ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ І.І. МЕЧНИКОВА
Факультет психології та соціальної роботи
Кафедра практичної та клінічної психології

Кваліфікаційна робота

на здобуття ступеня вищої освіти «магістр»

Дослідження психологічної професійної деформації особистості моряка.
The study of psychological professional deformation of the personality of the seamen workers

Виконала: здобувач заочної форми навчання
спеціальність _053__ _____Психологія
Шульгіна Алла Миколаївна
Керівник професор, доктор біологічних наук,
зав. кафедри практичної та клінічної психології
Псядло Е.М. _____
Рецензент професор, старший науковий
співробітник УкрНДІ Медицини транспорту
МОЗ Панов Б.В. _____

Рекомендовано до захисту:
Протокол засідання кафедри
практичної та клінічної психології
№ _4__від 27 листопада _2023_р.
Завідувач кафедри
_____ Псядло Е.М.

Захищено на засіданні ЕК № _
протокол № _ від _____202____ р.
Оцінка_____/_____/___
(за національною шкалою, шкалою ECTS, бали)
Голова ДЕК

Одеса – 2023

ЗМІСТ

ВСТУП..... 4

РОЗДІЛ 1. АСПЕКТИ ВИВЧЕНЯ ДЕФОРМАЦІЇ ОСОБИСТОСТІ, ЯКА ЗВ'ЯЗАНА З ПРОФЕСІЙНОЮ ДФЯЛЬНІСТЮ МОРЯКА..... 8

1.1. Морська діяльність, як умови формування особистості професіонала .. 8

1.2. Вплив особливих умов труда на особистість моряка..... 12

1.3. Взємозв'язок трудового стажу, віку та обов'язків з окремими компонентами деформації особистості 17

1.4. Вивчення психологічних особливостей переживання самотності моряків 21

1.5. Діагностика професійного вигоряння у моряків 25

Висновки до 1 розділу 31

РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЯ І ХОД ЕМПІРИЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ПСИХОЛОГІЧНОЇ ПРОФЕСІЙНОЇ ДЕФОРМАЦІЇ ОСОБИСТОСТІ МОРЯКА. ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ, МЕТОДИ ТА МЕТОДИКИ..... 34

2.1. Цілі, завдання та гіпотези дослідження..... 34

2.2 Опис вибірки випробуваних 35

2.3 Опис процедури та методів дослідження. Методики дослідження деформації особистості моряка 39

Висновок до 2 розділу 43

РОЗДІЛ 3. АНАЛІЗ ТА ІНТЕРПРИТАЦІЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ДОСЛІДЖЕННЯ ПСИХОЛОГІЧНОЇ ПРОФЕСІЙНОЇ ДЕФОРМАЦІХ ОСОБИСТОСТІ МОРЯКА..... 45

3.1. Аналіз рівня виразності тривоги, фрустрації, та психологічних станів моряків з різним стажем роботи..... 45

3.2. Аналіз рівня професійного вигоряння у моряків..... 51

3.3. Аналіз рівня депресії у командного та рядового складу 60

3.4. Рекомендації щодо профілактики психологічної професійної деформації особистості моряка..... 63

Висновки до 3 розділу 68

ВИСНОВКИ 72
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ..... 77
ДОДАТКИ..... 85

ВСТУП

Актуальність теми. Унаслідок процесів глобалізації, що спостерігаються у світі, інтенсивно змінилася динаміка міжнародних перевезень. На сьогоднішній день, морські перевезення складають 75% всієї світової торгівлі, і обсяги морської торгівлі становлять понад 60% світового торгового обороту. Це призвело до змін на міжнародному ринку праці для моряків, з українськими фахівцями, які за численністю займають п'яте місце.

Сучасні морські маршрути переважно контролюються транснаціональними судноплавними компаніями, чиї судна плавають під "зручними" прапорами. Це не лише надає певні податкові переваги, але також дозволяє уникнути виконання міжнародних та національних вимог у сфері охорони праці та забезпечення безпеки працівників.

У таких соціально-економічних умовах успішність моряка залежить від його професійної компетентності та стану психосоматичного здоров'я. При цьому відновлення та підтримання здоров'я після захворювань і травм практично повністю покладається на самого працівника.

Українські психологи провели цікаві дослідження, пов'язані з психологічними аспектами в професійній діяльності моряків у різних умовах. Наприклад, М. Корольчук досліджував психофізіологічні аспекти працездатності корабельних спеціалістів в екстремальних умовах.

Професійне життя корабельних спеціалістів під час тривалих морських плавань було аналізоване П. Криворучком щодо психологічного забезпечення їхньої діяльності.

Психологічні аспекти також були предметом досліджень у професійній діяльності моряків цивільного флоту. Наприклад, Л. Єнькова вивчала уявлення про час життя моряків-судноводіїв цивільного флоту та виділила професійні особливості їхніх уявлень про час.

Ф. Щербіна досліджувала формування захисних та пристосувальних реакцій організму моряків під час трансширотних рейсів різної тривалості.

А. Побідаш вивчав особливості екстремальної діяльності моряків, аналізуючи психологічні аспекти структурних компонентів життєстійкості моряків, які перебували у піратському полоні.

Дослідження психологічної професійної деформації моряка є актуальним завданням в сучасному світі, і ця робота може сприяти розв'язанню цієї проблеми та покращенню якості життя моряків, що важливо для безпеки та економічного розвитку багатьох країн. Вивчення психологічної професійної деформації особистості моряка дуже важливе для розуміння та вирішення проблем, що стосуються психологічного стану та здоров'я цих професіоналів. Моряцтво вимагає від моряків не лише фізичної витривалості, але й психічної стійкості в умовах тривалої відсутності близьких і впливу навколишнього середовища на психіку.

Психологічна професійна деформація визначається як системний процес порушення психічної стійкості особистості моряка під впливом психологічних та соціальних чинників, пов'язаних з професійною діяльністю.

Фактори, що впливають на психологічну професійну деформацію, можуть бути розділені на внутрішні (особистісні) і зовнішні (соціальні та професійні). Серед них відсутність родинного оточення, тривала відсутність на суходолі, соціальна ізоляція, висока відповідальність за безпеку, екстремальні ситуації на борту судна тощо.

У цій площині надзвичайно актуальним є здійснення всебічного психологічного аналізу особливих умов діяльності моряків далекого плавання, вивчення психологічних особливостей впливу професійної діяльності на особистість і життя моряків. Це, своєю чергою сприятиме формуванню більш розвинених професійно-психологічних якостей моряків, упровадженню сучасних ефективних технологій навчання та психологічного супроводження їх професійної діяльності.

Мета дослідження. Ця магістерська робота має на меті дослідити психологічну професійну деформацію особистості моряка, її причини, вплив на особистість та професійну діяльність, а також розробити практичні

рекомендації для психологічної підтримки моряків. Дослідження включатиме теоретичний аналіз, методологію дослідження, емпіричну частину та обговорення результатів. Дослідження полягає у вивченні особливостей психологічної деформації працівників водного транспорту в умовах професійної діяльності залежно від терміну перебування у професії, віку та посади. Вплив віку на вигоряння неоднозначно. У деяких дослідженнях виявлено схильність до вигоряння як осіб старшого, так і молодого віку.

Ця робота може стати важливим внеском у розуміння проблеми психологічної професійної деформації серед моряків та сприяти покращенню психологічної підтримки цієї професійної категорії. Вона може бути корисною як для моряків та їхніх родин, так і для фахівців у галузі психології, а також для роботодавців, які працюють у сфері морського транспорту.

Завдання. У процесі дослідження передбачалося вирішення наступних завдань:

1. Проаналізувати емоційний стан працівників водного транспорту
2. Проаналізувати рівень виразності тривоги, фрустрації потреб та психологічних захистів моряків з різним стажем роботи.
3. Проаналізувати рівень професійного вигоряння у моряків.
4. Проаналізувати рівень депресії у командного та рядового складу
5. Дати оцінку рівня психологічної професійної деформації

Об’єкт дослідження – професійна деформація особистості моряка.

Предмет дослідження – соціально-психологічні чинники професійних деформацій у моряків.

Методи дослідження. Для розв’язання поставлених завдань у роботі були використані наступні методи:

– теоретичні: розширений аналіз наукової літератури, яка ілюструє проблеми у вивченні соціально-психологічних причин професійних деформацій у працівників флоту;

– емпіричні: психодіагностичні методики; методи математичної обробки даних (статистичні і аналітичні).

До психодіагностичного інструментарію увійшли такі методики:

1) «Опитувальник для виявлення вигорання» (К. Маслач, С. Джексон)

2) Опитувальник великої депресії (англ. Major Depression Inventory)

3) Діагностика самооцінки за Айзенком. Особистісний опитувальник Г. Айзенка.

Організація і база проведення емпіричної роботи. Для формування зразку була використана випадкова вибірка моряків з різних компаній і типів суден, 58 осіб віком від 20 до 60 років. Для збору даних використовувалися анкети та інтерв'ю.

Структура роботи. Дана робота складається зі вступу, 3-х розділів, висновків, списку використаних джерел, та додатків. Основний зміст роботи, виконаний на сторінках комп’ютерного набору, містить 16 таблиць та має загальний обсяг 85 сторінок.

РОЗДІЛ 1. АСПЕКТИ ВИВЧЕНЯ ДЕФОРМАЦІЇ ОСОБИСТОСТІ, ЯКА ЗВ'ЯЗАНА З ПРОФЕСІЙНОЮ ДФЯЛЬНІСТЮ МОРЯКА

1.1. Морська діяльність, як умови формування особистості професіонала

У сучасний час існує низка професій, які можна віднести до розряду особливо складних. Однією з таких професій є праця моряка. Професія моряка є унікальною та вимагає від особистості ряду особливостей, які формуються під впливом специфічних умов професійної діяльності.

Специфіка діяльності моряків пов'язана з соціальною та сенсорною ізоляцією, кумулятивним впливом хвиль та вібрації, кліматичними контрастами, цілодобовим режимом роботи, підвищеною інтенсивністю та обсяговим напруженням трудової діяльності. Усі ці та інші екстремальні фактори впливають на всіх працівників, незалежно від їх професійної належності [3].

У дослідженнях ряду авторів в основному розглядається вплив вищезазначених факторів на нервову систему, процес праці (діяльність, обробка інформації) з точки зору інженерної психології, яка вивчає особливості різних видів операторської діяльності моряків в контексті динамічного зв'язку елементів "людина-судно" [1,2].

Професія моряка відрізняється від інших професій не лише через її специфіку, але й через вплив різних факторів на психологічний стан і особистісну структуру моряків. Морська праця часто пов'язана з фізичними викликами, такими як тривалість перебування на судні, небезпеки, пов'язані з робочими операціями та обмежене простірне середовище. Наприклад, моряки можуть стикатися з підйому тяжких вантажів, роботою на висоті та іншими фізичними труднощами. Ці фізичні фактори можуть впливати на здоров'я та психофізичний стан моряка [25].

Моряки проводять тривалий час на борту судна, подалі від своїх родин та близьких. Це може призводити до почуття самотності, соціальної ізоляції та

віддаленості від домашнього середовища, що впливає на їхню психологічну стабільність [6]. Морська діяльність часто супроводжується небезпеками, такими як шторми, пожежі, аварії та інші негативні події. Може включати в себе стихійні лиха, віддаленість від медичної допомоги. Ці стресові ситуації також можуть мати великий вплив на психологічний стан моряка [29].

Робочий графік моряка може бути надзвичайно непередбачуваним і може включати в себе довгі зміни та обмежену можливість відпочинку. Це може викликати втому, роздратованість та стрес [5]. Культурні та етнічні різниці можуть впливати на психологічний стан моряків. Деякі культури можуть мати власні специфічні підходи до роботи на морі та можуть відрізнятися у відношенні до ризиків і стресу [34].

Моряки піддаються впливу різних екологічних факторів, таких як кліматичні умови, погодні умови, забруднення водоймищ та інші екологічні аспекти. Ці фактори можуть впливати на фізичне та психічне здоров'я моряків і викликати стрес та тривожність [33]. Моряки часто взаємодіють з різними людьми на борту судна, але це соціальне оточення може часто змінюватися з кожним рейсом. Постійна зміна команди та співробітників може викликати почуття відокремленості та недостатньої підтримки [25].

Ці фактори не є вичерпним списком, і кожен з них може впливати на психологічний стан моряка і його особистісну структуру, яка виявляється у різних аспектах їхньої особистості, таких як емоційне вигорання, тривожність, депресія та інші. Детальний аналіз цих факторів в контексті формування психологічних особливостей моряка допоможе краще зрозуміти.

