



УДК 159.922.6

ЕМПІРИЧНИЙ АНАЛІЗ СТРЕСОСТІЙКОСТІ Й ЖИТТЄСТІЙКОСТІ ЯК ЧИННИКІВ ПРОФЕСІЙНОЇ УСПІШНОСТІ МАЙБУТНІХ МОРЯКІВ

Бабатіна С.І., к. психол. наук, доцент,
доцент кафедри загальної та соціальної психології
Херсонський державний університет

Кудрявченко Г.В., бакалавр психології
Херсонський державний університет

У статті здійснено теоретичний огляд емоційно-вольової сфери особистості моряка, проведено емпіричний аналіз стресостійкості й життєстійкості як чинників професійної успішності майбутніх працівників річкового та морського транспорту, визначено зв'язок регулятивних механізмів з особливостями використання копінг-стратегій майбутніми моряками впродовж фахової підготовки.

Ключові слова: стресостійкість, життєстійкість, емоційно-регулятивна сфера особистості, юнацький вік, моряки, копінг-поведінка.

В статье осуществлен теоретический обзор эмоционально-волевой сферы личности моряка, проведен эмпирический анализ стрессоустойчивости и жизнестойкости как факторов профессиональной успешности будущих работников речного и морского транспорта, определена связь регулятивных механизмов с особенностями использования копинг-стратегий будущими моряками на протяжении профессиональной подготовки.

Ключевые слова: стрессоустойчивость, жизнестойкость, эмоционально-регулятивная сфера личности, юношеский возраст, моряки, совладающее поведение.

Babatina S.I., Kudriavchenko H.V. EMPIRICAL ANALYSIS OF RESISTANCE TO STRESS AND VIABILITY AS FACTORS OF PROFESSIONAL SUCCESS OF FUTURE SEAMEN

In the article made a theoretical examination of emotional-volitional sphere of seaman's personality, conducted an empirical analysis of resistance to stress and viability as factors of professional success of future workers of river and marine transport, determined a relationships between regulatory mechanisms and features of coping strategies' use by future seamen during vocational training.

Key words: resistance to stress, viability, emotional-volitional sphere of personality, preadult age, seamen, coping behavior.

Постановка проблеми. На сучасному етапі існує потреба психологічного супроводу моряків, який повинен будуватися з урахуванням особливостей національного менталітету, а також специфіки психологічних рис плавскладу як особливої частини громадян. Психологічні чинники умов праці моряків детерміновані роботою в замкненому просторі, сенсорною депривацією, підвищеною відповідальністю, тривалим емоційним напруженням, обмеженими можливостями задоволення культурних потреб і спілкування.

В умовах плавання на ефективність професійної діяльності корабельних спеціалістів впливають такі соціально-психологічні чинники, як емоційне напруження, монотонія, гіподинамія, режим праці та відпочинку, режим сну й бадьорості, характер внутрішньогрупових взаємин. У таких умовах високого рівня професіоналізму можна досягти лише за допомогою високої психічної культури та позитивного ставлення до життя.

Специфіка роботи моряків полягає в тому, що вони знаходяться під постійним впливом психотравмувальних подразників.

Тому природний підсвідомий вид психічної саморегуляції поступово виснажується і стає неспроможним забезпечувати високий рівень їх психоемоційної стійкості, що й провокує виникнення професійних помилок.

Ступінь розробленості проблеми. Аналіз наявної практики дає змогу засвідчити, що проблемі стресу, стресостійкості й саморегуляції приділяли увагу такі вчені, як Б. Ананьєв, В. Бодров, Л. Дика, А. Дьомін, Л. Китаєв-Смик, О. Кокун, Р. Лазарус, Д. Леонтєв, М. Логінова, С. Мадді, В. Моросанова, В. Муздибаєв, О. Осницький, Г. Сельє та інші.

Постановка завдання. Метою статті є визначення особливостей зв'язку стресостійкості й життєстійкості як чинників професійної успішності майбутніх моряків.

Характерні особистісні риси моряка виявляються в тому, що він має володіти здатністю до протистояння складним життєвим ситуаціям. Ця особливість проявляється в життєстійкості моряка, яка є компонентом регулятивної сфери моряків.

