку, а також забезпечення на цій базі фахової ефективності й надійності. Як підкреслюють дослідники [4, с. 159–169], за допомогою аутокомпетентності ефективно вирішуються, серед багатьох інших, практичні завдання екстремальних ситуацій професійної діяльності, зокрема завдання щодо психологічної готовності до діяльності під впливом екстремальних чинників. Готовність на основі розвитку аутокомпетентності визначає в екстремальних умовах високоефективну саморегуляцію емоційних станів фахівця, його здатність до оперативного мислення, термінової актуалізації знань для прийняття рішення, готовності до діяльності в кризових умовах тощо.

Варто зазначити, що розвиток аутопсихологічної компетентності здійснюється переважно в інтроособистісному просторі з виходом до міжособистісного. Це дає можливість активно впливати на функціональні стани людини, що виникають у ході її трудової діяльності (зокрема в умовах впливу екстремальних чинників [7]), тим самим підвищуючи її стресостійкість, працездатність, продуктивність професійної діяльності, *психологічну готовність* до виконання професійних завдань в екстремальних умовах [4, с. 50–53; 7, с. 23–37].

Ця позиція обрана теоретичною базою проведення нашого експериментального дослідження щодо формування психологічної готовності майбутнього фахівця морського транспорту до екстремальних ситуацій професійної діяльності. На основі розвитку аутопсихологічної компетентності майбутнього моряка готовність фахівця до ефективної діяльності під впливом екстремальних чинників визначає його високу здатність до самокорекції тривоги і страху перед імовірними екстремальними ситуаціями морської професійної діяльності.

Метою статті є висвітлення результатів експериментального дослідження щодо фор-

мування психологічної готовності майбутнього фахівця морського транспорту до екстремальних ситуацій професійної діяльності.

Виклад основного матеріалу. Проведений теоретичний аналіз наукової літератури дав змогу з'ясувати, що психологічна готовність майбутніх фахівців морського транспорту до екстремальних ситуацій професійної діяльності являє собою комплексне психологічне утворення, що має складну структуру й забезпечує здатність морського фахівця до успішного виконання професійних завдань в умовах дії екстремальних факторів морської праці.

Опрацювання в теоретичному дослідженні структури психологічної готовності з погляду системного структурування аутопсихологічної компетентності до діяльності в екстремальних ситуаціях дало можливість зробити низку висновків. Мова йде про те, що складники, узагальнені в єдину структуру психологічної готовності, можуть бути представлені як такі комплексні компоненти психологічної готовності майбутніх фахівців морського транспорту до діяльності в екстремальних ситуаціях: *мотиваційно-когнітивний, емоційно-вольовий та операційний* компоненти. Таке структурування компонентів дає змогу розглядати на аутокомпетентнісній основі психологічну готовність майбутніх фахівців морського транспорту до діяльності в екстремальних умовах в контексті їх здатності до ефективної самокорекції тривоги і страху перед імовірними екстремальними ситуаціями професійної діяльності.

Для проведення експерименту нами були сформовані контрольна та експериментальна групи майбутніх фахівців морського транспорту зі складу курсантів 3-х курсів Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», які навчаються за спеціальностями «Судноводіння» й «Експлуатація суднових енергетичних установок». Організація експерименту включала його проведення протягом двох навчальних років: 2014–2015 і 2015–2016. Це пов'язано як з етапами експериментальної роботи, так і з накопиченням кількісних показників у комплексних групах експерименту. Усього за спеціальністю «Судноводіння» сформована комплексна група кількістю в 105 осіб, із них 52 особи становили експериментальну групу і 53 – контрольну. За спеціальністю «Експлуатація суднових енергетичних установок» загальна кількість комплексної групи становила 109 осіб, із яких 57 осіб увійшли до експериментальної групи і 52 – до контрольної. Усього участь в експерименті взяли участь 214 осіб.



