

ПРОБЛЕМА ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ПСИХОЕМОЦІЙНОЇ СТІЙКОСТІ ПРОФЕСІЙНОГО МОРЯКА

Зайцева Т.Г.,

Херсонський державний морський інститут

Актуальність проблеми. У наш час науковці ретельно вивчають актуальні та потенційні можливості психіки особистості. Учені визначають сутність, значення та причини стійких негативних психологічних порушень, що призводять до професійної психологічної деформації особистості внаслідок впливу факторів психогенного характеру та хронічного перенапруження психіки професіонала, що працює в певних галузях [1].

Наукові погляди видатних учених І.Павлова, В.Бехтерева та інших на сутність механізмів взаємодії I та II сигнальної системи відкрили шлях до розуміння резервних можливостей психіки особистості, а також указали на можливість їх оптимізації на підставі свідомого психічного самоудосконалення. Саме тому в наш час набуває актуальності психологія активності як розділ наукової психології. Вона спрямовує зусилля на вивчення сутності, закономірностей та механізмів свідомої психічної саморегуляції [1, 2]. Учені доводять, що за певних обставин можуть актуалізуватися резервні функції психіки дорослої та психічно здорової людини. Науковці одноставно підкреслюють значення слів та образів уяви, які можуть виступати в якості специфічних регулятивних інструментів свідомого цілеспрямованого психічного самовпливу з метою підвищення рівня психофізичної стійкості.

У наш час є достатньо науково обґрунтованих підстав, що дозволяють у процесі психологічного та психічного професійного самоудосконалення значно підвищувати рівень психоемоційної стійкості працівників, що працюють у різних професійних галузях. Особливого значення це набуває для представників, що виконують свої обов'язки в межах надзвичайних та екстремальних ситуацій. За нашими висновками, звернення до природних додаткових психічних механізмів буде корисним і для моряків-професіоналів, оскільки це буде підставою забезпечення їх грамотних і виважених дій як в екстремальних умовах відкритого морського середовища, так і в звичайних. Але необхідно усвідомити сутність та значення проблеми підвищення рівня психоемоційної стійкості моряків, що буде підставою збереження їх життя та здоров'я.

Відомо, що сфера морського та річкового транспорту традиційно виступає галуззю міжнародного співробітництва, яка за характером вважається небезпечною для життя і здоров'я моряків-професіоналів. Учені доводять, що кожного року в світі гине більше 2200 моряків [3]. Аналіз статистики свідчить, що смерть моряків унаслідок їх фізичних хвороб складає лише одну чверть з загальної кількості випадків такого роду. Інші

75 % пов'язуються з катастрофами, що відбуваються на суднах, з нещасними випадками по необережності, з убивствами, самогубствами, позапричинним зникненням моряків із суден тощо. Саме хронічне перевантаження психіки працівника морського транспорту тягне за собою зниження рівня його уваги, пам'яті, погіршення рівня самоконтролю, прояв агресивних психічних реакцій чи навпаки, викликає апатію, стресові стани, тривалі негативні настрої. Саме це, як правило, часто і є передумовою трагічних помилок, аварій, надзвичайних ситуацій, що тягнуть за собою втрату здоров'я та життя представників морської професії. До «людського» фактору мають також відношення негативні емоції окремих членів екіпажу, конфлікти, проблеми індивідуального, побутового та міжособистісного характеру, що притаманні значній кількості моряків, а також паніка, хронічна втома, зникнення мотивації, зловживання алкогольними напоями, звернення до наркотичних речовин тощо.

Ці та інші аналогічні фактори поєднують одне: за характером вони всі мають пряме відношення до надзвичайних ситуацій, а тому вимагають від моряків миттєвого та адекватного реагування за умов забезпечення високого рівня їх особистої психоемоційної стійкості.

Основна частина. На мінімізацію смертельних випадків на морі, на нейтралізацію причин, що сприяють ушкодженню фізичного та психічного здоров'я працівників морського та річкового транспорту, спрямовують зусилля світові та вітчизняні морські урядові та неурядові організації. В Україні до таких організацій належить Спілка працівників морського транспорту України (ПРУТУ), Федерація морських профспілок України (ФМПУ), що об'єднує також і моряків, які працюють під прапорами інших держав. Серед іноземних структур відомими є Міжнародна морська організація (ІМО), Міжнародна організація праці (International Labour Organization), Міжнародна палата судноплавства, Всесвітня організація охорони здоров'я тощо.