Професійна направленість моряка означає його зосередженість на професійних завданнях та обов'язках, пов'язаних з роботою на морі. Ця направленість може включати в себе такі аспекти:

Командний підхід: Моряки часто працюють в командах на судні. Професійна направленість включає в себе здатність до співпраці, слухання командира та виконання обов'язків для забезпечення безпеки та ефективності роботи.

Вміння приймати рішення: Моряки повинні бути готові приймати важливі рішення, особливо в надзвичайних ситуаціях на морі. Професійна направленість включає в себе навички аналізу та прийняття рішень в стресових умовах.

Дисципліна та відповідальність: Моряки повинні бути дисциплінові та відповідальні, оскільки навігація та безпека на морі вимагають точності та дотримання правил.

Специфіка професійної направленості моряка визначається особливостями роботи на морі та впливом цих умов на особистісний розвиток.

Робота на морі часто пов'язана з непередбачуваними ситуаціями, погодними умовами та технічними проблемами. Моряки повинні бути готові до стресових ситуацій та вміти впоратися з ними.

1. Довгі періоди віддаленості від дому: Специфіка професії моряка може призводити до тривожності та незабезпеченості від віддаленості від сім'ї та дому. Це може впливати на психологічний стан моряків [25].

2. Прийняття важких рішень: Моряки часто знаходяться в ситуаціях, де вони повинні приймати важливі рішення щодо безпеки судна та екіпажу. Це може створювати психологічний тиск та впливати на їхню самооцінку [33].

3. Соціальна ізоляція: Моряки можуть відчувати соціальну ізоляцію через обмежений контакт зі своєю сім'єю та суспільством на борту судна. Це може викликати почуття самотності та відокремленості [30].

4. Розуміння специфіки професійної направленості моряка та її впливу на особистісний розвиток є важливим для розробки програм та методів підтримки психологічного здоров'я моряків та для покращення їхньої адаптації до умов професійної діяльності на морі.

Переваги і виклики децентралізації в прийнятті рішень: У морських умовах, команди зазвичай мають обмежений доступ до ресурсів та підтримки від сухопутного світу. Це може вимагати децентралізованого прийняття рішень, де окремі моряки можуть бути відповідальні за конкретні завдання та

рішення. З одного боку, це може розвивати навички самостійності та ініціативи. З іншого боку, це може створити додатковий стрес через відповідальність за важливі аспекти безпеки та діяльності судна [33].

Психологічний націоналізм та міжкультурні аспекти: Робочі команди на суднах можуть бути міжнародними, і члени команди можуть походити з різних країн та культур. Це може призводити до міжкультурних викликів та необхідності адаптації до різних стилів спілкування та роботи. Психологічний націоналізм, тобто підтримка та розвиток національного ідентифікації серед моряків, також може впливати на їхню професійну направленість [29].

Вплив навчання та підготовки: Рівень навчання та підготовки моряка може впливати на його професійну направленість. Якщо моряк отримав високий рівень навчання та навичок, це може збільшити його впевненість у власних здібностях та спроможностях вирішувати завдання на судні.

Як зазначає Т.Г. Зайцева, специфіка роботи моряків на борту судна полягає у тривалому та цілодобовому перебуванні у полі постійного впливу на них значної кількості психотравмуючих подразників, що зумовлює об’єктивну суперечність між високим рівнем вимог з боку морської професії та актуальними можливостями психіки кожного професіонального моряка. Наслідками психофізичного та емоційного перевантажень є його інтелектуальне та психофізичне перевантаження, зниження якості здоров’я, погіршення якості професійної комунікації, лідерських якостей та, зокрема, культури безпеки, поява у структурі особистості елементів професійної психологічної деформації. Об’єктивними проблемами є інтенсифікація психофізичного стану моряків внаслідок тривалого та цілодобового перебування їх на борту судна в умовах постійного впливу психотравмуючих чинників; збільшення нормативів робочого часу при недостатній тривалості повноцінного відпочинку та появи, і, як результат, хронічної втоми; невисокий рівень соціально-психологічної адаптації моряків до роботи у багатонаціональних екіпажах; невідповідний рівень індивідуальної стресостійкості; невисокий рівень культури безпеки, що зумовлюється

невиправданими ризиками, халатністю, у деяких випадках вживанням алкогольних напоїв; знижений рівень контролю діяльності членів екіпажу завдяки його формалізації; наявність постійно діючих чинників психотравмуючого характеру, що діють за медитативними принципами, зокрема шуми різного походження, випромінювання, вібрації, зміна часових зон тощо [46].

Таким чином, дослідження психологічної професійної деформації моряків показують, що ця професія може впливати на різні аспекти особистості, включаючи емоційний стан, рівень стресу, відчуття самотності та соціальної втоми. Фактори, що впливають на особистість моряка, включають тривалість робочого стажу, вік, тип судна, обов'язки та психосоціальне середовище на борту, та ін. Професія моряка є особливою і вимагає від представників цієї професійної групи високої стійкості, адаптивності та резервів у психологічному благополуччі. Особливості цієї професії включають тривалу відсутність на суходолі, екстремальні ситуації на борту судна, відсутність родинної підтримки, ізоляцію від звичайного соціального середовища та високу відповідальність за безпеку екіпажу та судна.

Професійна направленість моряка є важливою і особливою характеристикою, яка визначає психологічний, фізичний та соціальний адаптаційний потенціал цієї професійної групи. Специфіка професійної направленості моряка вимагає високого рівня стресостійкості, самодисципліни та вміння приймати рішення в умовах невизначеності. Особистості моряків випробовуються в різних аспектах, включаючи фізичне та психологічне благополуччя. Професійна направленість моряка є невід'ємною частиною його життя та роботи.

1.2. Вплив особливих умов труда на особистість моряка

Особливі умови труда на морі можуть значно відрізнятися від умов роботи на суходолі, і вони можуть мати значущий вплив на психологічний стан та професійний розвиток моряка.

Складно визначити будь-яку професійну групу, за винятком космонавтики, яка мала б стільки впливу від різних шкідливих факторів. Технічний прогрес у судноплавстві поліпшив умови праці та життя моряків, проте існує багато серйозних причин, які роблять морські професії одними з найскладніших і небезпечних в сучасному світі. Це викликано кількома чинниками: екстремальні умови праці, пов'язані з тривалим стресом, постійне очікування аварійних ситуацій і необхідність бути готовим до них в будь-який момент, зовнішні (середовищні) умови, що завдають шкоди здоров'ю, а також збільшена небезпека самого мореплавства, акти піратства та збройних нападів на судна.

При оцінці стану нервової системи у представників цієї професії необхідно враховувати монотонність, одноманітність та обумовлені ними стомлення та перевтому – важку форму стомлення, що характеризується специфічними проявами у поведінці людини: дратівливістю, апатією та таке подібне. Вивчення праці операторів показує, що напружене очікування аварійних ситуацій, підвищене почуття відповідальності і тривога нерідко викликають у них після закінчення зміни невротичні реакції у вигляді дратівливості, поганого сну. Моряк опиняється в умовах подвійного стресу: дефіцит подразників як результат часткової сенсорної ізоляції, монотонності вражень під час вахти, особливо у нічний час, та їхній надлишок у складних умовах плавання. У моряка немає можливості перейти від стресової ситуації до нормальних умов відпочинку. У той час, як відбувається пристосування до одного виду стресу, інший продовжує викликати психічну напруженість. Це призводить до того, що людина перебуває в стані постійного стресу [49].

Дослідники зазначають основні стресові чинники професійної діяльності моряка за нормальних умов на судні:

1) стрес-фактори, які пов’язані з природними умовами:

– зміна погодних і кліматичних умов під час плавання;

– зміна часових поясів;

– бортова та кільова качка, удари хвиль об борти судна;

2) стрес-фактори, які пов’язані з виробничими умовами:

– шум і вібрація;

– електромагнітне випромінення;

– хімічне забруднення повітря;

– збільшення інтенсивності експлуатації суден;

3) соціально-психологічні стрес-фактори:

– єдність зони відпочинку та праці;

– постійна готовність до виконання професійної діяльності;

– монотонність професійної діяльності;

– дефіцит інформації;

– групова ізоляція та самотність;

– зниження рухової активності;

– сексуальна депривація;

– необхідність приймати рішення в умовах дефіциту часу;

– загроза потрапляння у піратській полон [74].

Нижче наведено детальний аналіз окремих факторів:

1. Фізичні навантаження та робочі умови на морських судах:

Моряки стикаються зі значними фізичними навантаженнями під час виконання своїх обов'язків, такими як підйом вантажів, виконання обслуговувальних робіт, та робота в різних погодних умовах. Фізичне навантаження може призводити до фізичного зміцнення, але також викликати втому та травми [16].

2. Режим сну та відпочинку на морі:

Моряки працюють у режимі змінних змін, де періоди роботи чергуються з періодами відпочинку. Нерегулярний режим сну та переходи між різними часовими поясами можуть призводити до порушень сну та змін у циркадному ритмі моряків [5].

3. Соціальна ізоляція та віддаленість від сім'ї:

Моряки можуть проводити тривалі періоди на морі, подалі від своїх родин та близьких. Ця відокремленість може призводити до почуття соціальної ізоляції, самотності та віддаленості від підтримки сім'ї [25].

4. Психологічний стрес та травматичні події на морі:

Моряки можуть бути свідками та учасниками травматичних подій на морі, таких як аварії, стихійні лиха та інші надзвичайні ситуації. Ці події можуть викликати психологічний стрес і впливати на психічне здоров'я моряків [28].

5. Культурні та міжнародні аспекти взаємодії на суднах:

На суднах працюють моряки з різних країн та культур, що може створювати міжнародні та міжкультурні виклики взаємодії. Розуміння та адаптація до різних культурних особливостей може впливати на соціальні відносини та психологічний комфорт моряків [33].

6. Вплив режиму сну та відпочинку на психічне здоров'я: Режим сну та відпочинку моряків може суттєво відрізнятися від стандартного для суходолу. Нерегулярні робочі години, змінні часові пояси та важливість відновлення фізичного та психічного стану можуть впливати на роботу моряка та його загальний стан [5].

7. Специфіка робочого оточення: Моряки працюють в обмеженому просторі судна, що може викликати почуття обмеженості та закритості. Також, вони можуть знаходитися в умовах, де можлива надзвичайна небезпека або взаємодія з різкими погодними умовами. Це може викликати стрес та тривожність [30].

8. Міжкультурні взаємодії та командна співпраця: На суднах працюють моряки з різних культур та національностей. Взаємодія в різнокультурних командах може створювати виклики в спілкуванні та роботі. Управління цими аспектами та розвиток міжкультурних навичок можуть бути важливими для успішної роботи та психологічного комфорту моряків [31].

9. Ризики та надзвичайні ситуації: Моряки можуть бути викликані приймати важливі рішення в надзвичайних ситуаціях, таких як аварії або природні катастрофи на морі. Ці ситуації можуть створювати стрес та травматичні досвіди, які впливають на психологічний стан моряків [16].

10. Психологічна підтримка та розвиток навичок справляння стресу: Забезпечення моряків психологічною підтримкою та навчанням навичкам справляння стресу може бути важливим для забезпечення їхнього психічного здоров'я та адаптації до особливих умов праці на морі [5].

На думку Л.Шафрана та В.Голікової, професійна діяльність моряків далекого плавання вимагає від них поєднання щонайменше двох альтернативних психофізіологічних здатностей: з одного боку – спроможності до інтенсивних фізичних і психоемоційних навантажень ускладних навігаційних і погодних умовах, з іншого –стійкості до монотонії, гіподинамії, полідепривації в океанічному плаванні, в ситуації замкненого простору та обмеженої комунікації. Означені особливості морської діяльності складають основу психоемоційного стресу, зниження працездатності, професійно-орієнтованої мотивації, а також розвитку ознак астенії і депресії [73].

Вивчення характеру трудової діяльності плавскладу показало, що вона є різновидом операторської та управлінської праці з властивою йому нервово-емоційною напругою, ступінь якого визначається займаною посадою, типом судна, тривалістю та напрямком рейсу [9].

Вплив всіх цих чинників призводить до того, що буквально всі соціально-психологічні явища та закономірності їх перебігу набувають своєї специфіки в умовах існування морського екіпажу. Однак ця «специфіка» однакова не в усіх екіпажах, вона залежить від п’яти критеріїв:

1) тип судна – визначає штатний розпис і, відповідно, конкретний склад професійних груп (суднових служб) в екіпажі (його формальну структуру);

2) чисельність плавскладу – екіпаж малий (до 40 осіб) або більший (малі і великі групи характеризуються різними соціально-психологічними закономірностями);

3) тривалість рейсу – короткий рейс або тривалий (чим більша тривалість рейсу, тим більший вплив негативних факторів);

4) обширність «географії» рейсу – локальний район перебування судна або плавання в різних кліматo-географічних зонах (цей параметр пов’язаний як зі змістом діяльності морських фахівців, так із одноманітністю-різноманітністю вражень, кількістю «подій»);

5) частота контактів із землею – автономне плавання або часті заходи в порти (заходи в порти означають переривання соціальної ізоляції, компенсацію стомлення від впливу факторів суднового мікросередовища – шуму, качки, вібрації, випромінювання від енергетичних установок тощо) [74].