Формувальний етап дослідження проводився за планом експерименту:

– 1 етап формування психологічної готовності – інформаційно-психологічна підготовка (лекційний спецкурс у період теоретичного навчання) майбутніх фахівців морського транспорту;

– 2 етап формування психологічної готовності – розвиток психічної саморегуляції на основі формування аутопсихологічної компетентності майбутніх фахівців морського транспорту із самокорекції тривоги і страхів перед імовірними екстремальними ситуаціями професійної морської діяльності (тренінговий курс в умовах навчальної діяльності);

– 3 етап формування психологічної готовності – практичне застосування та вдосконалення майбутніми фахівцями морського транспорту їхніх аутопсихологічних навичок самокорекції тривоги і страхів перед імовірними екстремальними ситуаціями фахової діяльності як психологічної готовності до діяльності в екстремальних ситуаціях професійної діяльності майбутнього морського фахівця.

Перед початком формувального етапу дослідження проведений його **констатувальний етап**. За допомогою визначених для дослідження психодіагностичних методик проведено діагностичний зріз 1. Це дало змогу означити вихідні показники складників (параметрів) психологічної готовності майбутніх морських фахівців до екстремальних ситуацій професійної діяльності в контрольних та експериментальних групах. На цьому етапі дослідження за допомогою методики «Тест на оцінювання аутопсихологічної компетентності» (Л. Степнова) виявлено такі вихідні показники розвитку аутопсихологічної компетентності (від низького до високого рівнів) в експериментальних і контрольних групах: серед майбутніх судноводіїв – 24,5; 56,1; 19,3% і 21,2; 59,6; 19,2%, відповідно; серед майбутніх судових енергетиків – 26,9; 55,8; 17,3% і 30,2; 58,5; 11,3%, відповідно. Теоретичне дослідження засвідчило, що в контексті аутопсихологічного підходу загальний рівень розвитку психологічної готовності майбутніх фахівців морського транспорту до екстремальних ситуацій професійної діяльності прямо корелює з показниками розвитку аутопсихологічної компетентності професіонала. Характеристики рівнів розвитку аутопсихологічної компетентності спеціаліста («адаптивність», «самостійність», «тривожність», «позитивність мислення (депресивність)», «активність діяльності», «відповідальність», «сміливість під час зіткнення з невизначеністю»,

«спрямованість на професійну успішність» тощо) адекватно відображають сутнісні характеристики сформованості психологічної готовності майбутніх фахівців морського транспорту до екстремальних ситуацій професійної діяльності. Крім того, специфіка інтерпретації структури отриманих результатів дає можливість також визначати рівень розвитку таких особистісно-фахових характеристик, як самоорганізація, рефлексія, інтро- або екстраспрямованість, настійливість, гнучкість тощо. Весь комплекс отриманих характеристик аутокомпетентності майбутнього фахівця морського транспорту свідчить про рівень його психологічної готовності до ефективної фахової діяльності, здатності до самокорекції тривоги і страхів (тривожності) перед імовірними екстремальними ситуаціями професійної діяльності.

Дослідження вихідного рівня **мотиваційно-когнітивного** компонента (показники експериментальних і контрольних груп відповідно) здійснювалося за допомогою методик:

– методики «МАС» (М. Кубишкіна) для комплексного оцінювання рівня й видів мотивації: мотиваційні прагнення майбутніх морських фахівців (до соціального престижу, суперництва, досягнення мети): майбутні судноводії – 43,9; 31,6; 24,5% та 40,4; 38,5; 21,1%; майбутні судові енергетики – 44,3; 28,8; 26,9% та 37,7; 32,1; 30,2%;

– методики «Мотивація особистості до уникнення невдач» (Т. Елерс): орієнтація майбутніх морських фахівців на стратегію уникнення невдач (4 рівні – від низького до дуже високого): майбутні судноводії – 24,6; 49,1; 15,8; 10,5% та 28,8; 50,0; 13,5; 7,7%; майбутні судові енергетики – 25,0; 46,2; 15,4; 13,4% та 22,6; 43,4; 18,9; 15,1%;

– методики «Діагностика імпульсивності/рефлексивності» Дж. Кагана (когнітивний стиль як характеристика саморегуляції індивідуальної поведінки): рівні стильової поведінки диференційовані: як потенціал розвитку – два рівні («імпульсивність», «повільно/неточно») та рівні «рефлексивність», «швидко/точно», відповідно: майбутні судноводії – 29,8; 21,1; 35,1; 14,0% та 36,5; 15,4; 30,8; 17,3%; майбутні судові енергетики – 40,4; 19,2; 26,9; 13,5% та 33,9; 22,6; 28,3; 15,2%.

