

**УДК 159.9.01:656.61.052:658.3.05:316.46(045)=161.2**

**Безлуцька Олена Петрівна**

кандидат історичних наук, доцент,  
доцент кафедри гуманітарних дисциплін,  
Херсонська державна морська академія

**Безлуцкая Елена Петровна**

кандидат исторических наук, доцент,  
доцент кафедры гуманитарных дисциплин,  
Херсонская государственная морская академия

**Bezlutska Olena**

Ph.D., Associate Professor Department of Humanities,  
Kherson State Maritime Academy

**ПСИХОЛОГІЧНІ ЧИННИКИ ВПЛИВУ НА ЛІДЕРСЬКІ ЯКОСТІ**

**СУДНОВОДІЯ В УМОВАХ РЕЙСУ**

**ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ ВЛИЯНИЯ НА ЛИДЕРСКИЕ**

**КАЧЕСТВА СУДОВОДИТЕЛЯ В УСЛОВИЯХ РЕЙСА**

**PSYCHOLOGICAL INFLUENCE FACTORS ON THE NAVIGATOR'S  
LEADERSHIP SKILLS DURING THE VOYAGE**

**Анотація:** У статті проаналізовано психологічні чинники, що впливають на лідерські якості судноводіїв. Розглянуто вітчизняні та зарубіжні класифікації факторів психотравмуючого характеру, які впливають на морських фахівців в умовах рейсу.

**Ключові слова:** лідерські якості, психологічні фактори, судноводії, стресостійкість.

**Аннотация:** В статье проанализированы психологические факторы, влияющие на лидерские качества судоводителей. Рассмотрены отечественные и зарубежные классификации факторов психотравмирующего характера, которые влияют на морских специалистов в условиях рейса.

**Ключевые слова:** лидерские качества, психологические факторы, судоводители, стрессоустойчивость.

**Summary:** The article analyzes the psychological influence factors on the navigator's leadership skills. The national and foreign classifications of the psycho-traumatic factors that affect the maritime professionals during the voyage have been described.

**Key words:** leadership skills, psychological factors, navigators, stress resistance.

Учені небезпідставно відносять морські судна до найбільш специфічних виробничих об'єктів, «екіпажі яких в силу зон праці та відпочинку, безперервно, цілодобово, протягом багатьох тижнів та місяців плавання, знаходяться під впливом складного комплексу несприятливих природних, виробничих і побутових фізичних, хімічних, біологічних і психосоціальних факторів. Надійність діяльності, безпека та збереження здоров'я моряків ... з врахуванням умов рейсу, тривалої сенсорної, сексуально і соціальної депривації, зумовлюється в значній мірі фізіолого-метаболічним потенціалом організму, індивідуально-типологічними особливостями вищої нервової діяльності і психологічними властивостями особистості» [8, с.11]. Саме тому для моряків притаманний ефект психофізичної виснаженості, що в першу чергу проявляється на фоні зниження рівня стресостійкості, яка, як нами було вже доведено в попередньому розділі, виконує роль базового рівня для формування в судноводіїв лідерських якостей. Учені вказують на негативне значення фактору втоми, що виступає причиною зниження швидкості реагування судноводіїв та якості делегування ними повноважень [7].

У науковій літературі достатньо повно проаналізовано специфіку умов, у межах яких працюють фахівці морського та річкового транспорту, хоч при цьому залишаються відкритими шляхи подолання ними негативного впливу на працездатність членів суднового екіпажу як рівня експлуатації, та і управлінського рівня. Так, учені визначають об'єктивно – суб'єктивне

походження факторів психотравмуючого характеру, які щоденно й цілодобово впливають на моряків та сприяють зниженню рівня їх працездатності – інтелектуальної, фізичної, емоційно-вольової тощо.

Науковці дотримуються різних підходів щодо класифікації цих факторів. Л. Щафран і Е. Псядло поділяють їх на наступні групи: природні, виробничі, побутові, ергономічні та соціально-психологічні [8, с. 5]. Ми вважаємо більш зручною іншу класифікацію, що пропонується автором Т. Зайцевою: природно-техногенні, соціально-психологічні та соціально-правові [5, с. 8-11].

До першої групи природно-техногенних факторів, що негативно впливають на психічні процеси та емоційно-вольові стани, науковець відносить такі: морське середовище, для якого природними є небезпечні шторми, цунамі; наявність постійно діючих вібрацій, монотонність звукової палітри, що постійно оточує моряків, різноманіття шумів як природного походження, так і суто техногенного, що тягне за собою погіршення уваги, зниження швидкості реагування та втому; постійне переміщення судна з одного часового поясу в інший, що веде до збою природних біологічних ритмів, а також примушує фахівця нести вахту в незручний нічний час при повній відповідальності за безпеку судна, життя членів суднового екіпажу та вантажу; можливість виникнення техногенних аварій та пожеж, забруднення водної акваторії; фактична необмеженість часу роботи, що призводить до інтенсифікації праці усіх членів суднового екіпажу; незвичні погодні умови, температурні показники, що виснажують психофізичний стан моряків; невисокий рівень технічного обладнання та автоматизації на судах старого зразку та інше.