Таким чином можна зробити висновки, що вплив особливих умов труда на особистість моряка є незаперечною реальністю, що включає тривалу відсутність на суходолі, екстремальні умови та відповідальність за безпеку суден. Ці умови ведуть до психологічної професійної деформації, що включає в себе емоційне виснаження, стрес, відчуття самотності та соціальну втому. Дослідження та психологічна підтримка моряків є важливими для забезпечення їхнього психологічного благополуччя та безпеки на борту суден, що відіграють ключову роль у світовій торгівлі та логістиці.

1.3. Взємозв’язок трудового стажу, віку та обов’язків з окремими компонентами деформації особистості

Зв'язок між трудовим стажем, віком та обов'язками з деформацією особистості - це складне і індивідуальне питання. Він залежить від багатьох факторів, включаючи особистість самої людини, її здатність адаптуватися до змін, підтримувати психічне та фізичне здоров'я, а також якість професійного середовища.

Дослідники відмічають дисконгруентність стресорів, пов`язаних з професійною діяльністю матросів та командного складу морського флоту. А.

Mellbye, T. Carter у великому огляді, присвяченому аналізу впливу професійних ризиків на стан психічного здоров`я моряків далекого плавання (2017), наводять дані про наявність диференціації негативного впливу професійних стрес-факторів в залежності від рангу моряків, оскільки офіцери, з одного боку, піддаються більшій напрузі на роботі, але, з іншого боку, через коротший час перебування на борту, мають міцніші сімейні та подружні стосунки [18]. Аналізуючи показники суїцидальної активності серед моряків далекого плавання за період кінця 1970-х – початку 2000-х років, S. E. Roberts, P. B. Marlow дійшли висновку, що «оскільки майже 90% самогубств трапляються серед матросів, інших робітників та обслуговуючого персоналу судна, ризики суїцидальної поведінки значно асоційовані з професійним статусом і рангом моряка» [30]. У дослідженні D. Jegadenzi з співавторами (2019) [15] встановило, що середній бал схильності до нудьги (який визначали за однойменною шкалою Boredom Proneness Scale - BPS), серед офіцерів становив 8,4 ± 5 з медіаною = 7, а серед рядових матросів – 10,2 ± 4,8 з медіаною = 10. В цілому, підвищені значення даного показника фіксувались у 21% офіцерів та 41% рядового складу екіпажу. Також була встановлена значна кореляція між показниками BPS та HADS за показниками депресії в цілому для загальної вибірки, причому це співвідношення виявилось дуже значущим серед офіцерів (r = +0,85), але лише незначно значимим серед членів екіпажу (r = +0,54) [54].

За даними Міжнародної морської організації (IMO), нині рівень самогубств серед міжнародних моряків у три рази перевищує такий показник серед берегових працівників. Варто звернути особливу увагу, що короткочасні і важкі психічні розлади в основному трапляються у новачків. Серед зрілих моряків теж є групи ризику. Наприклад, деяких людей навколишні сприймають як запальних, з важким характером. Однак досвідчений психолог у цій людині може визначити типового психопата або соціопата [10].

З мірою збільшення стажу роботи емоційні, соціальні, особистісні і поведінкові ситуативні порушення, обумовлені екстремальністю професійної

діяльності, поступово стають стійкими якостями особистості, які сприяють формуванню професійних деформацій. Кожен раз після повернення з рейсу у членів плавскладу спостерігаються ситуативні зрушення в емоційній, соціальній, індивідуально-особистісній та поведінковій сферах, які вони намагаються компенсувати за рахунок використання певних психологічних захистів. У міру збільшення стажу роботи понад 10 років емоційні, соціальні, індивідуально-особистісні та поведінкові зрушення, що виникали раніше ситуативно, стають стійкими якостями особистості, а використовувані з метою адаптації психологічні захисти мають тенденцію до примітивізації у міру збільшення стажу роботи (регресія, проекція та інше) [67].

Розглядаючи професійні деформації у загальному плані, Е.Ф. Зеєр (1997) зазначає, що тривале виконання однієї й тієї професійної діяльності призводить до появи професійної втоми, збіднення репертуару способів виконання діяльності, і навіть зниження працездатності. На его думку зі збільшенням професійного стажу наростають зміни структури особистості, що призводять до неадекватної оцінки фахівцем як своєї соціальної ролі, і соціальної значимості інших людей [39].

Різні професійні групи екіпажу характеризуються різними «можливостями» регуляції – тимчасовими (регламентація власної активності, її темпів протягом тимчасових періодів – робочого дня, зміни, вахти), просторовими («прихильність» до робочого місця – можливість вільного переміщення), соціальними (груповий характер праці – індивідуальна діяльність, можливість комунікації під час роботи – її відсутність). У цілому, в групових уявленнях морських фахівців відбиваються об’єктивні просторово-часові параметри умов їхньої праці. Для кожної професійної групи характерними є свої «відмінні» ознаки. Для «механіків» це переважно ознаки соціальні (наприклад, «ізоляція»), пов’язані із відносною просторовою відособленістю їхнього робочого місця від інших суднових приміщень. Для «командного складу» характерним є більш позитивне ставлення до виробничого середовища, «естетичні» ознаки, які описують індивідуальний

характер їхньої праці, що об’єктивно відповідає більшому комфорту їхнього робочого місця у порівнянні з іншими. Для «середнього командного складу» характерними є ознаки їхніх умов праці, які надають сприятливі можливості регламентації діяльності, переміщень по судну і комунікації; зі збільшенням терміну рейсу умови праці переживаються ними усе більш комфортно. Для «персоналу», діяльність якого пов’язана із перебуванням на відкритих і незахищених просторах (зовнішніх палубах), характерними є ознаки, що описують занепокоєння і «залежність», «непередбачуваність» робочого місця. Для «матросів», які переживають просторово-часові умови виробничого середовища найменш комфортно, характерними є ознаки одноманітності, моральної незадоволеності; розрізнення місця роботи і відпочинку за функціональним станом у цій штатній категорії має найбільш виражений характер; зі збільшенням терміну рейсу значущою стає ознака «обмеженості переміщень» [68].

Таким чином, дослідження вказують на те, що вік може впливати на різні компоненти психологічної професійної деформації моряків. За даними досліджень, молодші моряки, зазвичай, більше схильні до емоційного виснаження та втоми через більшу схильність до ризику та менший досвід управління стресом. У той же час, старші моряки можуть бути більш схильні до відчуття самотності та відчуженості від родини через тривалі періоди відсутності на суходолі. Трудовий стаж також може впливати на компоненти деформації особистості серед моряків. Однією з можливих ліній дослідження є вивчення того, як тривалість робочого досвіду може впливати на рівень стресу та стресостійкості моряків. Дослідження показали, що моряки з більшим трудовим стажем можуть бути менше схильні до стресу, але одночасно більше схильні до емоційного виснаження через надмірну втому. Тип та характер обов'язків також грають важливу роль у формуванні компонентів деформації особистості моряка. Обов'язки, пов'язані з відповідальністю за безпеку екіпажу та судна, можуть викликати великі рівні стресу та тривожності. У той же час, обов'язки, пов'язані з комунікацією з

екіпажем та взаємодією з різними культурами, можуть впливати на рівень соціальної втоми.

1.4. Вивчення психологічних особливостей переживання самотності моряків

На теперішній час тривалість більшості контрактів моряків становить чотири - п’ять плюс мінус два місяці, але, у зв’язку з усілякими непередбаченими ситуаціями(не можливість замінити, не заходження у необхідні порти, пандемія COVID-19, спричиненою коронавірусом SARS-CoV-2 і таке інше) рейс може тривати необмежений проміжок часу (до тринадцяти місяців у відповідності до Конвенції 2006 року про працю у морському судноплавстві з поправками [52]. Аналіз контрактів моряків щодо часу перебування на судні показує, що судновласник майже ніколи не виконують частину контракту щодо зменшення тривалості рейсу, а, навпаки, намагається зробити так, щоб моряк якомога довше залишався на судні. І той факт, що моряк достовірно не знає скільки він буде перебувати у рейсі також негативно впливає на його психологічний стан [54].

Проблема самотності на етапі досить широко досліджена у межах психологічного, філософського і соціологічного дискурсу. Поряд із цим не до кінця вивчені психологічні особливості переживання самотності людьми, які часто опиняються у незвичайних, стресогенних умовах життєдіяльності. До таких умов і належить професійна діяльність моряків далекого плавання. Розуміння самотності як психічного стану поширене і на науковому, і на побутовому рівнях. Реальні суб'єктивні стани самотності зазвичай супроводжують симптоми психічних розладів, які мають форму з явно негативним емоційним забарвленням, причому у різних людей афективні реакції на самотність різні [54].

Виділяють широкий спектр типових емоційних станів, які іноді охоплюють хронічно самотню людину, серед них: відчай, туга, відчуття

власної непривабливості, безпорадність, панічний страх, пригніченість, внутрішня спустошеність, втрата надії, дратівливість, незахищеність, відчуженість та ін. Серед видів переживання самотності морякам найбільш властива відчутна самотність, яка може проявлятися у збудливості, тривожності, циклотимності, низькій емпатії, протиборстві в конфліктах, агресивності, недоброзичливості, скепсисі, втраченості, підозрілості та залежності у міжособистісних відносинах. Виявлене переважання відокремлення особистості моряка з інших людей, втрата значних зв'язків і контактів, інтимності, приватності у спілкуванні може бути результатом як впливу професійної діяльності, і відображення особистісних особливостей людини [40].

Найчастішою з проявів самотності у моряків є ностальгія. Морська ностальгія є одним з джерел психоемоційного напруження моряків і обтяжується тим, що до туги за батьківщиною приєднується і туга по суші, по звичному укладу життя (Jezewska, 2003). Особливу значущість ці чинники набувають для екстравертів, що гірше переносять тривалу психосенсорну ізоляцію в силу схильності до надмірного емоційного контакту, необхідності в постійному спілкуванні. Як для інтровертів, так і для екстравертів тривалі психотравмуючі ситуації можуть в деяких випадках приводити до значних змін емоційного благополуччя.

У моряків, які не перебувають у шлюбі, крім відчужує самотності, є певний ступінь дисоційованої самотності, яка виражається, крім тривожності та збудливості, також у демонстративності характеру, особистої спрямованості, поєднанні високої та низької емпатії (при відсутності середнього рівня), егоїстичності та підпорядкованості в міжособистісних відносинах, що також є протилежними тенденціями [60].

Теоретичний аналіз різних підходів до обґрунтування психологічної природи самотності дозволяє визначити його як комплексне явище, що виражає певну форму самопізнання; психогенний фактор емоційного стану людини, що знаходиться в умовах ізоляції; переживання і усвідомлення

ізольованості і відносин до себе і оточуючих; сутнісну характеристику психологічного розвитку особистості. Серед психологічних детермінант самотності людини найбільш істотними є внутрішні психологічні властивості особистості, риси її характеру і певні психологічні стани, такі як невпевненість в собі, замкнутість, пригніченість, внутрішня спустошеність, низька самооцінка, уникнення міжособистісного спілкування, емоційна нестабільність, чинники стресу [54].

Детермінанти самотності частіше всього виявляються в комплексі, тобто у певній взаємозв'язку та взаємозумовленості. І переживання, і стан самотності спочатку розглядаються лише в одній негативній модальності. Останнім часом все більше і більше дослідників схильні бачити на самоті як форму кризи, а й умова розвитку особистості. Враховуючи це, слід визначити, що психологічна природа та фактори переживання самотності моряками далекого плавання доповнюються специфічним змістом умов їхньої діяльності та системою їхнього ставлення до сімейного життя.

Проведено різні психологічні дослідження діяльності моряків, ґрунтовно вивчалися також психологічні особливості та феномени діяльності фахівців у військово-морській сфері та моряків цивільного флоту [68]. Так, український вчений Ю. М. Швалб вказує, що у XX – початку XXI ст. самотність мільйонів людей пов'язана з бажанням не бути одному, а також із глибоким, трагічним переживанням неможливості практично здійснити це. Тому проблема самотності розглядалася спочатку лише як проблема спілкування, міжособистісної взаємодії, і лише останнім часом воно пов'язується не стільки з особливостями спілкування, скільки з психологічними властивостями особистості [75].