Міжнародна морська організація розробила Кодекс ПДМНВ – 95, що вступив у силу і діє у наш час ще з першого липня 1997 року. Його зміст безпосередньо спрямований на значне зменшення кількості аварій на суднах, мінімізацію різного роду трагічних інцидентів та нещасних випадків, що можуть тягнути за собою загибель моряків у морі. Згідно з однією з вимог відповідної Конвенції, усі представники суднового складу зобов'язуються ефективно координувати свою діяльність у ситуаціях аварій, а також у процесі виконання професійних обов'язків у звичайних умовах з метою забезпечення максимальної безпеки життя та здоров'я всіх членів екіпажу [3].

Іншими нормативними документами, метою яких є забезпечення безпеки мореплавства, вважаються Кодекс управління безпечною експлуатацією суден та попередження забруднення, а також Кодекс торгового мореплавства [4–6]. У 1978 р. на конференції ІМКО в Лондоні було розроблено та прийнято міжнародну Конвенцію з підготовки і

дипломування моряків та несення вахти – ПДМНВ – 78, що вступила в силу з 28 квітня 1984 року і яка є актуальною по наш час. ІМКО як асамблея Міжурядової морської консультативної організації ще 19 листопада 1981 р. опублікувала Резолюцію, зміст якої було спрямовано на забезпечення повноцінного відпочинку працівників морського транспорту, охорону їх праці та здоров'я, гарантування умов дотримання гігієни праці, надання відповідних житлових приміщень на суднах тощо. Проблема підвищення рівня психофізичної стійкості моряків в екстремальних умовах природного та техногенного походження присвячена і Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі, що вступила в силу 25 травня 1980 р.

В Україні відповідним за змістом та завданням є Кодекс торгового мореплавства. Існує значна кількість інших документів, інструкцій, положень, що чітко регламентують поведінку моряків морського та річкового флоту в надзвичайних ситуаціях. Також вони спрямовують моряків на професійну та психологічну готовність діяти максимально точно в кожній звичайній ситуації. При цьому увага акцентується не лише на необхідності підвищення рівня професіоналізму працівників водного транспорту, а й на забезпеченні у них почуття відповідальності, корпоративної єдності, формуванні вмінь діяти швидко, грамотно, виважено та доцільно.

На наш погляд, особливо важливим є прийняття ІМО 27 листопада 1997 року Резолюції А.820 «Концепція людського елемента, принцип його організації». Цей документ спрямовує увагу на значення так званого «людського» фактора, під яким розуміється значення характеру психічного реагування моряків при виконанні ними своїх професійних обов'язків.

При безумовній важливості змісту відповідних нормативних документів, що ставлять на меті забезпечення безпеки життєдіяльності моряків-професіоналів, їх об'єднує одне: усі вони спрямовуються до свідомості працівників водного транспорту. Тобто нормативна база зобов'язує моряків дотримуватися певних вимог на підставі особистої відповідальності, наполегливості, мужності, вольових зусиль, професійних знань тощо. Але ці та інші психологічні властивості та психічні пізнавальні процеси функціонують у площині актуальної фази психіки моряків. У процесі професійної діяльності ця фаза значно виснажується, а тому об'єктивно перестає бути ефективною та надійною. За нашими висновками, це є однією з причин того, що проблема підвищення рівня психоемоційної стійкості професійних моряків продовжує бути актуальною. І професійні моряки, як і раніше, вимушені працювати у межах впливу психогенних факторів, навіть і у звичайних умовах.