Для дослідження вихідного рівня **емоційно-вольового** компонента застосовувалися:

– опитувальник тривожності Спілберге-ра-Ханіна: шкала особистісної тривожності (низький; середній; високий рівні): майбутні судноводії – 22,8; 68,4; 8,8% та 34,6; 59,6; 5,8%; майбутні судові енергетики – 25,0; 67,3; 7,7% та 32,1; 56,6; 11,3%;

– методика *діагностики психічних станів* Г. Айзенка: рівень вираженості (низький, середній, високий) психічних станів: майбутні судноводії («тривожність» – 26,3; 57,9; 15,8% та 30,8; 51,9; 17,3%; «фрустрація» – 36,8; 56,2; 7,0% та 30,8; 63,4; 5,8% , шкала «агресивність» – 24,6; 49,1; 26,3% та 21,2; 56,7; 23,1%); майбутні суднові енергетики («тривожність» – 25,0; 59,6; 15,4% та 22,6; 56,6; 20,8%; «фрустрація» – 28,8; 67,3; 3,9% та 35,8; 58,5; 5,7%; «агресивність» – 30,8; 51,9; 17,3% та 20,8; 58,4; 20,8%);

– *опитувальник вольової саморегуляції* (А. Зверков, Є. Ейдман), що визначає здатність до вольової саморегуляції за загальною шкалою і шкалою «самовладання» на, відповідно, п'яти і трьох рівнях модифікованої градації «низький/високий»: «загальна вольова саморегуляція» (майбутні судноводії – 26,3; 33,3; 26,3; 14,1; 0,0% та 23,1; 30,8; 28,8; 19,2; 0,0%); майбутні суднові енергетики – 21,2; 32,74 26,9; 17,3; 1,9% та 28,34 26,4; 30,2; 15,1; 0,0%); шкала «самовладання» (майбутні судноводії – 24,5; 54,4; 21,1% та 26,9; 48,1; 25,0%; майбутні суднові енергетики – 28,8; 44,2; 26,9% та 22,6; 49,1; 28,3%);

– методика *FPI (Фрайбурзький опитувальник)*: показники VI і XI шкал FPI комплексно характеризують вираженість емоційно-вольової стійкості майбутніх моряків (низький, середній, високий рівні відповідно): VI шкала (врівноваженість – стійкість до стресу): майбутні судноводії – 14,0; 64,9; 21,1% та 17,3; 61,5; 21,2%; майбутні суднові енергетики – 19,2; 61,6; 19,2%; XI шкала (емоційна лабільність – здатність до саморегуляції): майбутні судноводії – 24,6; 52,6; 22,8% та 15,4; 65,3; 19,2%; майбутні суднові енергетики – 23,1; 59,64 17,3% та 20,8; 60,4; 18,9%.

Щодо дослідження вихідного рівня **операційного** компонента, то із цією метою застосовувалися:

– методика *«Здатність самоуправління»* (М. Пейсахов), що дає змогу оцінити готовність реагування на труднощі професійного майбутнього, сформованість операційних ланок системи аутопсихологічного процесу самокерування майбутнього фахівця. Операційні ланки здатності самоуправління майбутніх морських фахівців оцінюються на трьох модифікованих рівнях – від низького до високого: ланка «орієнтація в ситуації»: майбутні судноводії – 28,1; 47,3; 24,6% та 26,9; 48,1; 25,0%; майбутні суднові енергетики – 25,0; 51,9; 23,1% та 28,3; 43,4; 28,3%; ланка «прогнозування»: майбутні судноводії – 26,3; 49,1; 24,6% та 23,1; 53,8; 23,1%; майбутні суднові енергетики – 26,9; 51,9; 21,2% та 22,7; 52,8; 24,5%; операцій-