Умови служби моряків далекого плавання передбачають не лише зміну соціальних ролей громадянина, але специфічний вплив умов вимушеної ізоляції на свою особистість. Специфіка професійної діяльності моряків далекого плавання передбачає певну соціальну деривацію, вплив екстремальних чинників особливих умов професійної діяльності на

особистість і психічні стани моряків, що може впливати на переживання самотності.

В результаті емпіричного дослідження Криворотько А. С., встановлено такі психологічні особливості переживання самотності моряками дальнього плавання:

— загальний рівень соціальної ізольованості особи моряків переважно середній і низький, причому у не одружених моряків більше виражені симптоми самотності, такі як дефіцит глибоких відносин, нерозуміння з боку оточуючих;

— морякам найбільш властиво відчужуюче самотність, а неодруженим морякам — ще й дисоційована самотність, що проявляється у тривожності, підозрілості та залежності у міжособистісних відносинах, підвищеній збудливості, стомлюваності та низькій емпатії;

— переживание одиночества моряками дальнего плавания обусловлено их «профессиональным выгоранием», особенно высоким уровнем эмоционального истощения и «охлаждением» отношений к сослуживцам;

— отношение к одиночеству у моряков дальнего плавания оценивается и как образ жизни, и как временное эмоциональное состояние, связанное с работой на море, чаще имеет негативную окраску относительно создания семьи и установления взаимоотношений с окружающими [54].

Таким чином, проблема самотності на етапі досить широко досліджена в рамках психологічного, філософського і соціологічного дискурсу. Психологічні аспекти переживання самотності досліджуються на науковому та побутовому рівнях, і супроводжуються різними симптомами психічних розладів. Також існує різний спектр емоційних станів, які можуть супроводжувати самотність, такі як відчай, туга, відчуття власної непривабливості, безпорадність, панічний страх, пригніченість, внутрішня спустошеність, втрата надії, дратівливість, незахищеність, відчуженість та інші. Теоретичний аналіз різних підходів до природи самотності вказує на її складний характер, який включає самопізнання, емоційний стан людини,

умови ізоляції, відносини з собою та оточуючими, і розвиток особистості. Детермінанти самотності включають внутрішні психологічні властивості особистості, риси характеру, психологічні стани та фактори стресу.

Умови служби моряків далекого плавання створюють специфічний вплив на переживання самотності. Серед психологічних особливостей переживання самотності моряками визначено внутрішні психологічні властивості, такі як невпевненість в собі, замкнутість, пригніченість, внутрішня спустошеність, низька самооцінка, уникнення міжособистісного спілкування, емоційна нестабільність і чинники стресу. Такі психологічні особливості можуть впливати на спосіб, яким моряки сприймають та переживають самотність.

Дослідження показують, що самотність у моряків далекого плавання пов'язана з їхнім професійним вигоранням та високим рівнем емоційного виснаження. Вона може мати негативний вплив на їхні стосунки з сім'єю та спосіб сприймання оточуючих.

1.5. Діагностика професійного вигоряння у моряків

На сьогодні феномен професійного вигорання уже не є новим, адже його вивчають вже більше сорока років з позиції різних концептуальних моделей. Досліджена структура, складові та методи психодіагностики, психокорекції та психопрофілактики низкою науковців (В. Орел, М. Лайтер, Л. Карамушка, М. Буріш, В. Шауфелі, Г. Робертс, Т. Ковалькова, О. Кихтюк, Т. Олійник та ін.), але дискусійним залишається питання патогенезу та термінології.

За Фреденберг «синдром професійного вигорання» позначає психологічний стан здорової людини, що в своїй трудовій діяльності перебуває в тісному контакті із іншими соціальними одиницями та інтенсивному емоційному навантаженні в процесі професійної допомоги [7].

Спершу термін використовувався для визначення знемоги, виснаження, що пов’язане із відчуттям меншовартості людини для соціуму. Термін

«вигорання» визначав стан фізичного виснаження, емоційного і психічного напруження, що виникає в результаті тривалої включеності в ситуацію, яка передбачає високі вимоги до особистості та її професійної кваліфікації та компетентності, наслідком чого є значні емоційні втрати у хронічних стресових ситуаціях [21].

Основна частина Зарубіжних та вітчизняних психологів поняття «вигоряння» визначають як «…переживається людиною стан фізичного, емоційного та психічного виснаження, що викликається тривалою включеністю в ситуації, що містять високі емоційні вимоги, які у свою чергу найчастіше є наслідком поєднання надмірно високих емоційних витрат ситуаційними стресами». Науковці виділили три головні компоненти вигоряння: емоційне виснаження, деперсоналізація (цинізм) та зниження професійної ефективності (редукція професійних якостей) [26].

У вивченні чинників вигорання виділяють три найпоширеніші підходи:

1) інтерперсональний (Б.П.Бунк, В.Б.Шауфелі, К.Маслач та ін.): основна детермінанта вигорання – міжособистісна взаємодія на рівні «професіонал-суб'єкт діяльності»;

2) індивідуальний (Л.Халлсен, С.Гобфул, Дж.Фріді, А.Пайнс): як основна детермінанта вигорання розглядаються особливості емоційної та мотиваційної сфер особистості;

3) організаційний (Р.Бурке, І.Віннабст): причиною вигорання визначає чинники професійного середовища (особливості організаційної структури, режим діяльності, стиль керівництва та ін).

До основних факторів, що призводять до формування емоційного вигорання, належать:

1) Особистісний (емоційна ригідність, низька самооцінка, дуже висока або дуже низька мотивація до успіху, високий рівень емпатії, реакція на стресові ситуації, вік, досвід роботи);

2) Рольовий (невизначена роль, невдоволення професійним та особистісним зростанням, низький соціальний статус);

3) Організаційний (нестабільна заробітна плата, графік роботи нерегулярний, конфлікти з колегами та керівництвом) [51].

Також розроблено таку робочу схему чинників (В.О.Орел,) що впливають на вигорання, оформлені в таблиці 1.5.1.

Таблиця 1.5.1

Чинники, що здійснюють вплив на вигорання (за В.О.Орлом)

Індивідуальні чинники	***Організаційні чинники***
Соціально-демографічні характеристики	*Умови роботи*
Вік	*Робоче перевантаження*
Стать	*Дефіцит часу*
Рівень освіти	*Тривалість робочого дня*
Сімейний стан	
Стаж роботи	
Особистісні особливості	*Зміст праці*
Витривалість	*Кількість спілкування*
Локус контролю	*Гострота проблем*
Стиль опору	*Глибина контакту*
Самооцінка	*Участь у прийнятті рішень*
Тип поведінки А	*Самостійність у своїй роботі*
Нейротизм (тривожність)	*Зворотний зв'язок*
Екстраверсія	
Професійна мотивація	***Соціально-психологічні***
Ціннісні орієнтації	*Рольовий конфлікт і рольова амбівалентність*
Рівень домагань	*Соціальна підтримка*
Когнітивні процеси	*Зворотний зв'язок*
Здібності та інтелект	

Синдром емоційного вигорання – специфічний вид професійної деформації осіб, змушених під час виконання своїх обов'язків постійно

спілкуватися з людьми, ризикувати своїм життям, терпіти навантаження то що.

Професійна деформація, як правило, має досить складну динаміку проявів у трудовій діяльності людини і зачіпає різні сторони психіки: мотиваційну, когнітивну, сферу особистісних якостей. Її результатом можуть бути специфічні установки і уявлення, ноявленіе певних рис особистості.

Робота моряків пов'язана з необхідністю діяти в складних, часто екстремальних ситуаціях, передбачає підвищений фактор ризику, дефіцит інформації і часу на обміркування, необхідність прийняття адекватного рішення, високу відповідальність за виконання завдання, наявність неочікуваних перепон. Останні постійно опиняються перед обличчям людських проблем і страждань, змушені діяти в умовах некерованою і непередбачуваній ситуації, яка загрожує життю і здоров'ю, необхідності швидко і чітко реагувати на її зміну.

Сильні емоційні й фізичні навантаження створюють передумови до виникнення психічних, соматичних розладів, а також суїцидальної поведінки. В таких екстремальних умовах роботи важливими чинниками є стресостійкість та адаптивність особистості, за відсутності яких можливе емоційне вигорання. На професійну діяльність моряків впливають об'єктивні (ставлення соціуму до проблем моряків, організація умов праці, специфічні фактори (вахтовий метод служби), групова ізоляція, інформаційний голод, природні фактори та ін.) та суб'єктивні фактори (індивідуально-психологічні особливості моряків). Дані фактори сприяють виникненню стресу та провокують розвиток синдрому емоційного вигоряння [52].

Розглядаючи професійний стрес як девіацію між особистістю та вимогами професійного середовища, можна зробити висновок, що він є стрижневою складовою синдрому емоційного вигоряння.

У роботі Г.С. Криворотько зазначено, що у моряків, особливо у тих які знаходяться у тривалих плаваннях, простежуються зміни показників, які характеризують силу процесів збудження і гальмування, їх рухомість, точність

реагування на подразники, величину порогових сприймань, а також пам’яті, уваги і мислення. В умовах плавання відбуваються різнобічні зміни функцій організму, які є інтегральною характеристикою впливу на умови життєдіяльності моряків, інтенсивності професійної діяльності та її специфічних особливостей [54].

У статті О.П. Безлуцька зазначає, що незадоволення, втома, стрес, агресія значно впливають на поведінку екіпажу на судні під час виконання професійної діяльності, яка з часом переходить в стан монотонної, а згодом в вигорання [41]. Poulsen, T.R. описано дослідження моряків протягом чотирьох місяців під час перебування в морі [27]. Результати проекту MARTHA показали, що випадки втоми та стресу екіпажу збільшуються зі збільшенням тривалості рейсу, а мотивація зменшується. У медичному посібнику для моряків, під редакцією професора А.І. Гоженко, описується психологічна саморегуляція, як управління психологічним станом у рейсі, та зменшує розвиток ризику стресу для моряків, що в свою чергу попереджає вигорання [50].

Є складні взаємовідносини між ступенем вигоряння, віком, стажем та ступенем задоволеності професійним зростанням. Так, професійне зростання, що забезпечує фахівцю підвищення його соціального статусу, зменшує рівень вигоряння. У разі незадоволення кар'єрним зростанням професійний стаж сприяє вигорянню працівників. Втім, ці взаємозв'язки є суто індивідуальними.

Виходячи з вивченого метеріалу можна зробити висновок, що основними організаційними детермінантами емоційного вигоряння є:

– високе робоче навантаження (інтелектуальне або фізичне);

– низька оплата праці;

– відсутність чи брак взаєморозуміння в колективі (екіпажі);

– одноманітність та монотонія діяльності;

– відсутність видимих перспектив;

–"розмиті", двозначні, неконкретні обов'язки;

– відсутність можливості впливу на процес ухвалення рішення;

– невизначеність умов оцінки результатів виконуваної роботи;

– необхідність періодично виявляти емоції, що не відповідають внутрішньому стану;

– постійна загроза застосування санкцій з боку керівництва;

– відсутність вихідних та відпусток, інтересів, не пов'язаних із професійною діяльністю.

Особисті особливості, що сприяють емоційному вигоранню, визначаються
наступним переліком:

– високий рівень самоконтролю (насамперед за необхідності примусового придушення негативних емоцій);

– емоційна лабільність;

– раціоналістичний підхід до особистої мотивації;

– підвищена тривожність та схильність до депресивних реакцій, пов'язаних з нездатністю досягти внутрішнього стандарту та блокуванням переживань;

– ригідність особистості.

Всі ці фактори визивають внутрішню дисгармонію, яка впливає на адаптацію моряка на березі. Вдома йому складно увійти до ритму того життя, в якому жили без нього і в якому він не жив у період рейсу. Це призводить до подальшого стресу не тільки на роботі, а вже й дома.

Таким чином, в іноземній та вітчизняній психології існують різні компоненти професійного вигорання, включаючи емоційне виснаження, деперсоналізацію (цинізм) та зниження професійної ефективності. Ці компоненти визначаються як основні ознаки професійного вигорання.

Робота моряків є високоризиковою і зазнає великого впливу зовнішніх факторів, таких як групова ізоляція, стресові ситуації, та природні фактори. Ці умови сприяють виникненню психічних і соматичних розладів серед моряків

і можуть призвести до синдрому емоційного вигорання. Для запобігання професійному вигоранню важливими факторами є стресостійкість і адаптивність особистості моряків. Стресостійкість допомагає справлятися з екстремальними умовами роботи та високими емоційними навантаженнями.

Висновки до 1 розділу

В першому розділі розглянуто психологічні особливості формування професійної деформації моряків, можна зробити певні висновки.