Групу соціально-психологічних факторів складають наступні: чітка обмеженість звичного соціального простору території судна та далека відстань від рідного краю, членів родини, рідних та друзів; протягом усього рейсу усвідомлення кожним працівником на борту судна вірогідності техногенної аварії чи аварії внаслідок природних явищ, які можуть бути небезпечними для

життя членів суднового екіпажу, судна та вантажу; зменшення фізичної активності членів суднового екіпажу внаслідок обмеження території судна та розвиток гіподинамії та гіпоксії, що ведуть до порушень функцій організму (кровообігу, органів дихання, опорно-рухового апарату, кисневого голоду в клітинах організму людини тощо); необхідність прийняття вірного рішення в умовах вкрай обмеженого часу, в незручний час, в стані високого рівня втоми, в ситуаціях екстремального та несподіваного характеру; різні види депривації – інформаційної, сенсорної, соціальної, емоційної, інтелектуальної, сексуальної тощо; особиста відповідальність суднових офіцерів за розпорядження, накази, делегування та якість їх виконання з боку підлеглих; не завжди задовільний рівень соціально-психологічної та психофізіологічної адаптації членів суднового екіпажу до умов роботи в морі та незвичних кліматичних поясах; перебування в полікультурному середовищі (мультинаціональному екіпажі); необхідність користування англійською мовою як робочою; різноманіття індивідуальних психологічних властивостей членів суднового екіпажу як представників різних регіонів, націй, культур, соціальних прошарків, тобто рис їх характеру, звичок до певної їжі, віросповідань та необхідності з їх боку дотримуватись певних релігійних ритуалів; робота в колективі, члени якого можуть характеризуватися низьким рівнем морального виховання та бути носіями таких небезпечних для роботи в морі рис характеру, як зверхність, безвідповідальність, ледачість, жорстокість, низький рівень професіоналізму; прихильність деяких підлеглих до алкогольних напоїв, наркотичних засобів, азартних ігор; обмеженість статевої життєдіяльності; високий рівень відповідальності суднових офіцерів-лідерів за якість виконання розпоряджень, за безпеку рейсу, життя членів суднового екіпажу; можливість виникнення на борту судна міжособистісних та групових конфліктів.

До наступної групи соціально-правових факторів відносять такі: збільшення норм робочого часу через непередбачені ситуації, наприклад, виходу із строю певного обладнання (за даними загальновідомої статистики,

робочий час для 40% працюючих старших помічників капітанів та капітанів становить на добу 16 годин, що вдвічі перебільшує норми трудового законодавства та умови контракту); розчарування внаслідок недотримання з боку морської крїїнгової компанії зобов'язань стосовно вчасних грошових виплат, забезпечення умов відпочинку, Інтернет-зв'язку з рідними тощо; хвороби члена екіпажу; події непередбаченого характеру; порушення режиму харчування на судні та його якості; відсутність на борту судна штатної одиниці лікаря-професіонала та, відповідно, обладнаної медичної лабораторії з метою надання негайної та кваліфікованої допомоги; відсутність регламентованої межі обов'язків та відповідальності кожного за свою частку роботи; значна кількість законодавчих документів, правових актів, інструкцій, зміст яких значно обмежує дії та ініціативу як членів суднового екіпажу, так і представників офіцерського складу; наявність фактору конкуренції, що в умовах надлишку фахівців морської галузі та скорочення робочих місць тягне за собою психологічне напруження через страх втратити своє робоче місце; розуміння безперспективності подальшого кар'єрного зростання; відчуття небезпеки від можливостей розбійного нападу на судно піратів та інше.

Є. Бугакова в дисертаційному дослідженні «Психолого-педагогічне супроводження в подолання комунікативних бар'єрів у курсантів вузів морського профілю» [3] в якості причин психогенного характеру називає наступні: «скорочення кількості людей на борту, сумісництво обов'язків, збільшення темпів рейсу та зменшення тривалості стоянок судна, зростаюча відповідальність та збільшення об'ємів документообігу між судном та офісом, а також нові вимоги щодо обслуговування сучасних танкерів. Як наслідок, збільшується об'єм робіт, що виконуються, зростає рівень фізичного та психологічного навантаження на моряків. Усугубляє ситуацію також наявність мультинаціонального складу сучасних суднових екіпажів. Відсутність спілкування на рідній мові зводить до мінімуму вірогідність створення доброї соціальної спільноти та позитивного робочого клімату в багатонаціональних екіпажах. Саме тому, через такі обмежені людські

ресурси, обмеженість часу, втому від важкої роботи, культурні відмінності членів команди – представників різних країн, офіцерам вкрай необхідно уміти контактувати, узгоджено взаємодіяти один із одним, розв'язувати конфлікти та підтримувати високий рівень згуртованості суднової команди» [3, с. 23-24].