Виклад основного матеріалу. Нині поняття стресу набуло особливої актуально-

сті, а вміння справлятися з ним перетворюється на нагальну потребу. Основною причиною такої популярності є те, що концепція стресу претендує на пояснення низки явищ у нашому житті: реакцій людини на психотравмувальні ситуації, небезпечні роботи, різні конфлікти й захворювання тощо.

Сучасні наукові дослідження з психофізіології та психології доводять наявність у кожної психічно здорової людини, зокрема й у моряків, додаткових резервних психічних механізмів, що діють на принципах саморегуляції. На значення саморегулятивних психофізичних станів людини, зокрема й моряка, вказують і вчені. Так, О. Конопкін вважає, що «для діяльності людини (включаючи її найбільш елементарні форми) свідоме регулювання є вищим рівнем системи її регуляції» [5, с. 133]. На думку Л. Аболіна, функціональна модель процесу свідомого саморегулювання діяльності людини О. Конопкіна «може та повинна розв'язати проблему єдності інтелекту й афекту як системи діяльності» [1, с. 168].

Учені дійшли висновку, що ці два види діяльності людини зумовлюються двома різними психологічними рівнями регуляції дії, а саме:

а) ті, що регулюються на підставі досвіду та фундаментальних уявлень;

б) ті, що регулюються первинними, нечіткими образними уявленнями специфічних ознак конкретної ситуації.

У реальній дійсності один із них є домінуючим. Учені стверджують, що процес формування емоційної стійкості моряків може відбуватися на підставі цілеспрямованої зміни характеру психологічного рівня регуляції дій, а в результаті повинні з'явитися такі риси й навички, як передбачення, екстраполяція, самоконтроль, можливість довільно регулювати просторово-часові характеристики дії, що, безумовно, буде впливати на особливості поведінки особистості.

Психофізіологи пояснюють, що психічна саморегуляція є системою достатньо складного реагування мозку живої істоти, її нервової системи та психіки на подразники, як зовнішні, так і внутрішні. Розрізняють два основні види психічної саморегуляції – позасвідомий і свідомий.

Свідомо саморегуляція за своєю природою є багатofункціональна. Тому представник плавскладу, який має володіти технікою свідомого психічного самовпливу, може довільно сформувати й закріпити індивідуальну психологічну установку на можливість подолання будь-якої екстремальної ситуації, так само як і звичку до ризику. Крім того, свідомо психічна само-

регуляція сприятиме більш швидкій соціально-психологічній адаптації моряків до специфічних умов їхньої професії. Вона допоможе реально протистояти негативному впливу психотравмувальних факторів природного, техногенного, психологічного та соціально-правового характеру.

У силу специфіки роботи в морі й постійного впливу на психіку представників плавскладу психотравмувальних подразників природний підсвідомий вид психічної саморегуляції поступового виснажується і стає не спроможним забезпечувати високий рівень їх психоемоційної стійкості, що й проковує виникнення професійних помилок [5].

Для досягнення окресленої мети дослідження було проведено констатувальне вимірювання на базі Херсонської державної морської академії, факультету суднові енергетичні установки, напряду підготовки «Морський та річковий транспорт». Емпіричну вибірку становили юнаки віком від 18 до 21 року, загальна кількість досліджуваних – 44 особи.

З метою вивчення особливостей системи регулятивних механізмів майбутніх моряків нами було проведено емпіричне дослідження за допомогою опитувальника В. Морсанової «Стильові особливості саморегуляції поведінки – ССП-98». Проаналізувавши отримані результати, ми виявили, що більшість досліджуваних мають середній рівень саморегуляції поведінки (50% досліджуваних), що свідчить про сформованість у досліджуваних свідомого рівня саморегуляції.

Високий рівень саморегуляції поведінки мають 36,4% досліджуваних, це свідчить про те, що такі досліджувані здатні адекватно реагувати на зміну умов середовища й добре вміють контролювати свою поведінку в різних життєвих обставинах. Висування та досягнення мети в них значною мірою усвідомлено. При високій мотивації досягнення вони здатні формувати такий стиль саморегуляції, який дає змогу компенсувати вплив особистісних, характерологічних особливостей, що перешкоджають досягненню мети.