Серед таких факторів учені визначають наступні:

- монотонність характеру праці на борту корабля; у межах відкритого морського середовища цей фактор посилюється різноманіттям вібрацій, коливаннями, різного роду шумами природного та техногенного походження; при територіальній та соціальній обмеженості всі вони у сукупності виступають могутнім чинником зниження рівня уваги моряків,

швидкості та точності їх професійного реагування, психічного напруження та емоційної дестабілізації;

- сенсорна депривація; у сукупності з тривалою розлукою з рідними, відсутністю достатньої кількості зовнішньої інформації, інформації про життя членів родини тощо. Сенсорна ізоляція об'єктивно сприятиме зниженню рівня відчуттів, сприйняття, пам'яті, мислення, погіршенню рис характеру та інших психологічних властивостей особистості моряка;

- психологічна депривація; обмеженість спілкування та вимушеність міжособистісних комунікацій на підставі лише формальних соціальних зв'язків провокує моряків на відчуття психологічного дискомфорту та сприяє підвищенню рівня їх тривожності;

- постійне усвідомлення вірогідності аварійних ситуацій та пов'язаного з цим дефіциту часу на прийняття рішень; на фоні поступового виснаження психіки та нервової системи моряка цей фактор часто виступає об'єктивною підставою дій, недоцільних з точки зору професіоналізму;

- необхідність праці в незручній нічний час, який не співпадає з природними ритмами мозкової активності моряків; разом зі змінами певних кліматичних та географічних зон, у яких опиняються моряки в процесі транспортування вантажів згідно з певними маршрутами, а також внаслідок впливу перемінного магнітного поля, все це у сукупності об'єктивно сприятиме значному зниженню рівня психічного реагування та працездатності працівників даного профілю;

- тимчасове припинення статевої життєдіяльності, що у сукупності з іншими негативними психологічними факторами збільшує негативний вплив на емоційно-вольову сферу моряків.

Загальними наслідками дії факторів психогенного характеру є, як правило, наступні:

- поява у структурі особистості моряка таких деструктивних елементів, як агресивність, байдужість, черствість, безвідповідальність тощо;

- зниження рівня соціально-психологічної адаптації моряка до роботи в умовах відкритого морського середовища;

- зниження якості психічних пізнавальних процесів, що лежать в основі сприйняття моряком зовнішньої інформації та професійного реагування на неї;

- поява та закріплення психоемоційної напруги, схильність до стресових, афективних, депресивних станів, що також є підставою недоцільних професійних дій тощо.

Пропозиції. Тому ми акцентуємо увагу на існуванні об'єктивного протиріччя, сутність якого полягає в безумовно високому рівні вимог до особистості професійного моряка, зокрема до його психіки з одного боку, та реальних можливостей її актуальної фази, що є характерною для стану бадьорості моряка, з іншого.

Відомо, що наявність певного протиріччя обумовлює необхідність його розв'язання. Ми вважаємо, що в межах проблеми, що висвітлюється нами,

визначене протиріччя можна реально зменшити на підставі знаходження та впровадження у процес професійної психологічної підготовки моряків відповідних педагогічних технологій. Ці технології повинні враховувати наукове тлумачення сутності та закономірностей резервних механізмів функціонування психіки сучасного моряка. На наш погляд, підвищення рівня психологічної грамотності та спеціальної підготовки дозволять професійному моряку спиратися на додаткові можливості своєї психіки з метою реального забезпечення психоемоційної стійкості в процесі виконання професійних обов'язків. Ми вважаємо, що саме такий підхід є раціональним і доцільним, оскільки об'єктивно неможливо принципово змінити саму специфіку роботи моряка, який працює у відкритому природному морському середовищі. Тобто зменшити кількість негативних психогенних факторів, що негативно впливають на психіку працівника. Але, за нашими висновками, забезпечувати високий рівень психоемоційної стійкості моряка є доцільним на підставі розкриття природних психічних резервів його психіки. Саме оптимізація резервних механізмів психіки сучасного працівника морського та річкового транспорту сприятиме виваженим професійним діям в умовах відкритого моря з максимальним збереженням життя та здоров'я кожного члена екіпажу.