Проведені соціально-психологічні та теоретичні дослідження виявили, що через 10 – 15 років роботи у морі в особистості спеціаліста відбуваються зміни, які отримали назву «професійні деформації». Для профілактики та здорового перенесення змін, необхідно завжди піклуватись про стан свого, не тільки психічного, але й фізичного здоров'я.

Професійна деформація особистості – це зміна якостей/властивостей особистості (стереотипів його сприйняття, ціннісних орієнтацій, характеру, способів спілкування і поведінки), які проявляються в процесі професійної діяльності моряка. У наслідок єдності свідомості та професійної діяльності формується специфічний професійний тип особистості.

Професійна деформація моряків – це деструкції, які виникають у процесі морської діяльності й негативно впливають на її продуктивність. Породжуючи професійно небажані якості, вони змінюють поведінку моряка.

Але спостерігється і інший феномен - деформація одних особистісних особливостей може компенсуватися розвитком інших. Деформація зазначених характеристик супроводжується яскравою виразністю таких особистісних рис, як акуратність, пунктуальність, сумлінність.

Відповідно до цього:

1. Виявлено, що професійна діяльність моряка є однією з найбільш напружених, в психологічному та фізичному плані та відноситься до розряду стресогенних професій, що вимагають від особистості великих резервів

самовладання і саморегуляції. Моряки вимушені, в силу своєї професійної діяльності, мати обмежені контакти з іншими людьми, ризикувати своїм здоров'ям, повинні бути постійно готові до виконання професійної діяльності, та ін., через це частіше відчувають емоційне вигорання та його наслідки, оскільки вони зазнають значні нервово-психічні навантаження.

2. Розкрито сутність понять «емоційне вигорання», «професійна деформація». Це стан, коли людина відчуває себе виснаженою морально, розумово, і фізично, що характеризується порушенням продуктивності в роботі й житті, і втомою, безсонням, підвищеною схильністю до соматичних захворювань.

3. Виявлено, зв'язок між професійним вигоранням та деформацією. Загальними ознаками емоційного та професійного «вигоряння» є тривалий стрес і психічні перевантаження, які призводять або можуть призвести до повної або часткової деформації.

4. Серед факторів що сприяють виникненню професійної деформації виділено:

1) стрес-фактори, які пов'язані з природними умовами:

– зміна погодних і кліматичних умов під час плавання;

– зміна часових поясів;

– бортова та кільова качка, удари хвиль об борти судна;

2) стрес-фактори, які пов'язані з виробничими умовами:

– шум і вібрація;

– електромагнітне випромінення;

– хімічне забруднення повітря;

– збільшення інтенсивності експлуатації суден;

3) соціально-психологічні стрес-фактори:

– єдність зони відпочинку та праці;

– постійна готовність до виконання професійної діяльності;

– монотонність професійної діяльності;

– дефіцит інформації;

– групова ізоляція та самотність;

– зниження рухової активності;

– сексуальна депривація;

– необхідність приймати рішення в умовах дефіциту часу;

– загроза потрапляння у піратській полон

РОЗДІЛ 2. ОРГАНІЗАЦІЯ І ХОД ЕМПІРИЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ПСИХОЛОГІЧНОЇ ПРОФЕСІЙНОЇ ДЕФОРМАЦІЇ ОСОБИСТОСТІ МОРЯКА. ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ, МЕТОДИ ТА МЕТОДИКИ

2.1. Цілі, завдання та гіпотези дослідження

У другому розділі буде встановлено чинники виникнення професійних деформацій у моряків. Визначені теоретико-методологічні основи дослідження, сформульовані об’єкт, предмет, гіпотези, мета, завдання дослідження тощо.

Мета дослідження – дослідити вираженість у моряків професійної деформації та проаналізувати чинники мікро рівня, які обумовлюють його виникнення.

Гіпотеза дослідження містить такі припущення:

1. Професійна діяльність моряків характеризується такими особливостями:

а) наявністю, як позитивних, так і негативних сторін її здійснення;

б) представленістю серед негативних сторін її здійснення виражених негативних емоційних виявів, одним із яких є професійне вигорання та подальша професійна деформація;

2. Існує зв'язок між вираженістю професійної деформації та стажем роботи моряків.

Згідно з поставленою метою та висунутою гіпотезою було визначено основні завдання дослідження:

1. Проаналізувати рівень виразності тривоги, фрустрації потреб та психологічних захистів моряків з різним стажем роботи.
2. Проаналізувати рівень професійного вигоряння у моряків.
3. Проаналізувати рівень депресії у командного та рядового складу
4. Дати оцінку рівня психологічної професійної деформації
5. Розробити рекомендації щодо запобіганню професійної деформації.

Для вирішення завдань було здійснене дослідження, яке складалося з трьох етапів.

Першим етапом дослідження стало детальне та всебічне вивчення проблеми сучасної морської діяльності та особливостей впливу умов труда на особистість моряка. Далі було визначено мету і завдання дослідження та проведено аналіз літературних джерел з даної проблематики.

На другому етапі було підібрано адекватні психодіагностичні методики та проведено емпіричне дослідження особистісних особливостей моряків, які схильні до деформації.

На третьому етапі було узагальнено отримані результати, які у подальшому було піддано статистичному аналізу. Отриманий матеріал було систематизовано, узагальнено, робились висновки, здійснювалась апробація та впровадження основних результатів, були розроблені рекомендації профілактики професійної деформації.

2.2 Опис вибірки випробуваних

Для реалізації завдань дослідження та виявлення професійної психологічної деформації була сформована випадкова вибірка моряків, з різних компаній і типів суден. У досліджені взяли участь 58 осіб віком від 20 до 60 років. Такий обмежений обсяг основної вибірки зумовлений особливостями режиму праці моряків (перебування у рейсі по декілька місяців) та добровільною основою участі у дослідженні. Соціально-демографічні характеристики основної групи досліджуваних наведено на рисунках 2.2.1 – 2.2.4.

Підсумовуючи дані соціально-демографічних характеристик, можна сказати, що дві третини моряків, є молодшими 40 років (66,7%), більшість моряків мають вищу освіту (82,5%), більше половини моряків, мають стаж плавання на суднах більше 10 років (66,7%). Основний контингент досліджуваних відносяться до командного складу (83,9%), близько двох

третин моряків перебувають у шлюбі, або в цивільному шлюбі (71,9%), більше половини знаходяться у відпустці (52,6%).