Лише у 13,6% досліджуваних загальний рівень саморегуляції поведінки знаходиться на низькому рівні, що є свідченням того, що в досліджуваних потреба в усвідомленому плануванні та програмуванні своєї поведінки недостатньо сформована, вони більш залежні від ситуації й думки оточуючих людей. У таких досліджуваних знижена можливість компенсації несприятливих для досягнення поставленої мети особистісних особливостей, порівняно з досліджуваними, які мають високий рівень саморегуляції поведінки.



Далі нами було проаналізовано окремо всі компоненти загальної системи саморегуляції особистості, а саме: планування, моделювання, програмування, оцінювання результатів, гнучкість і самостійність. Ми діагностували, що більшість досліджуваних мають високі значення за показником «Планування» (52% досліджуваних), це свідчить про високий рівень сформованості у фахівців річкового та морського транспорту усвідомленого й самостійного планування діяльності. Такі досліджувані здатні ставити перед собою реальні, деталізовані та ієрархічні цілі й досягати їх. У досліджуваних із низькими показниками (7,1% досліджуваних) за цією шкалою потреба в плануванні розвинена слабо, плани схильні до частоті зміни, поставлена мета рідко буває досягнута.

За шкалою «Моделювання» більшість досліджуваних мають середній рівень розвитку цього компонента (59,1% досліджуваних), що є свідченням здатності виділяти значимі умови досягнення цілей як у поточній ситуації, так і в перспективному майбутньому. Це проявляється в адекватності програм дій планам діяльності, відповідності отримуваних результатів прийнятим цілям.

Також більша частина вибірки мають середні показники за шкалою «Програмування» (70,4% досліджуваних), це є показником сформованості на достатньому рівні усвідомленого програмування своїх дій і поведінки майбутніми морями.

Проаналізувавши результати досліджуваних за показником «Оцінювання результатів», ми діагностували, що половина всієї вибірки (50% досліджуваних) також мають середній рівень розвитку цього компонента, що свідчить про розвиненість і адекватність самооцінки на середньому рівні та сформованість стійкості суб'єктивних критеріїв оцінювання успішності досягнення результатів.

За шкалою «Гнучкість» 72,7% всіх досліджуваних мають середній рівень сформованості цього компонента, що показує здатність фахівців річкового та морського транспорту перебудовувати систему саморегуляції у зв'язку зі зміною зовнішніх і внутрішніх умов. Більшості досліджуваних притаманна пластичність усіх регуляторних процесів.

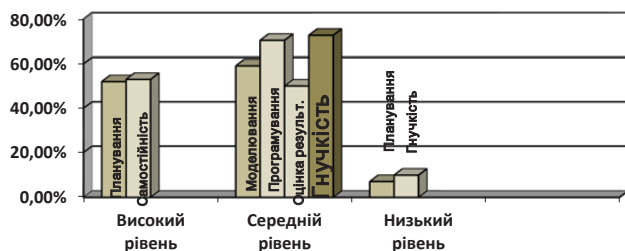


Рис. 1. Розподіл даних за методикою «Стильові особливості саморегуляції – ССП-98» у досліджуваній вибірці

Аналізуючи результати за показником «Самостійність», можемо зазначити, що 53% досліджуваних мають високі значення, відповідно, і високий рівень розвитку цього компонента системи саморегуляції поведінки. Це свідчить про те, що більшість фахівців річкового та морського транспорту здатні самостійно планувати свою діяльність і поведінку, організовувати роботу щодо досягнення поставленої мети, контролювати хід її виконання. Лише 12% від усіх досліджуваних мають низький рівень розвитку цього показника.

Отже, у більшості досліджуваних домінуючою є шкала «Планування» й «Самостійність», що дає підставу говорити про високий рівень сформованості в майбутніх фахівців річкового та морського транспорту навиків планування своєї діяльності й самостійності у виконанні поставлених цілей, що є сприятливим підґрунтям для успішного професійного майбутнього.