За нашими дослідженнями, підвищення рівня психоемоційної стійкості працівників морського та річкового транспорту як фахівців, що працюють в умовах хронічного психічного та психологічного перенапруження, може бути продуктивним на підставі цілеспрямованого та педагогічно виправданого формування та вдосконалення особистої психічної культури кожного працівника цієї сфери, а також курсанта ВМНЗ. З цієї метою ми вважаємо за доцільне наступне:

- усвідомлення і наукове обґрунтування суті та значення проблеми підвищення рівня психоемоційної стійкості професійних моряків, а також курсантів вищих морських навчальних закладів з метою мінімізації аварій на суднах різного типу та запобігання пов'язаному з цим травматизму;

- визначення та систематизація правових, соціальних, психологічних, організаційних, економічних чинників, що сприяють поліпшенню психологічної професійної підготовки працівників морського та річкового транспорту;

- визначення найбільш значущих об'єктивних та суб'єктивних факторів, що сприяють дестабілізації функціонування психіки моряка певного посадового статусу;

- визначення та обґрунтування основних напрямків, форм та методів педагогічної роботи зі зміцнення рівня психоемоційної стійкості курсантів та моряків-професіоналів тощо.

Перед керівництвом морського та річкового транспорту, вищих морських навчальних закладів обумовлюється необхідність знаходження та впровадження в практичну дійсність нових та ефективних шляхів психічного самоудосконалення моряків та курсантів ВМНЗ. З цієї метою ми

обґрунтовуємо доцільність формування психічної культури моряка. Цей вид культури передбачає психологічну грамотність, високий розвиток психічних пізнавальних процесів та психологічних властивостей особистості моряка, уміння свідомої психічної саморегуляції.

Певна робота з вирішення цієї проблеми ведеться. Так, удосконалюється зміст нормативних документів, що спрямовані на мінімізацію аварійних ситуацій на морі, зменшення негативних впливів «людського» фактору. З метою забезпечення елементів психологічної грамотності в навчальні плани ВМНЗ України введено, як обов'язковий, навчальний курс «Психологія». Його основне призначення полягає у знайомстві курсантів з сутністю, закономірностями та механізмами функціонування їх особистої психіки, з основними психічними пізнавальними процесами – відчуттям, сприйняттям, пам'яттю, уявою, мисленням, із психологічними властивостями – темпераментом, здібностями та характером. Майбутні працівники морського та річкового транспорту вивчають сутність та значення основних емоційно-вольових станів, причини та наслідки афективних станів, стресів, фрустрації.

Проблемам психологічної професійної підготовки моряка приділяється увага і в Херсонському державному морському інституті. Так, у процесі вивчення навчального курсу «Психологія» курсанти знайомляться з механізмами свідомої психічної саморегуляції, технологією користування методами свідомого психічного самовпливу. У майбутньому це буде підставою протистояння впливу різноманітних психогенних факторів на підставі активізації резервних механізмів психіки моряка. Курсанти II курсу вивчають актуальні та потенційні можливості своєї психіки. У ХДМІ також має перспективу розвиток психологічного центру, до функцій якого входить тестування курсантів з метою вивчення характеру їх індивідуальних психологічних властивостей, проведення елементів психологічного тренінгу з удосконалення рівня психоемоційної стійкості та розвитку професійно доцільних рис характеру, зокрема мужності, відповідальності, наполегливості, працьовитості, тактовності тощо. Доцільним вважається проведення індивідуальних бесід, надання відповідей на окремі питання курсантів з проблем особистих взаємовідносин, побуту, навчання тощо. Корисним може бути активізація просвітницької роботи з боку працівників психологічного центру з проблем психологічної готовності курсантів до проходження практики та виконання обов'язків кадетів, а також зі студентами заочної форми навчання з проблем забезпечення професійної психологічної комфортності. Існує перспектива поповнення бібліотечного фонду ХДМІ новітньою науковою, науково-методичною та навчально-практичною літературою з психології тощо.

З метою пошуку педагогічних шляхів зміцнення емоційно-вольової сфери курсантів вищих морських навчальних закладів та підвищення рівня їх психологічної підготовки до професійних дій у нестандартних умовах відкритого морського середовища, замкненого соціального середовища

особливу увагу ми акцентуємо на значущості методів тренінгової спрямованості. Ми підкреслюємо особливу значущість методів цієї групи щодо формування вмінь психічної свідомої саморегуляції як органічного компоненту психічної культури моряка. У широкому розумінні свідомо психічна саморегуляція є свідомо контрольованим психічним самовпливом, який здійснюється особою за допомогою специфічних методів з метою оптимізації свого індивідуального психофізіологічного стану. Також свідомо психічна саморегуляція розглядається нами як органічний компонент індивідуальної психічної культури працівника морського та річкового флоту [1].