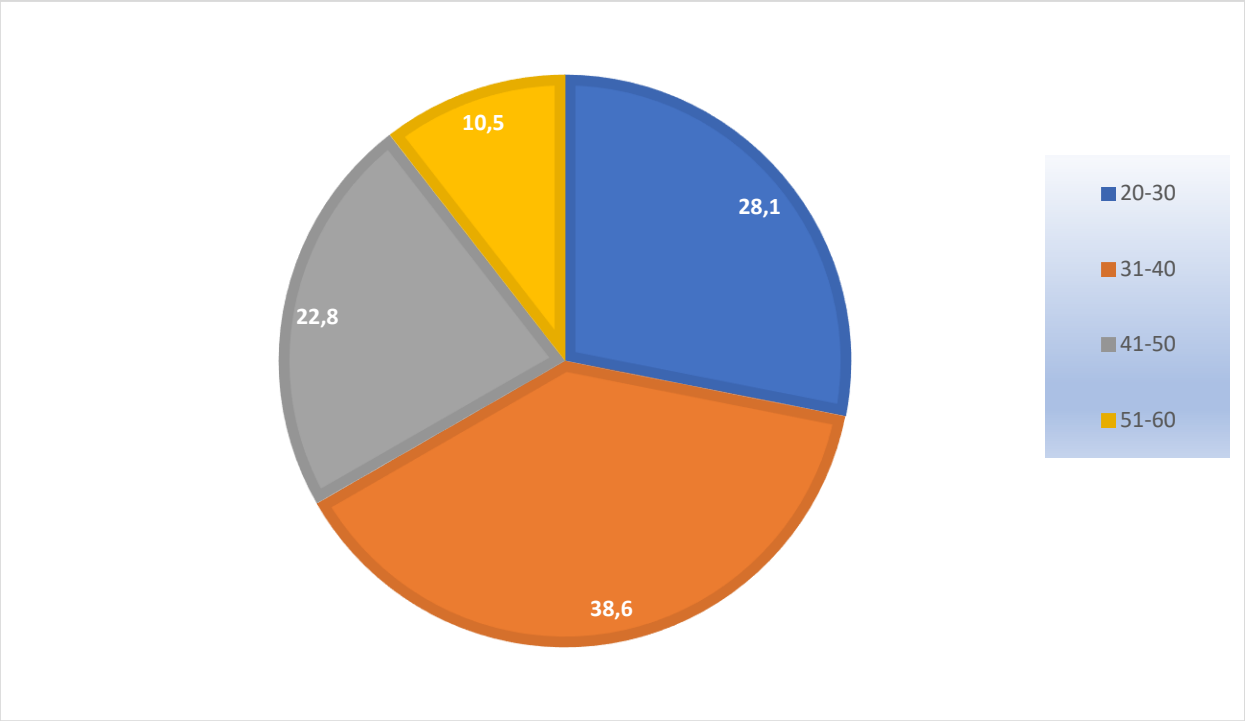

Рис. 2.2.1. Склад досліджуваних за ознакою «Вік», %

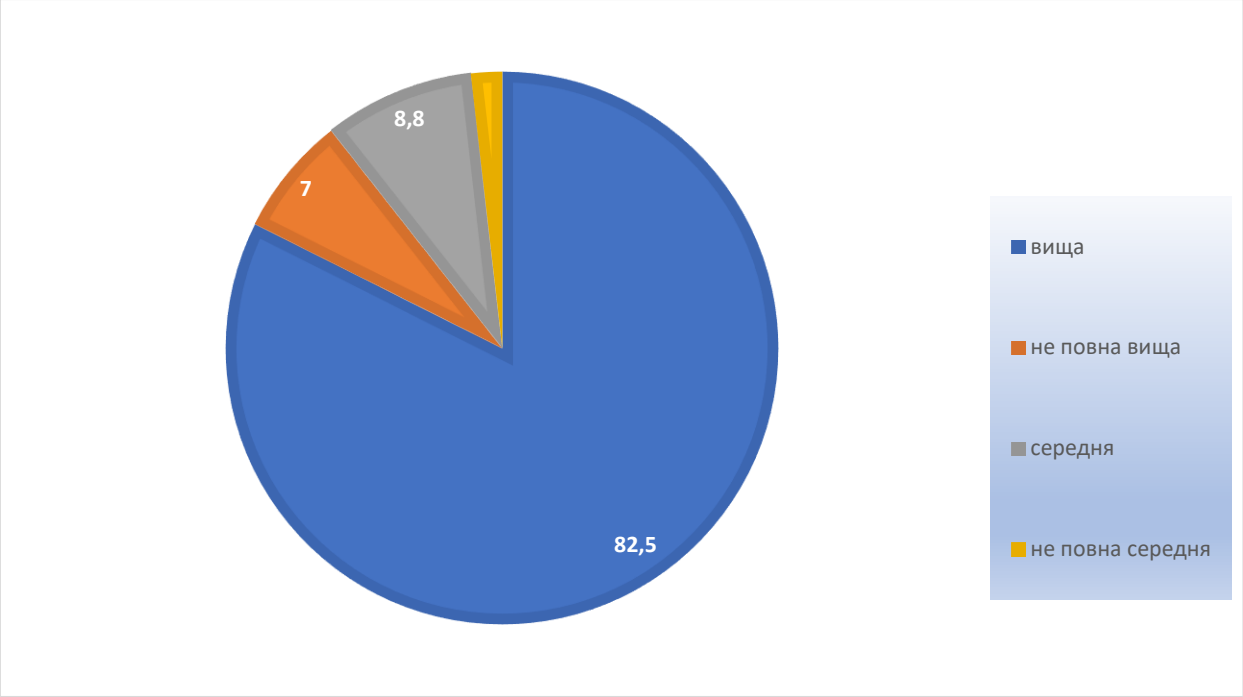

Рис. 2.2.2. Склад досліджуваних за ознакою «Освіта», %

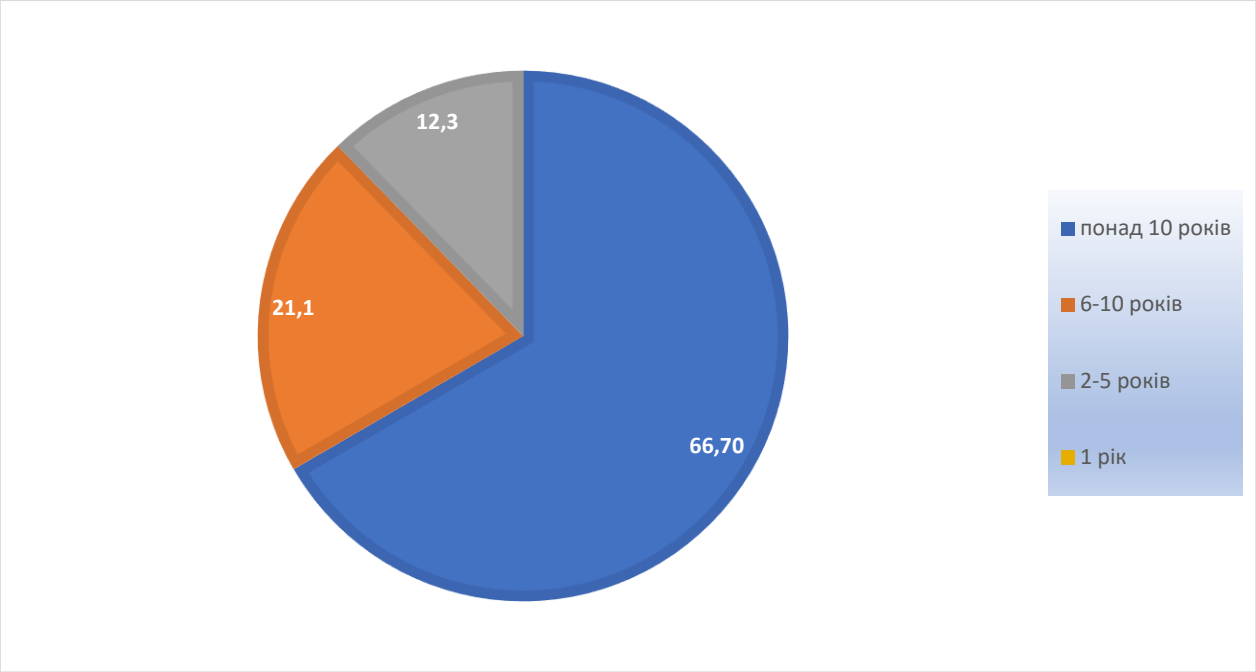

Рис. 2.2.3. Склад досліджуваних за ознакою «Стаж плавання на суднах», %

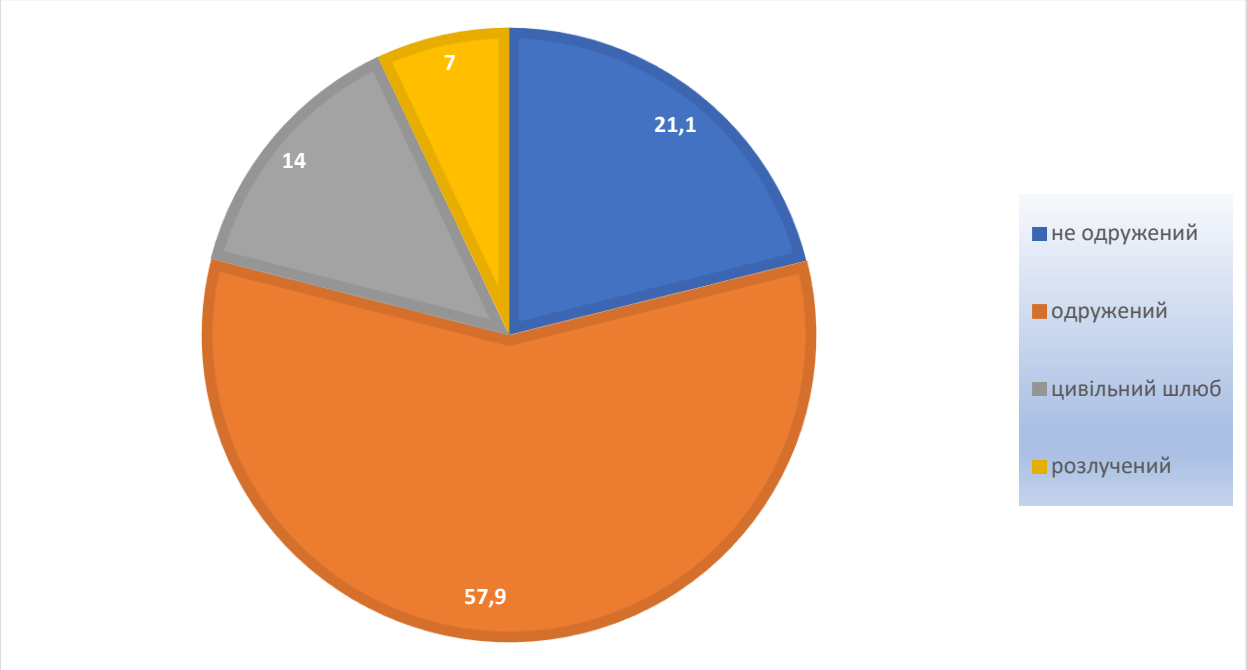

Рис. 2.2.4. Склад досліджуваних за ознакою «Сімейний стан», %

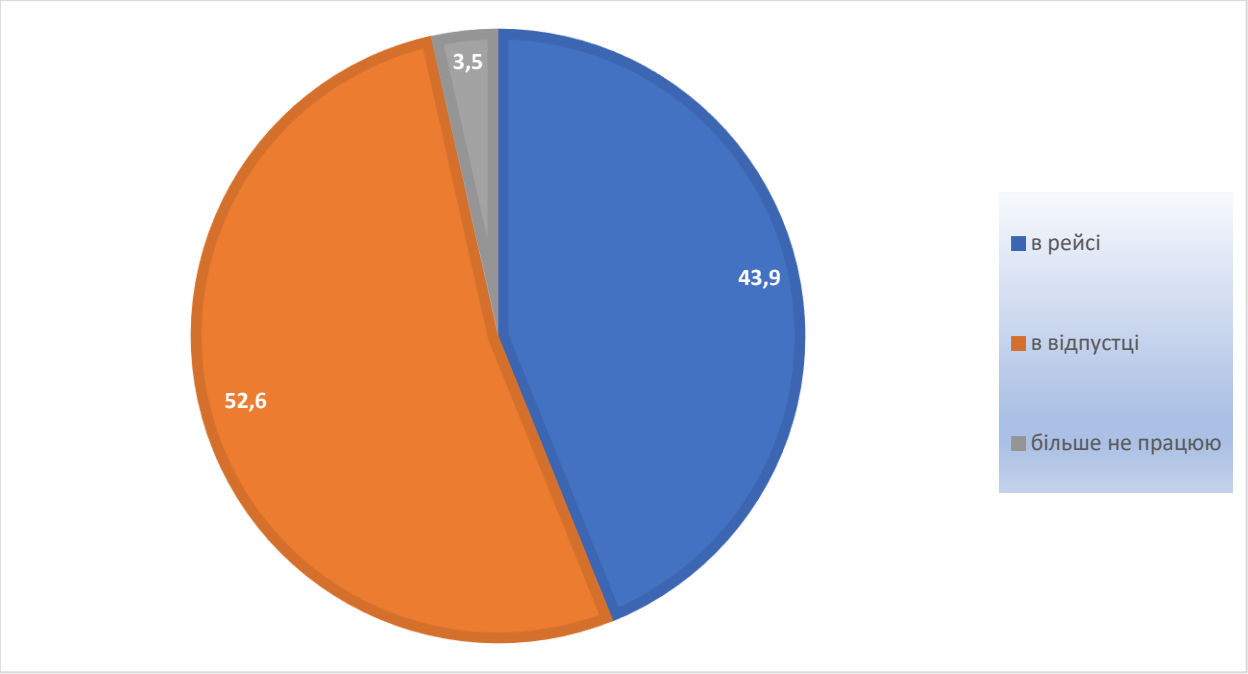

Рис. 2.2.5. Склад досліджуваних за ознакою «Перебування», %

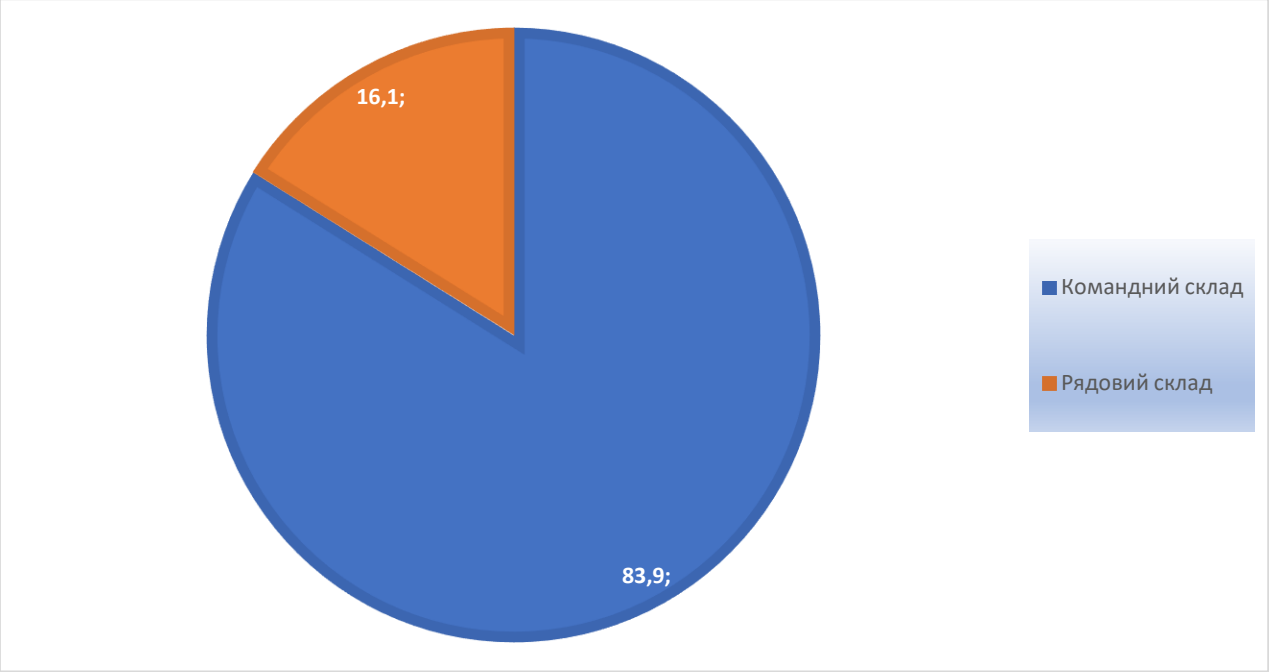

Рис. 2.2.6. Склад досліджуваних за ознакою «Посада», %

Основні соціально – демографічні показники обстежених наведені в табл. 2.2.1.

Таблиця 2.2.1

Основні соціально-демографічні показники моряків

Показник	Критерій	Кількість, осіб	Відсоток (%)
Вік	23-30	16	28,1

	31-40	22	38,6
	41-50	14	22,8
	51-60	6	10,5
Освіта	Вища	47	82,5
	Середня	5	8,8
	Не повна вища	4	7
	Не повна середня	1	1,8
Сімейний стан	Одружені	33	57,9
	Не одружені	12	21,1
	Розлучені	4	7
	Цивільний шлюб	9	14
Стаж роботи	До 5 років	7	12,3
	6-10 років	12	21,1
	Понад 10 років	39	66,7
Посада	Командний склад	48	86,9
	Рядовий склад	10	16,1

2.3 Опис процедури та методів дослідження. Методики дослідження деформації особистості моряка

Під час організації емпіричної частини роботи, при доборі психодіагностичного інструментарію, приділялася увага можливості використання того або іншого методу при обстеженні моряків. Також були враховані валідність та надійність обраних методів та методик.

У ході дослідження, для отримання емпіричної інформації, використовувалися як традиційні методи, які дають можливість глибокої та якісної, описової оцінки, так і психодіагностичні тестові методики, що дозволили одержати не тільки якісні, але й кількісні характеристики.

Анкетування є широко використовуваним методом наукового дослідження, який дозволяє ефективно опитати велику кількість учасників

дослідження протягом короткого часу. У нашому дослідженні ми використовували анкету паспортичку, яку розробили самостійно.

Методика діагностики професійного вигорання, розроблена американськими психологами К. Маслач і С. Джексон (MBI), дозволяє вчасно виявити емоційне виснаження у професійній діяльності, оскільки його наслідки можуть бути надзвичайно серйозними.

Зокрема, емоційне виснаження може призвести до повної втрати працездатності, де фахівець втрачає бажання виконувати свої обов'язки та саморозвиватись. Також виникають проблеми з виконанням роботи в обумовлені строки, дедлайни порушуються, і це може призвести до конфліктів у колективі. Крім того, емоційне виснаження може вплинути на міжособистісні стосунки, призводячи до ізоляції від найближчого оточення, включаючи друзів, сім'ю [65].