на ланка «планування»: майбутні судноводії – 29,8; 49,1; 21,1% та 26,9; 46,2; 26,9%; майбутні суднові енергетики – 26,9; 44,2; 28,9% та 22,7; 52,8; 24,5%; ланка «самоконтроль»: майбутні судноводії – 28,1; 42,1; 22,8% та 26,9; 50,0; 23,1%; майбутні суднові енергетики – 21,2; 53,8; 25,0% та 32,1; 47,2; 20,8%;

– методика *виявлення стилю саморегуляції* Г. Пригіна, яка дає можливість розглядати розвиненість комплексу якостей, що в контексті формування психологічної готовності морського фахівця до екстремальних професійних ситуацій визначають його здатність до самостійного стилю роботи/залежність від зовнішнього оцінювання дій. Це дає змогу відповідно диференціювати майбутніх фахівців морського транспорту за такими операційними характеристиками: автономність/невизначеність/залежність діяльності: майбутні судноводії – 22,8/56,1/21,1% та 25/50/25%; майбутні суднові енергетики – 25,0/46,2/28,8% та 20,7/49,1/30,2%;

– *тест життестійкості* С. Мадді (адаптація Д.О. Леонтьєва), що дає змогу оцінити вираженість (низький, середній, високий рівні) показників життестійкості як характеристик здатності до збереження оптимального рівня працездатності й активності в стресогенних умовах, організації в цих умовах власної діяльності. Життестійкість допомагає людині долати тривогу і страху, що супроводжують в умовах невідомості вибір майбутнього, і на цій основі ефективно долати стресогенні (екстремальні) ситуації. Отримані дані дають можливість визначити загальний показник життестійкості, а також такий її компонент, як “challenge” (прийняття виклику), що характеризує готовність діяти в стресогенних умовах на основі активного засвоєння знань із досвіду та активного їх використання. Це допомагає оцінити самооцінку майбутніх морських фахівців, упевненість у собі і своїх силах в умовах стресових ситуацій, здатність до дій і боротьби «без надійних гарантій на успіх», їхню активність, схильність до ризику, здатність самостійно організувати додання труднощів, спираючись на власні внутрішні сили, знання, вміння, досвід, навички самоорганізації. Отримані результати є операційними характеристиками психологічної готовності майбутніх фахівців морського транспорту до екстремальних професійних ситуацій, до самокорекції тривоги і страхів (тривожності) перед ними на основі аутокомпетентної самоорганізації та саморегуляції: «загальний показник життестійкості» (майбутні судноводії – 26,3; 56,1; 17,6% та 25,0; 48,1; 26,9%; майбут-



ні суднові енергетики – 23,1; 51,9; 25,0% та 28,3; 45,2; 24,5%) «challenge (прийняття виклику)» (майбутні судноводії – 22,8; 52,6; 24,6% та 22,8; 48,1; 23,1%; майбутні суднові енергетики – 26,9; 44,2; 28,9% та 30,2; 45,3; 24,5%).

Для перевірки відмінності отриманих в експериментальних і контрольних групах вихідних психодіагностичних показників параметрів психологічної готовності нами застосовано адекватний до поставленого завдання ϕ^* -критерій Фішера. Отримані на констатувальному етапі експерименту дані (19 показників одинадцяти психодіагностичних методик) перевірені на дотримання умови відсутності статистично значущих відмінностей (статистична гіпотеза H_0): $\phi^*_{емп} \leq \phi^*_{кр(p \leq 0,05)} = 1,64$.

За результатами обрахунків емпіричних значень $\phi^*_{емп}$ виявлено виконання цієї умови для всіх отриманих 19 показників (максимальна виявлена розбіжність $\phi^*_{емп} = 1,315$ зафіксована в показниках XI шкали методики FPI між експериментальною та контрольною групами майбутніх судноводіїв). Отже, дотримання умови $\phi^*_{емп} \leq \phi^*_{кр(p \leq 0,05)}$ засвідчило статистичну достовірність ($p \leq 0,05$) однорідності вихідних даних експерименту на його констатувальному етапі між експериментальними та контрольними групами.