При визначенні видів тренінгу та обґрунтуванні їх доцільності ми виходимо з урахування наступних факторів: а) наявність об'єктивних закономірностей функціонування психіки моряка; б) наявність у структурі його психіки фаз різного призначення; в) органічна єдність у структурі психіки працівника морського та річкового транспорту усіх психічних явищ; г) необхідність підвищення рівня психоемоційної стабільності курсантів ВМНЗ як майбутніх дипломованих працівників. Саме ці та інші фактори дозволяють визначити психологічний самотренінг та його різновиди достатньо впливовим педагогічним методом психічного та психологічного самоудосконалення.

Специфіка психологічного самотренінгу розкривається в його синтетичності, зокрема: а) самоспрямованості дій курсанта як майбутнього моряка, що зобов'язує його діяти самостійно та цілеспрямовано; б) процесуальності, що вимагає виділення певного часу для формування та закріплення певних психічних реакцій, умінь та навичок свідомого психічного самовпливу; в) значна активізація в структурі психіки майбутнього дипломованого моряка усіх її компонентів – психічних явищ, фаз та рівнів, індивідуального «я»; г) наявність технології самотренінгу, що складається з різноманіття інших методів та прийомів.

На основі врахування визначеної специфіки самотренінгу як сукупного педагогічного методу, а також уже існуючих у педагогіці класифікацій методів, в основу загальної класифікації методів тренінгової спрямованості нами покладено принцип функціонального призначення. Цей принцип, як ми вважаємо, дозволяє забезпечувати орієнтацію курсантів на мету свого професійного психічного та психологічного самовдосконалення у межах професійної підготовки. Цей принцип спрямовано на розмежування функцій кожної з двох основних груп методів тренінгової спрямованості:

а) підвищення, оптимізацію рівня актуальної фази психіки курсанта та окремих характеристик його психічних явищ;

б) свідому оптимізацію резервних фаз психіки – потенційної та інтуїтивної, що і буде підставою реального протистояння психогенним факторам.

Тому ми обґрунтовуємо доцільність об'єднання видів самотренінгів у дві основні групи:

- а) «актуалізуючі»;
- б) «стимулюючі».

Висновки. Безумовно, упровадження в процес професійної психологічної підготовки моряків психологічних тренінгових технологій не вирішить повністю проблему підвищення рівня психоемоційної стійкості курсантів як майбутніх професіоналів. Ця проблема повинна розв'язуватися на підставі системного комплексного підходу. Але опора на резервні механізми психіки сучасного професійного моряка, доцільність якої обґрунтовується нами у статті, може розглядатися стратегічно значущою щодо забезпечення високого рівня психоемоційної стабільності сучасного моряка на підставі оптимізації потенційних можливостей його психіки.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Зайцева Т.Г. Свідома саморегуляція як компонент психічної культури працівника ОВС : практикум. – Херсон : ХЮІ НУВС, 2003. – 68 с.
2. Гримак Л.П. Резервы человеческой психики. Введение в психологию активности. – М. : Политиздат, 1987. – 284 с.
3. Позолотин Л.А., Торский В.Г. Конвенция ПДМНВ – 78–95 / Обзор основных изменений. – Одесса : Порты Украины, 1998. – 40 с.
4. Торский В.Г., Топалов В.П. Управление судовыми экипажами : навчально-практичний посібник. – Одеса : Астропринт, 2000. – 212 с.
5. Позолотин Л.А., Торский В.Г. Международные конвенции, кодексы, рекомендации ИМО и МОТ. – Одесса : Астропринт, 1998. – 108 с.
6. Топалов В.П., Торский В.Г. Международные соглашения и документы, регламентирующие морское судоходство. Части I–III. – Одесса : ИКУ ОГМА, 1996. – 72 с.