Наступним кроком нашої роботи є аналіз результатів методики «Життестійкість» С. Мадді в адаптації Д.О. Леонтьєва, О.І. Рассказової, що дає змогу стверджувати, що більшість досліджуваних мають низькі показники за шкалою «Залученість» (70,4% досліджуваних), а це свідчить про домінування серед майбутніх фахівців річкового та морського транспорту почуття відстороненості від власного життя й низький прояв цікавості до своєї актуальної діяльності. Інша частина всієї вибірки (29,5% досліджуваних) мають середній рівень за показником залученості.

За шкалою «Контроль» 54,5% досліджуваних мають високий рівень, це свідчить про те, що більшість досліджуваних мають відчуття переконаності в тому, що самі обирають свій шлях і відповідальні за власне життя. Вони здатні регулювати свою діяльність згідно зі змінами навколишнього середовища. Також нами було виявлено, що 88,6% досліджуваних мають середній рівень за показником «Прийняття ризику», що свідчить про готовність людини діяти в будь-яких ситуаціях без надійних гарантій на успіх. У таких досліджуваних домінує віра в те, що стреси і зміни – це природна частина життя.

Також було визначено результати за показником загального рівня життестійкості. Високий рівень життестійкості мають 45,5%, середній – 27,5% опитуваних, низький рівень також має 27,5% опитуваних. Отже, отримані результати свідчать про те, що більшість майбутніх моряків здатні контролювати своє внутрішнє напруження в стресових ситуаціях за рахунок стійкого самовладання і сприйняття їх як менш

значимих. У складних життєвих обставинах вони здатні будувати ефективну соціальну взаємодію. Отримані результати зображено на рисунку 2.

Наступним кроком нашого дослідження було визначення рівня ситуативної та особистісної тривожності за допомогою методики Ч.Д. Спілбергера – Ю.Л. Ханіна. Аналіз отриманих результатів виявив особливості прояву ситуативної тривожності серед фахівців річкового та морського транспорту, а саме: більшість досліджуваних показують середній рівень ситуативної тривожності (56,8% досліджуваних), що свідчить про прояв суб'єктивного дискомфорту, напруження й турботи при виникненні будь-якої непередбачуваної, стресової ситуації. Такі психологічні стани характеризуються мінливістю залежно від сили стресової ситуації.

Високий рівень ситуативної тривожності було виявлено в 38,7% досліджуваних, що свідчить про високу інтенсивність прояву напруження та тривоги при виникненні стресової ситуації в цієї частини вибірки майбутніх моряків. І лише 4,5% всіх досліджуваних мають низькі показники за шкалою ситуативної тривожності.

Під час дослідження особистісної тривожності було визначено, що серед фахівців річкового та морського транспорту домінують середні показники за цією шкалою (56,9% досліджуваних), це свідчить про

прояв тривоги як сталої особистісної риси особистості. Вона проявляється як схильність сприймати загрозу для життя в широкому діапазоні ситуацій, зміни у фізіологічному і психологічному станах особистості.

Високі показники особистісної тривожності мають 40,4% від усієї вибірки. Високі показники за цією шкалою свідчать про високий рівень схильності сприймати загрозу своїй самооцінці й життєдіяльності у великому діапазоні ситуацій і реагувати вираженим станом тривожності. Низький рівень особистісної тривожності мають лише 2,8% майбутніх моряків.

Отже, більшість майбутніх фахівців річкового та морського транспорту виявляють середні показники як ситуативної, так і особистісної тривожності. Тривожність не є негативною рисою. Певний рівень тривожності – природна й обов'язкова властивість активної особистості. При цьому є оптимальний для кожної людини рівень «корисної тривоги».

Результати проведеного дослідження подано на рисунках 3–4.

Для визначення домінуючих копінг-стратегій нами була використана методика Д. Амірхана «Індикатор стратегій подолання стресу». Аналізуючи отримані дані, ми виявили, що більшість майбутніх моряків обирають стратегію вирішення проблеми на противагу пошуку підтримки в оточуючих та уникнення (50% опитуваних). Це свідчить про те, що майбутні фахівці річкового та морського транспорту намагаються використовувати всі особистісні ресурси для пошуку можливих ефективних шляхів вирішення проблемних ситуацій.