На підставі проведення експериментальних робіт учені приходять до висновків, що «виробничі ситуації, які супроводжуються підвищеним рівнем психоемоційної напруги під час складних проводок судна і в нештатних ситуаціях, миттєво та неоднозначно викликали суттєві зміни показників геодинаміки, особливо виражені в нічний час. Причинами дезадаптації являються як надлишковий екзогенний стрес-вплив, так і вихідна функціональна недостатність будь-якої системи організму або діяльність впливу комплексу шкідливих факторів із поступовим виснаженням адаптаційних резервів організму моряка. Крім того, інформаційна, енергетична та структурна неузгодженість регуляторних механізмів здійснюється поступово, аж до десинхронізації адаптаційних механізмів на різних рівнях регуляції та управління функціональною системою організму, відповідальної за формування та підтримку активного виробничого динамічного стереотипу» [8, с. 103]. При цьому в якості фактору успішності фахівців морської справи вчені називають їх емоційну стійкість. Одночасно з цим доводиться, що в ситуаціях значного напруження ЦНС судновода у нього розвивається стійке перевтомлення, а на кінцевому етапі рейсу фактор перевтомлення стає причиною професійних помилок, кількість яких збільшується в судових офіцерів у два рази, «що свідчить про погіршення надійності діяльності командного складу, безпосередньо відповідального за безпеку судна. ...Таким чином, незважаючи на відсутність різко виражених змін в діяльності ЦНС, достовірне погіршення функціонального стану, розумової працездатності та психоемоційної напруги, що спостерігалось у членів екіпажу, вказує на негативний вплив несприятливих умов судового середовища, напруженого характеру праці та тривалого перебування в морі» [8, с. 104-105].

Явище емоційної стійкості науковці трактують як властивість, що забезпечує діяльність індивіда в процесі напруженої ситуації завдяки забезпеченню гармонійної взаємодії її окремих елементів між собою, що сприяє успішному досягненню мети [1]. Згідно П. Зільберману, «емоційна стійкість» – це інтеграційна властивість особистості, що сприяє забезпеченню оптимально успішного досягнення людиною поставленої мети в умовах складної емотивної обстановки [6]. Ми вважаємо за необхідне звернути увагу на висновок учених відносно зв'язку рівня емоційної стійкості моряка та проявом його емоційно-вольових якостей, де останні виступають базовою основою виваженого професійного реагування судноводія-лідера, прояву його моральних якостей, психологічних установок на неодмінне досягнення поставленої мети, мобілізації його резервних можливостей [2, с. 73 ].

О. Даніленко в своїй роботі «Психологічні основи управління на морському транспорті» [4] доводить закономірність, згідно якої, зниження рівня емоційної стійкості моряка тягне за собою небезпечні професійні помилки, що провокують небезпеку судноплавства та підвищують рівень аварійності на флоті. Поряд з цим, як відмічають учені, значно знижується якість професійного реагування судноводія завдяки погіршенню рівня його сприйняття, уваги, пам'яті, деяких видів мислення, проявів втоми та хронічного психологічного напруження.

Таким чином, аналіз наукових джерел дозволяє прийти до висновків про специфіку роботи судноводіїв на борту судна, що пов'язана з наявністю значної кількості факторів психотравмуючого характеру. Тривале та цілодобове знаходження представників керівного складу в цих умовах тенденційно призводить до значного зниження рівня їх стресостійкості як базової лідерської якості, а також до появи в структурі лідера-судноводія деструктивних елементів психологічної професійної деформації, що, відповідно, заважатиме максимально повноцінному здійсненню ними своїх лідерських функцій. Визначення цих об'єктивно існуючих закономірностей ставить за необхідне в процесі навчання майбутніх судноводіїв в навчальних

морських закладах створювати психологічні умови для забезпечення в них більш високого рівня емоційної стабільності поряд із розвитком лідерських якостей другого рівня – рівню лідерської ініціативи.

### **Література:**

1. 1.Аболин Л. М. Психологические механизмы эмоциональной устойчивости человека. – Казань : Издательство Казанского университета, 1987. – 261 с.
2. Броневицкий Г. А., Ладнов С. Н. Психическая устойчивость – залог надежности профессиональной деятельности моряка / Морской сборник. – 2006. – № 4. – С. 70-74.
3. Бугакова Е. С. Психолого-педагогическое сопровождение в преодолении коммуникативных барьеров у курсантов вузов морского профиля. / Дисс. канд. психол. наук. Специальность: 19.00.07 – педагогическая психология (педагогические науки). – Ростов-на-Дону, 2015. – 172 с.
4. Даниленко А. А. Психологические основы управления на морском транспорте: Учебник. – СПб. : Издательство Санкт-Петербургского института истории РАН «Нестор-История», 2004. – 395 с.
5. Зайцева Т. Г. Психічна культура як фактор психоемоційної стійкості моряка. – Херсон : ХДМІ, 2009. – 99 с.
6. Зильберман П. Б. Эмоциональная устойчивость оператора. – В кн. : Очерки психологии труда оператора. – Наука, 1974. – С. 138-172.
7. Торский В. Г., Позолотин Л. А. Усталость на судне убивает : Продолжительность рабочего времени и времени отдыха моряков. – Одесса : Порты Украины, 1998. – 32 с.
8. Шафран Л. М., Псядло Э. М. Теория и практика профессионального психофизиологического отбора моряков. – О : Фенікс, 2008. – 292 с.