Аналіз результатів констатувального етапу дослідження засвідчив, що, незважаючи на різницю програм навчальної підготовки спеціальностей «Судноводіння» й «Експлуатація судових енергетичних установок», майбутні судноводії та майбутні суднові енергетики, учасники експерименту, не мають суттєвих (статистично значущих) відмінностей під час діагностування складників, що визначають вихідний рівень сформованості компонентів психологічної готовності до екстремальних ситуацій професійної діяльності. Хоча доречно відмітити серед майбутніх судноводіїв усе ж дещо більшу кількість осіб, порівняно з майбутніми судовими енергетиками, які відзначаються більшою автономністю, меншою залежністю діяльності, більшою самостійністю. Майбутні суднові енергетики є дещо більше вмотивованими на досягнення мети та прагнення на уникнення невдач. Вивчення показників емоційно-вольового компонента вказує, що дещо підвищений рівень особистісної тривожності відзначається в майбутніх судових енергетиків, стану агресивності – у майбутніх судноводіїв, у них же відзначається більший відсоток осіб із низьким рівнем стану тривожності. Водночас аналіз операційного компонента психологічної готовності майбутніх морських фахівців свідчить про незначні відмінності у

сформованості операційних ланок процесу їхнього самоуправління.

Після закінчення 1-го і 2-го етапів формульовального дослідження (лекційний спецкурс і тренінговий курс в умовах теоретичної навчальної діяльності) проведений діагностичний зріз 2. Це дало змогу визначити за результатами формульовального експерименту всі 19 показників параметрів психологічної готовності майбутніх морських фахівців до екстремальних ситуацій професійної діяльності в контрольних та експериментальних групах. Отримані за результатами експерименту (зріз 2) показники опрацьовані щодо виявлення відмінностей (статистична гіпотеза H_1) з показниками констатувального етапу експерименту за допомогою адекватного для цього завдання χ^2 -критерію Пірсона.

Виконання умови $\chi^2_{емп} > \chi^2_{кр(p \leq 0,05)}$ свідчить про наявність статистично значущих відмінностей між розподілами показників у групах (до та після експерименту), а в разі виконання умови $\chi^2_{емп} < \chi^2_{кр(p \leq 0,05)}$ приймається гіпотеза H_0 про відсутність відмінностей на статистично значущому рівні.

Оскільки застосовані в експерименті психодіагностичні методики диференціюють досліджувані показники на трьох, чотирьох і п'яти рівнях градації, то це визначає різні критичні значення χ^2 -критерію Пірсона залежно від V – числа ступенів свободи для досліджуваної ознаки:

$$\text{– для } V=2: \chi^2_{кр.(p \leq 0,05)} = 5,991 \text{ і}$$

$$\chi^2_{кр.(p \leq 0,01)} = 9,210;$$

$$\text{– для } V=3: \chi^2_{кр.(p \leq 0,05)} = 7,815 \text{ і}$$

$$\chi^2_{кр.(p \leq 0,01)} = 11,345;$$

$$\text{– для } V=4: \chi^2_{кр.(p \leq 0,05)} = 9,488 \text{ і}$$

$$\chi^2_{кр.(p \leq 0,01)} = 13,277.$$

Результати проведених розрахунків даних експерименту засвідчили таке:

– у всіх контрольних групах порівняння розрахункових емпіричних значень $\chi^2_{емп}$ і критичних значень $\chi^2_{кр.(p \leq 0,05)}$ виявило виконання умови $\chi^2_{емп} < \chi^2_{кр.(p \leq 0,05)}$, що означає прийняття гіпотези H_0 про відсутність відмінностей на статистично значущому рівні між досліджуваними показниками до та після формульовального експерименту;

– у всіх експериментальних групах порівняння розрахункових значень $\chi^2_{емп}$ і критичних значень $\chi^2_{кр.(p \leq 0,05)}$ виявило виконання умови $\chi^2_{емп} < \chi^2_{кр.(p \leq 0,05)}$, що означає прийняття гіпотези H_1 про наявність достовірних відмінностей на статистично значущому рівні $p \leq 0,05$ між досліджуваними показниками до та після формульовального експерименту.