Стратегію пошуку соціальної підтримки обирає менша частка всієї вибірки досліджуваних – 13,6%. Отже, ця частина опитуваних для ефективного вирішення проблеми звертається за допомогою й підтримкою до оточуючих: сім'ї, друзів, рідних та інших значимих людей.

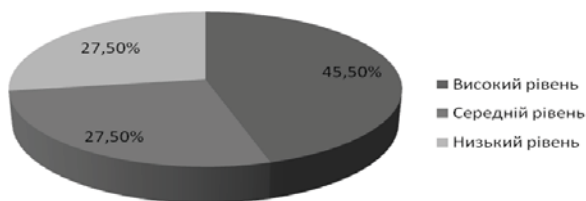


Рис. 2. Розподіл результатів досліджуваних за загальним рівнем життєстійкості за методикою «Життєстійкість» С. Мадді в адаптації Д.О. Леонтєва, О.І. Рассказової

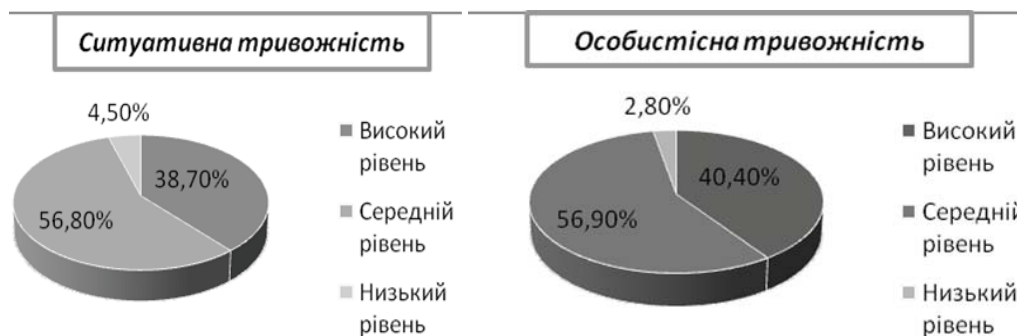


Рис. 3-4. Розподіл результатів досліджуваних за показниками ситуативної та особистісної тривожності за методикою самооцінки тривожності Ч.Д. Спілбергера – Ю.Л. Ханіна



До стратегії уникнення від проблем звертається 36,4% досліджуваних, що свідчить про прагнення опитуваних ухилитись від контакту з навколишньою дійсністю й уникнути пошуку шляхів вирішення проблеми. Отримані результати подано на рисунку 5.

Здійснивши кореляційний аналіз даних за досліджуваними показниками, ми встановили, що рівень життєстійкості майбутніх фахівців річкового та морського транспорту залежить від таких саморегулятивних механізмів, як моделювання ($r_s=0,56$ при $p<0,001$), програмування ($r_s=0,46$ при $p<0,001$), оцінювання результатів ($r_s=0,40$ при $p<0,01$) і загальний рівень саморегуляції ($r_s=0,51$ при $p<0,01$).

Аналіз отриманих даних також виявив обернену залежність між показниками системи саморегуляції та копінг-стратегіями, а саме: між моделюванням і уникненням ($r_s=-0,53$ при $p<0,001$). Це свідчить про те, що чим вищий рівень моделювання навколишньої дійсності, тим рідше особистість здатна уникати вирішення проблеми. Отже, можна стверджувати, що в майбутніх моряків частота прояву стратегії ухилення залежить від рівня сформованості компонента моделювання в загальній системі саморегуляції їхньої особистості.

Також нами була діагностовано пряма залежність між стратегією уникнення і проявами особистісної й ситуативної тривожності ($r_s=0,43$ при $p<0,001$ та $r_s=0,44$ при $p<0,001$). Це вказує на те, що чим вищий рівень уникнення ситуації, тим вищий рівень ситуативної й особистісної тривожності людини. Отже, прояв стратегії уникнення проблемних ситуацій у майбутніх фахівців річкового та морського транспорту залежить від їхніх особливостей сприйняття стресових ситуацій, загального психологічного комфорту, рівня емоційного напруження.