Важливо виявити емоційне виснаження на ранній стадії, оскільки воно може призвести до депресивних станів, соматичних захворювань, зокрема хвороб серця, і руйнування міжособистісних стосунків. Методика MBI надає можливість оцінити міру вигорання за допомогою таких шкал, як емоційне виснаження, деперсоналізація та редукція професійних досягнень, що дозволяє отримати об'єктивну інформацію про ступінь вигорання моряків.

При проходженні моряками тесту на вигоряння по опитувальнику Маслач наголос ставиться на показники: як людина ставиться до виконання посадових обов'язків, вистоює відносини з людьми і наскільки сильно відчуває задоволення чи перевтому.

По кожному з 22-х тверджень пропонується вибрати один із семи висловлювань, що оцінюються від нуля до шести балів: де 0 позначає відповідь «ніколи», 6 – «кожен день» про твердження, подані в опитувальнику. Чим більшою є сума балів за кожною шкалою окремо, тим більше вираженими є процеси вигорання.

Перша шкала: «Професійне виснаження» (emotional exhaustion (EE). Йдеться про хронічне перенапруження через нескінченні стреси, переробки та

завищені вимоги до себе. Симптоми вигоряння проявляється у втомі — емоційної, психологічної та фізичної. Розпізнається виснаження за сумою балів на дев'ять тверджень

Друга шкала: "Деперсоналізація" (depersonalisation (DP). Переклад з лат.: "dē" - відсутність/позбавлення і "persōna" - особистість). Простими словами DP - це притуплення почуттів, чому також сприяють затяжні стреси. Виникають почуття відчуженості, втрати зв'язку з навколишнім світом і тілом (подібно організм захищається від сильних або частих потрясінь). Проте реальність ідентифікується правильно — ілюзій чи галюцинацій немає [37].

Треба додати: тривале перебування у прострації небезпечне, адже можливі порушення пам'яті та сприйняття, а також поява думок про суїцид. Стан тестованого оцінюється за сумою балів, набраних за відповіді на п'ять тверджень.

Третя шкала: "Редукція особистих досягнень" (personal accomplishment (PA). Мається на увазі зменшення або ослаблення: мотивації та залученості до трудового процесу; власної ефективності та компетентності; установках на успішність та просування по кар'єрних сходах. Вираховується показник за загальною кількістю вісім тверджень [38].

Зверніть увагу на зміну алгоритму розшифрування. Висока позначка 40 і більше свідчить про низький рівень вигоряння, що вважається гарною ознакою.

Тест «Самооцінка психічних станів» (Г. Айзенк) був використаний для оцінки деяких неадаптивних станів (тривога, фрустрація, агресія) і властивостей особистості (тривожність, фрустрованість, агресивність і ригідність), які можуть негативно впливати на процес соціалізації моряків, спілкування і в результаті на формування самооцінки, тому потребують діагностики з метою їх своєчасної корекції.

За цією методикою, тривожність - індивідуальна психічна особливість, що виявляється в схильності людини до частих і інтенсивних переживань стану тривоги, а також в низькому порозі його виникнення. Тут тривога

виступає як переживання емоційного дискомфорту, що пов’язаний з очікуванням неблагополуччя, з передчуттям небезпеки. Фрустрація інтерпретується як психічний стан, викликаний неуспіхом у задоволенні потреби, бажання. Агресивність - не викликана об’єктивними обставинами неспровокована ворожість людини по відношенню до людей і навколишнього світу [65]. Ригідність - ускладненість (аж до повної нездатності) у зміні наміченої суб’єктом програми діяльності в умовах, що об’єктивно потребують її перебудови [36]. Методика складається з 40 тверджень.

Респонденту пропонується уважно прочитати опис різних психічних станів. Якщо цей опис збігається з його станом і стан виникає часто, то необхідно оцінити його в 2 бали. Якщо цей стан виникає зрідка, то ставиться один бал. Якщо не збігається зі станом респондента – 0 балів. Бали додаються за кожною групою запитань за 4 шкалами: шкали тривожності, фрустрації, агресивності та ригідності. Інтерпретація результатів здійснюється згідно з ключем, шляхом визначення рівня вираження кожного стану, де сума балів від 0 до 7 відповідає низькому рівню, 8-14 балів – середньому та 15-20 балів – високому рівню [37].

Опитувальник великої депресії (Major Depression Inventory) – тест самооцінки, розроблений Всесвітньою Організацією Охорони Здоров'я, був використаний для скринінгу, виявлення та визначення тяжкості депресивного розладу у моряків.

Опитувальник розроблений на підставі діагностичних критеріїв депресивного розладу МКБ-10 і DSM-IV-TR. Пункти опитувальника складаються з вопросів, кожен із яких відбиває окремий симптом депресії. Тяжкість симптомів визначається на основі самооцінки пацієнта, який зазначає ступінь виразності депресивних симптомів за шкалою Лікерта, вказуючи частоту виникнення ознак депресії [38].

Таблиця 2.3.1

Критерії тяжкості депрессивного епізоду по МКБ-10

Ступень тяжкості депресивного епізоду	Симптоми депресивного епізоду

Легка (наявність 2-х основних та 2-х додаткових симптомів)	Затруднення в виконанні звичайної роботи і підтримки звичного рівня соціальної активності, незначний вплив на соціальне функціонування.
Помірна (середня) (наявність 2-х основних та 3-4-х додаткових симптомів)	Затруднення в виконанні звичайної діяльності і підтримки звичного рівня соціального та професіонального функціонування.
Тяжка (без психотичних симптомів) (наявність 3-х основних та 4-х і більше додаткових симптомів)	Явне порушення або повне припинення звичайної діяльності, соціального та професіонального функціонування.

Опитувальник складається із 12 питань.

Орієнтовний час тестування 5-10 хвилин.

Кожен пункт опитувальника оцінюється від 0 до 5 відповідно до наростання тяжкості симптому. Сумарний бал становить від 0 до 50.

Велика депресія діагностується, якщо ≥5 з 9 симптомів (елементи 4 і 5 разом) були присутні протягом останніх двох тижнів і якщо ці 5 симптомів включений основний симптом 1 або 2.

Точніший діагноз великої депресії залежить від відповіді на питання 9 (а) або (б) і на питання 10 (а) або (б).

Висновок до 2 розділу

У другому розділі нашої роботи ми надали докладний опис нашого дослідження, включаючи інформацію про базу дослідження, респондентів, використані методики.

На основі огляду літератури та характеру нашого емпіричного дослідження, ми встановили методологічну основу для нашого дослідження. Ця основа включала загальні та конкретні методологічні принципи

дослідження, а також методи дослідження. Ми надали перевагу методам, що дозволяють діагностувати професійну деформацію та її структуру у моряків.

Визначення особливостей та структури деформації моряків можливо здійснити шляхом використання методів експертних оцінок і психодіагностики особистісних якостей.

Ми обрали методики для емпіричного дослідження, враховуючи їхню валідність, надійність та можливість диференційованого використання. Також ми переконалися, що вони відповідають основним завданням нашого дослідження.

Ми провели діагностику з участю 58 респондентів, які працюють в різних компаніях, на різних типах суден. Ці респонденти мають різний стаж роботи, від менше ніж двох років до більше десяти років. Такий обмежений обсяг основної вибірки зумовлений особливостями режиму праці моряків (перебування у рейсі по декілька місяців) та добровільною основою участі у дослідженні.

Для діагностики ми використали різні методики, такі як тестування рівня емоційного вигорання за методикою К. Маслач та С. Джексон, яка дозволяє вчасно виявити емоційне виснаження у професійній діяльності, оскільки його наслідки можуть бути надзвичайно серйозними. Тест-опитувальник самооцінки психічних станів (за Г. Айзенком), використано для оцінки ряду неадаптивних станів, таких як тривога, фрустрація та агресія, а також особистісних рис, таких як тривожність, фрустрованість, агресивність і ригідність. Ці стани можуть негативно впливати на соціалізацію моряків, міжособистісне спілкування та, в кінцевому підсумку, на формування самооцінки. Тому вони вимагають діагностики для своєчасної корекції. А також опитувальник великої депресії (англ. Major Depression Inventory), був використаний для скринінгу, виявлення та визначення тяжкості депресивного розладу.

Ці методики дозволяють виявити різні аспекти професійних деформацій у процесі виконання професійної діяльності моряка.

РОЗДІЛ 3. АНАЛІЗ ТА ІНТЕРПРИТАЦІЯ РЕЗУЛЬТАТІВ ДОСЛІДЖЕННЯ ПСИХОЛОГІЧНОЇ ПРОФЕСІЙНОЇ ДЕФОРМАЦІХ ОСОБИСТОСТІ МОРЯКА

3.1. Аналіз рівня виразності тривоги, фрустрації, та психологічних станів моряків з різним стажем роботи

Аналіз був здійснений за допомогою повної процедури тестування, адже ми вивчали стан моряків, ставлення до конкретних особистостей. Спершу, нам потрібна інформація, що складалася б із характеристик потрібнісної сфери, особистісних властивостей тощо. Головним у нашому дослідженні стало визначення емоційної складової у моряків.

Емпіричне дослідження показників самоставлення моряків за методикою Г.Айзенка демонструє рівні вираженості деяких його показників.

За результатами дослідження, видно, що 3,45% респондентів мають високий рівень тривожності, 56,9% опитаних мають середній рівень і у 39,66% осіб було виявлено низький рівень тривожності. Відповідно до цього, морякам з високим рівнем тривожності властиві замкнутість, самозвинувачення, неадекватна оцінки діяльності оточуючих людей. Почуття провини може обумовлювати негативну самооцінку. Вони вирізняються певними соціальними цінностями і стереотипами, які сприяють зростанню негативних емоцій (наприклад, підозрілості, образи, почуття провини) [41]. У деяких осіб може бути представлений своєрідний культ успіху, досягнень і благополуччя, культивований суспільством, засобами масової інформації, референтною групою. Якщо людина недостатньо відповідає цим вимогам, то це сприяє формуванню у нього негативного ставлення до себе і виникненню внутрішнього конфлікту особистості, що супроводжується зростанням тривожності [34]. Чим нижчий рівень тривожності виявлено у моряка, тим менша вірогідність прояву даних якостей.

Фрустрація характерна на високому рівні для 63,79% опитуваних, на середньому рівні для 31,03%, при цьому низькі показники за цією шкалою

властиві для 5,17% досліджуваних. Високий рівень фрустрації говорить про те, що моряки стійкі до стресових ситуацій та невдач. Впевнені у своїх силах і можуть успішно знаходити вихід із складної ситуації. Низький навпаки проявляється в негативних переживаннях: розчарування, роздратування, тривога, розпач.

За шкалою агресивності, 13,79% опитуваних осіб моряків мають високі показники, у 65,52% респондентів спостерігається середній рівень, та у 20,7% досліджуваних констатовано низький рівень агресивності. Найбільший відсоток опитувальних спостерігається з середнім рівнем агресії, це свідчить, що вони здатні гніватися, підвищувати голос і виявляти невдоволення. Але при цьому намагаються контролювати себе, тому до рукоприкладства не доходить.

Для 10,34% респондентів властивий високий рівень ригідності, у 67,24% показники за цією шкалою мають середній рівень, а у 22,41% досліджуваних спостерігається низький рівень ригідності. Сильно виражена ригідність визначається в незмінності поведінки, переконань, поглядів, навіть якщо вони не відповідають реальній дійсності. При низькому рівні морякам більш властива пластичність, швидка адаптація, здатність підлаштовуватися до оточуючих обставин. Результати дослідження респондентів за рівнями прояву психічних станів за методикою Г.Айзенка представлені в таблиці 3.1.1.

Таблиця 3.1.1

Розподіл респондентів за рівнями прояву психічних станів (методика «Самооцінка психічних станів» (Г. Айзенка)

Психічні стани	Рівні прояву психічних станів, у %		
	Низький рівень	Середній рівень	Високий рівень
Тривожність	39,66	56,90	3,45
Фрустрація	5,17	31,03	63,79
Агресивність	13,79	65,52	20,69
Ригідність	22,41	67,24	10,34

Також було проведено більш детальний аналіз респондентів за рівнем прояву психічних станів з різним стажем роботи.

У моряків зі стажем роботи до 5 років були виявлені наступні результати:

За шкалою «тривожність» 42,86% моряків мають низьку тривожність, 57,14% середній показник, дуже тривожних моряків за данним стажем серед опитуваних не виявлено.