Крім цього, для дев'яти досліджених параметрів (методики діагностики стану тривожності, мотивації до уникнення невдач, характеристик саморегуляції, здатності самоуправління) статистична значущість відмінностей є достовірною й на рівні $p \leq 0,01$ для 6 груп майбутніх судноводіїв і 8 груп майбутніх судових енергетиків.

Аналіз характеру виявлених у ході експериментального дослідження відмінностей засвідчив зростання рівня сформованості психологічної готовності майбутніх фахівців морського транспорту до екстремальних ситуацій професійної діяльності. Такі висновки зроблені, оскільки зафіксована статистично достовірна позитивна динаміка: зростання мотивації професійної діяльності «на досягнення мети», зменшення мотивації фахових дій «на захист», зростає здатність самоконтролю й саморегуляції за рахунок зменшення імпульсивності професійних дій, підвищилась здатність до волевої саморегуляції. У ході експерименту виявлено зниження показників підвищеного рівня тривожності й супутніх негативних станів, зниження емоційного напруження, підвищення стресостійкості, самовладання, врівноваженості, впевненості в собі, сформованості операційних ланок системи аутопсихологічного процесу самокерування майбутнього морського фахівця. Також зафіксовано зростання рівня самостійності (автономності) дій, підвищення рівня життєстійкості як характеристики здатності до збереження оптимального рівня працездатності та активності в стресогенних умовах, підвищення рівня розвитку аутопсихологічної компетентності. Характеристиками розвитку аутопсихологічної компетентності майбутнього морського фахівця є зростання адаптивності й самостійності, зниження тривожності, зростання позитивності мислення, активності діяльності та відповідальності, підвищення спрямованості на професійну успішність, сміливість у разі зіткнення з невизначеністю, підвищення здатності до самоконтролю й самоуправління. Розвиток психічної саморегуляції на основі формування аутопсихологічної компетентності майбутніх фахівців морського транспорту для самокорекції тривоги і страху перед імовірними фаховими екстремальними ситуаціями визначає ефективність формування в них на аутокомпетентнісній основі високого рівня психологічної готовності до екстремальних ситуацій професійної діяльності.

Після проведення формувального експерименту в період теоретичного навчання в морських навчальних закладах (період «вересень-квітень» навчального року) за

результатами плавальної практики (квітень-липень) її керівникам запропонована авторська *анкета експертного оцінювання рівня психологічної готовності майбутнього моряка до екстремальних ситуацій професійної діяльності*. Результати анкети (сума балів) як додатковий об'єктивний критерій оцінювання використані для визначення ефективності результатів формувального експерименту для його учасників. Це пов'язано з тим, що в плавальній практиці практично виявляється майбутніми морськими фахівцями ступінь їхньої психологічної готовності до екстремальних ситуацій професійної діяльності, здатності майбутніх моряків до самокорекції тривоги і страхів перед цими ситуаціями на основі аутокомпетентнісної саморегуляції.

Результати анкети зіставлено з результатами тесту оцінювання аутопсихологічної компетентності й опрацьовано за допомогою коефіцієнта рангової кореляції r_s Спірмена з метою виявлення наявності та характеру кореляційних зв'язків між цими показниками на етапах дослідження зріз 1 і зріз 2. Оскільки коефіцієнт r_s Спірмена має обмеження в кількості об'єктів дослідження ($n \leq 40$), результати скомплектовані в 4 групи з експериментальної вибірки (майбутні судноводії – 30 та 22 особи; майбутні судові енергетики – 21 та 36 осіб, усього 109 осіб) і з контрольної вибірки (майбутні судноводії – 25 та 28 осіб; майбутні судові енергетики – 20 та 32 особи, усього 105 осіб).