Обернена залежність була виявлена між стратегією уникнення та загальним рівнем життєстійкості ($r_s=-0,31$ при $p<0,005$), що свідчить про те, що чим вищий рівень жит-

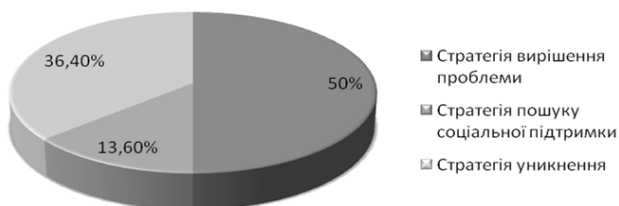


Рис. 5. Розподіл результатів досліджуваних за вибором копінг-стратегій за методикою «Індикатор стратегій подолання стресу» Д. Амірхана

тестійкості, тим рідше особистість уникає вирішення проблемних ситуацій. Отже, використання стратегії ухилення в майбутніх моряків також залежить від їхньої здатності протистояти життєвим труднощам, будувати ефективну соціальну взаємодію і знаходити оптимальні шляхи саморозвитку своєї особистості.

Здійснивши кореляційний аналіз, ми з'ясували пряму залежність між стратегією вирішення проблеми та плануванням ($r_s=0,33$ при $p<0,005$), що вказує на взаємозв'язок між здатністю до планування своєї діяльності й прагненням вирішення проблемної ситуації. Отже, чим частіше майбутні моряки використовують стратегію вирішення проблеми, тим вищий рівень сформованості в них свідомого планування своєї діяльності.

Також нами була діагностовано пряма залежність між стратегією вирішення проблеми та програмуванням ($r_s=0,37$ при $p<0,005$), що вказує на взаємозв'язок між готовністю вирішувати проблеми і здатністю до програмування своєї діяльності. Отже, використання майбутніми фахівцями річкового та морського транспорту стратегії вирішення проблеми залежить від сформованості рівня свідомого програмування своєї життєдіяльності, деталізованості й розгорнутості розроблених програм дій.

Проаналізувавши отримані дані, ми виявили кореляційний зв'язок між стратегією вирішення проблеми та оцінюванням результатів ($r_s=0,43$ при $p<0,001$). Це свідчить про те, що вирішення особистістю проблеми залежить від здатності адекватно оцінювати себе й результати своєї діяльності.

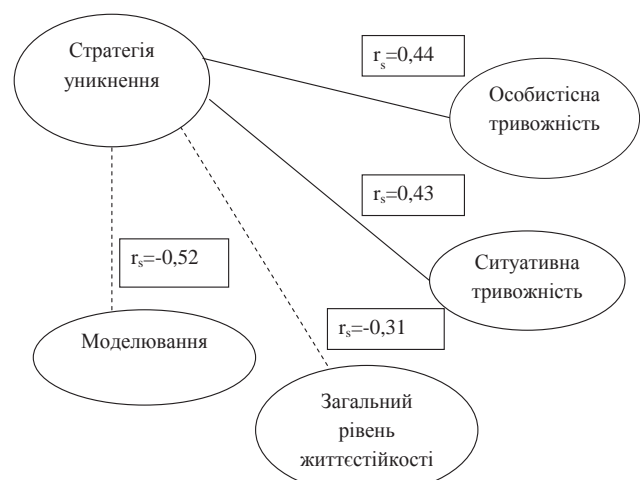


Рис. 6. Фрагмент кореляційної плеяди, що відтворює зв'язки стратегії уникнення між рівнем особистісної й ситуативної тривожності, загальним рівнем життєстійкості й компонентом системи саморегуляції особистості

Отже, у майбутніх моряків здатність до вирішення проблеми значно пов'язана з рівнем розвитку суб'єктивних критеріїв оцінювання результатів і адекватним оцінюванням навколишньої дійсності.

Нами була виявлена пряма залежність між стратегією вирішення проблеми та контролем ($r_s=0,32$ при $p<0,005$), що вказує на готовність вирішувати проблемну ситуацію при високому рівні контролю над ситуацією. Отже, ми можемо стверджувати, що схильність обирати стратегію вирішення проблеми в майбутніх фахівців річкового та морського транспорту залежить від сформованості на високому рівні готовності свідомо обирати свою діяльність і контролювати поведінку.