Для виконання умови статистичної достовірності наявності кореляційного зв'язку необхідно виконання: $r_{s \text{ емпн}} \geq r_{s \text{ кр.}(p \leq 0,05)}$, де $r_{s \text{ емпн}}$ – емпіричні розрахункові показники коефіцієнта рангової кореляції;

$r_{s \text{ кр.}(p \leq 0,05)}$ – критичні показники коефіцієнта рангової кореляції на рівні статистичної значущості $p \leq 0,05$ для відповідного n у групі.

Обрахування показників аутопсихологічної компетентності на зрізі 1 (констатувальний етап) і результатів експертного оцінювання психологічної готовності майбутнього моряка до екстремальних ситуацій професійної діяльності анкети засвідчило наявність достовірного прямого кореляційного зв'язку ($p \leq 0,05$) між цими показниками лише в одній групі контрольної вибірки майбутніх судноводіїв ($n=25$ осіб). Для всіх інших 7 груп виконується $r_{s \text{ емпн}} < r_{s \text{ кр.}(p \leq 0,05)}$, що свідчить про відсутність достовірних кореляційних зв'язків.

Під час обрахування показників аутопсихологічної компетентності на зрізі 2 (після закінчення формувального експерименту) та результатів анкети з експертного оцінювання психологічної готовності майбут-



нього моряка до екстремальних ситуацій професійної діяльності виявлено наявність статистично достовірного ($p \leq 0,05$) прямого кореляційного зв'язку між цими показниками для всіх чотирьох груп експериментальної вибірки, оскільки виконується умова: $r_{s \text{ емп}} \geq r_{s \text{ кр.}(p \leq 0,05)}$. Для 2-х груп (обидві групи – майбутні судноводії) ця умова також виконується й на рівні значущості $p \leq 0,01$. У всіх 4 групах контрольної вибірки виконується $r_{s \text{ емп}} < r_{s \text{ кр.}(p \leq 0,05)}$, що свідчить про відсутність статистично достовірних кореляційних зв'язків.

Висновки. Отже, отримані результати експерименту свідчать про доцільність застосування аутопсихологічного підходу для ефективного формування психологічної готовності до екстремальних ситуацій професійної діяльності, здатності майбутніх моряків до самокорекції тривоги і страхів перед цими ситуаціями на основі аутокомпетентнісної саморегуляції.

Перспективами подальших досліджень є поглиблення досліджень із формування психологічної готовності фахівців морського транспорту до екстремальних ситуацій професійної діяльності на аутокомпетентнісній основі з урахуванням виробничої

специфіки впливу екстремальних чинників морської діяльності.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Даниленко А.А. Психологические основы управления на морском транспорте : [учебник] / А.А. Даниленко. – СПб. : Издательство Санкт-Петербургского института истории РАН, 2004. – 395 с.
2. Корольчук М.С. Соціально-психологічне забезпечення діяльності в звичайних та екстремальних умовах / М.С. Корольчук, В.М. Крайнюк. – К. : Ніка-Центр, 2006. – 580 с.
3. Психологія екстремальної поведінки : [навчально-методичний комплекс] / укладач: В.Г. Андросюк ; Навчально-науковий інститут заочного навчання НАВСУ. – К. : НАВСУ, 2014. – 60 с.
4. Психология профессиональной деятельности : [лекция «В помощь преподавателю»] / под общ. ред. А.А. Деркача. – М. : Изд-во РАГС, 2006. – 342 с.
5. Смирнов Б.А. Психология деятельности в экстремальных ситуациях / Б.А. Смирнов, Е.В. Долгополова. – Х. : Гуманитарный Центр, 2007. – 276 с.
6. Снопков В.И. Безопасность мореплавания : [учебник для вузов] / В.И. Снопков, Т.И. Конопелько, В.Б. Васильева ; под ред. В.И. Снопкова. – М. : Спорт, 1994. – 247 с.
7. Степнова Л.А. Развитие аутопсихологической компетентности специалиста / Л.А. Степнова. – М. : РАГС, 2009. – 140 с.