Висновки. Отже, в результаті емпіричного дослідження нам вдалося дослідити, що як особистісна, так і ситуативна тривожність мають зв'язок із особливостями прояву копінг-стратегій особистості. Отримані дані дають нам підставу стверджувати про зв'язок загального рівня життєстійкості з вибором домінуючої копінг-поведінки.

Аналізуючи показники, ми можемо засвідчити взаємозв'язок між життєстійкістю й емоційно-регулятивною сферою майбутніх фахівців річкового та морського транспорту. Виявлено значущі зв'язки між рівнем життєстійкості й такими компонентами саморегуляції, як моделювання, програмування, оцінювання результатів. Це свідчить про те, що чим вищий загальний рівень життєстійкості майбутніх моряків, тим краще вони здатні планувати свою діяльність, адекватно оцінювати свої ресурси

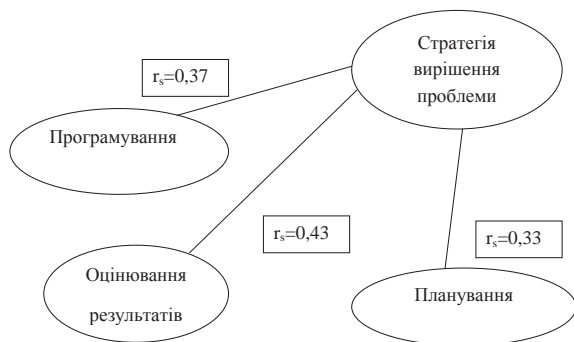


Рис. 7. Фрагмент кореляційної плеяди, яка відворює зв'язки між стратегією вирішення проблем і компонентами системи саморегуляції особистості

зادля подолання проблемної ситуації та усвідомлено ставити перед собою цілі.

Отримані результати є свідченням того, що стресостійкість є складовою системи саморегуляції особистості, а особливості прояву копінг-поведінки визначають здатність особистості протистояти складним життєвим ситуаціям.

Стресостійкість і життєстійкість як складові емоційно-регулятивної сфери особистості мають важливе значення для особистості, зокрема для майбутніх працівників річкового та морського транспорту, оскільки їхня праця зумовлена «особливими умовами».

Проведене дослідження не вичерпує всіх аспектів досліджуваної теми. Порушена нами проблема потребує подальшого розгляду, вивчення стресостійкості й життєстійкості як чинників професійної успішності майбутніх моряків в умовах короткотривалих і довготривалих рейсів.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Аболин Л.М. Психологические механизмы эмоциональной устойчивости человека / Л.М. Аболин. – Казань : Издательство Казанского университета, 1987. – 261 с.
2. Анциферова Л.И. Личность в трудных жизненных условиях: переосмысление, преобразование ситуаций и психологическая защита / Л. И. Анциферова // Психологический журнал. – 1994. – № 1. – С. 3–18.
3. Зайцева Т.Г. Теорія і практика самоменеджменту психофізичних станів моряка з активізації людського ресурсу та подолання проблеми аварійності на флоті : [монографія] / Т.Г. Зайцева, В.Ф. Ходаковський. – Херсон : ХДМА, 2012. – 133 с.
4. Кобзев М.В. Связь жизнестойкости будущих специалистов водного транспорта со стратегиями совладания и защитным механизмами личности / М.В. Кобзев // Сибирский педагогический журнал. – 2009. – № 5. – С. 25–28.
5. Конопкин О.А. Психологические механизмы регуляции деятельности / О.А. Конопкин. – М. : Наука, 1980. – 256 с.
6. Корольчук М.С. Психофізіологія працездатності корабельних спеціалістів в екстремальних умовах : дис. ... док. психол. наук : спец. 19.00.02 «Психофізіологія» / М.С. Корольчук. – К. : Інститут психології ім. Г.С. Костюка АПН України, 2003. – 45 с.
7. Криворучко П.П. Психологічне забезпечення професійної діяльності корабельних спеціалістів у тривалому плаванні : дис. ... канд. психол. наук : спец. 20.02.02 «Загальна психологія» / П.П. Криворучко. – К. : КВПІ, 2002. – 34 с.