За шкалою «фрустрація» 42,86% з середнім рівнем і 57,14% з високою самооцінкою. За низьким показником не визначено респондентів з даним стажем роботи.

За шкалою «агресивність» спостерігається по 28,57% моряків з високим та низькім рівнем, середній рівень агресії виявлено у 42,86% респондентів.

За шкалою «ригідність» вісокого показника не виявлено, середній спостерігається у більшості опитуваних 57,14%, та низький рівень у 42,86%. Всі дані за розподілом за стажем до 5 років представлені в таблиці 3.1.2.

Таблиця 3.1.2

Розподіл респондентів за рівнями прояву психічних станів зі стажем до 5 років, (методика «Самооцінка психічних станів» (Г. Айзенка)

Психічні стани	Рівні прояву психічних станів, у %		
	Низький рівень	Середній рівень	Високий рівень
Тривожність	42,86	57,14	
Фрустрація		42,86	57,14
Агресивність	28,57	42,86	28,57
Ригідність	42,86	57,14	

Ці результати вказують на те, що ці моряки проявляють дратівливість, неспроможність контролювати свою агресію та швидко виражати негативні емоції, навіть на незначні подразники. Вони також виявляють складності у зміні установлених стереотипів поведінки та діяльності, особливо в ситуаціях,

які вимагають таких змін. При цьому вони можуть досить сильно переживати відхилення від звичного стереотипу.

Більшість моряків виявляють середні рівні тривожності, фрустрації, агресивності та ригідності, що вказує на певну емоційну нестійкість. Вони можуть відчувати внутрішню стурбованість, розгубленість, напруженість, відчуття незахищеності та бути схильними до запальності, нестриманості і сприймання ситуацій як загрозливих для себе. Особливо ці переживання характерні для моряків з невеликим стажем і пов'язані з процесами їх адаптації, входженням в нову систему взаємовідносин і особистісним самоствердженням.

За аналізом моряків зі стажем від 6 до 10 років були виявлені наступні результати. Середні та низькі рівні прояву всіх показників набувають максимального вираження. Так, тривожність середнього і низького рівня виявляється у 50,0% моряків; фрустрація середнього рівня – у 16,67% та у 83,33% високого рівня (висока самооцінка); агресивність середнього рівня – у 83,33 та у 16,67% низького рівня; ригідність середнього рівня притаманна 75,0% моряків, високий рівень ригідності визначений у 8,3%, а низький у 16,6%.

За словами моряків, після 5 років робота є особливо важкою, оскільки із зростанням стажу та складності обов’язків збільшується навантаження, починається кар’єрний зріст. Моряки можуть відчувати незадоволеність умовами праці, якщо не дуже швидкий кар’єрний зріст та стурбованість щодо майбутнього. В цей період також зменшується особистісна значущість обраної професійної діяльності, розпочинається криза в стосунках з підлеглими та керівництвом, відбуваються пошуки власної позиції та можливостей самореалізації, пов’язаний з просуванням по службі, умовами праці, тощо.

Ця ситуація супроводжується нестабільністю емоційної сфери, внутрішніми конфліктами та тривогою. Моряки можуть відчувати розгубленість, внутрішню порожнечу та застрягання на емоційнозначущих переживаннях. Вони можуть проявляти ворожість, нестриманість у вираженні

емоцій, чутливість до невдач і негативних подій, видаючи їх за непереборні перешкоди. Також може бути відчутна невизначена стурбованість, непогодження з реаліями життя та обмеженими можливостями. На цьому етапі моряки можуть перебільшувати свої недоліки та мати обмежений самоконтроль. Вони можуть бути схильні до конфліктів та відчувати відсутність особистісної автономії.

Всі дані за розподілом стажу 6-10 років представлені в таблиці 3.1.3.

Таблиця 3.1.3

Розподіл респондентів за рівнями прояву психічних станів зі стажем 6-10 років, (методика «Самооцінка психічних станів» (Г. Айзенка)

Психічні стани	Рівні прояву психічних станів, у %		
	Низький рівень	Середній рівень	Високий рівень
Тривожність	50,0	50,0	
Фрустрація	83,33	16,67	
Агресивність	16,67	83,33	
Ригідність	16,67	75,0	8,33

У респондентів зі стажем понад 10 років вже виявлені високі показники тривожності у 5,13% моряків, середній рівень спостерігається у більшості половини 58,97%, та низький рівень у 35,9% опитуваних. Фрустрація як і тривожність у порівнянні з попереднім показником за стажем зростає і складає на високому рівні 58,97%, середньому 33,33%, та низькому 7,69%, що вказує на внутрішнє напруження у зв'язку з великою відповідальністю, довгим перебуванні в ізоляції від близьких, умов праці тощо. Найбільш агресивними виявилися 15,38% опитуваних, середній показник агресивності показали 64,10% моряків, і з низьким рівнем складає 20,51% респондентів. За шкалою ригідність 12,82% з високим рівнем, 66,67% з середнім і 20,51% з низькою. В цей період характерна переоцінка власних установок, мотивів та цінностей, спостерігається вітсутність гнучкості у поведінці та толерантності.

Досвід перебування в умовах тривалого рейсу відкладає свої певні відбитки. Всі дані за розподілом за стажем понад 10 років представлені в таблиці 3.1.4.

Таблиця 3.1.4

Розподіл респондентів за рівнями прояву психічних станів зі стажем понад 10 років, (методика «Самооцінка психічних станів» (Г. Айзенка)

Психічні стани	Рівні прояву психічних станів, у %		
	Низький рівень	Середній рівень	Високий рівень
Тривожність	35,9	58,97	5,13
Фрустрація	58,97	33,33,	7,69
Агресивність	20,51	64,10	15,38
Ригідність	20,51	66,67	2,82

Важливо зазначити наявність кореляційного зв’язку між певними психічними станами, який ми виявили завдяки проведенню кореляційного аналізу за коефіцієнтом кореляції Спірмана. Було виявлено кореляційні зв’язки між шкалами «Тривожність» та «Фрустрація» на рівні $r = 0,678$ при $p \leq 0,01$, «Тривожність» та «Ригідність» $r = 0,426$ ($p \leq 0,01$), «Фрустрація» та «Ригідність» $r = 0,448$ ($p \leq 0,01$), що свідчить про їх взаємопов’язаність, зі зростанням тривожності збільшується і рівень фрустрації та ригідності і навпаки.

Отже, отримані зв'язки показують, що психічні стани, такі як фрустрація, агресивність і ригідність у моряків, супроводжуються пригніченим емоційним фоном і переважанням негативних емоцій, таких як сум, страх та туга. Поруч із станом тривожності, ці стани спричиняють збільшену турботу, страх, посилену тривожність, невизначеність, нервозність та подразливість. Фрустрація у моряків часто асоціюється із станом пригніченості, а поряд із ригідністю вона викликає втомленість, знижену енергію та може призвести до втрати здібностей до певних дій. Подібності між

фрустрацією та тривожністю можуть призвести до падіння самооцінки особистості та викликати відчуття пригніченості та слабкості.

3.2. Аналіз рівня професійного вигоряння у моряків

Для оцінки рівня професійного вигорання ми користувалися методикою діагностики професійного вигорання, розробленою К. Маслач і С. Джексоном. Ця методика базується на тривимірній моделі професійного вигорання, що включає такі аспекти, як емоційне виснаження (9 висловлювань), деперсоналізація (5 висловлювань) та зниження особистих досягнень (8 висловлювань). За результатами оцінки кожної з цих шкал визначається відсоток емоційного вигорання. Автори методики визначають три рівні прояву професійного вигорання – високий, середній та низький, а також вказують на характерні симптоми для кожного з цих рівнів.

Згідно поставлених завдань, було проведено аналіз та інтерпретацію отриманих результатів емпіричного дослідження.

Таким чином, шкала «емоційне виснаження» відображає тяжкість емоційного стану у зв’язку з професійною діяльністю. Емоційне виснаження є ключовою складовою емоційного вигорання. Згідно з результатами можна стверджувати, що за шкалою «емоційне виснаження» 34.48 % тобто 20 респондентів мають високий рівень виснаження, 39.66% , а саме 23 досліджуваних мають середній рівень та 25,86% тобто 15 моряків мають низький рівень емоційного виснаження.

По шкалі «деперсоналізація» бачимо, що 51,72% - 30 досліджуваних мають високий рівень, 25,86%, а саме 15 мають середній рівень, а 22,41% тобто 13 респондентів мають низький рівень деперсоналізації. За шкалою «редукція особистісних досягнень» 25,86%, а саме 15 респондентів мають високий рівень, 34,48% тобто 20 досліджуваних мають середній рівень, та 39,66 % , а саме 23 моряка мають низький рівень. Результати визначення складових синдрому «вигорання» у моряків зображено у таблиці 3.2.1.

Таблиця 3.2.1

Результати дослідження шкали «емоційне виснаження» за методикою діагностики професійного вигорання К. Маслач, С. Джексон

Шкала	Кількість респондентів, у %		
	Високий рівень	Середній рівень	Низький рівень
Емоційне виснаження	34,48	39,66	25,86
Деперсоналізація	51,72	25,86	22,41
Редукція особистісних досягнень	25,86	34,48	39,66

Результати кількісних показників за цією методикою графічно представлені на діаграмі (рис. 3.2.1.).

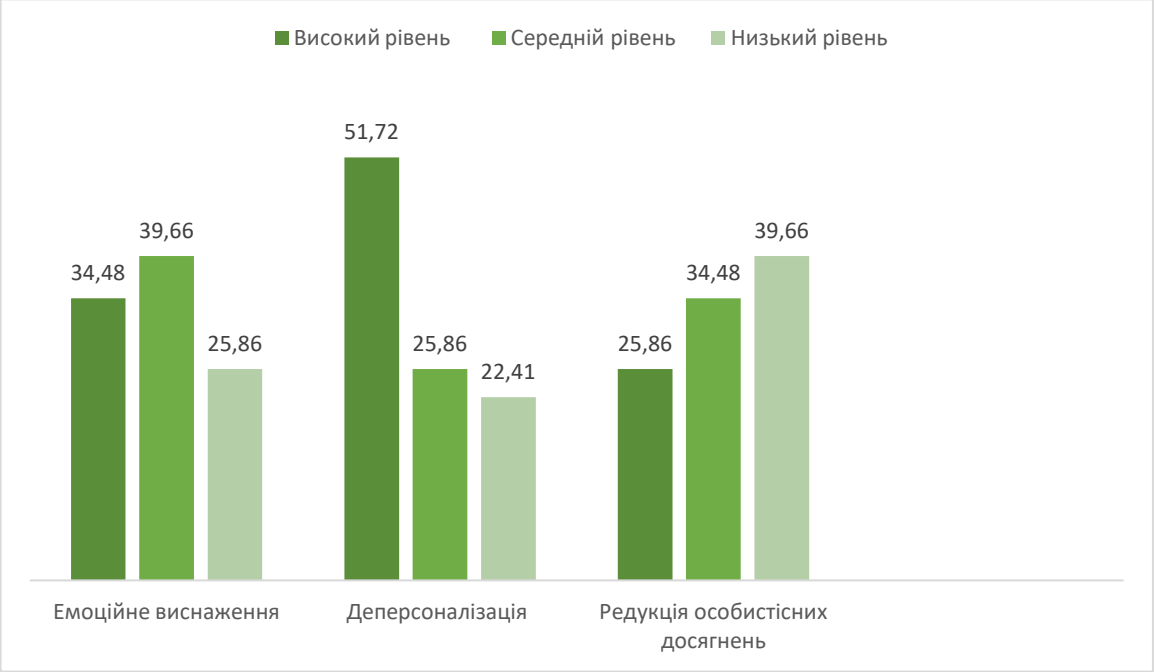

Рис. 3.2.1. Результати за методикою «Діагностика професійного вигорання», (К. Маслач і С. Джексон).

За отриманими даними можемо зазначити, що за шкалою "емоційне виснаження" менше половини моряків мають високий рівень емоційного виснаження, майже половина має середній рівень, та чверть досліджуваних мають низький рівень, що вказує на занижений емоційний фон, байдужість або емоційне перенасичення.

За шкалою "деперсоналізація" видно, що половина моряків мають високий рівень, чверть - середній рівень, та менше чверті - низький рівень. Це вказує на деформацію стосунків з іншими людьми, яка може проявлятися в зростанні залежності від інших або в зростанні негативних налаштувань і почуттів щодо інших.

Щодо шкали "редукція особистісних досягнень", трохи більше чверті респондентів мають високий рівень, менше половини моряків мають середній рівень, та майже половина мають низький рівень. Ця шкала вказує на тенденцію до негативного оцінювання себе, своїх професійних досягнень та успіхів, негативізм щодо службової гідності і можливостей або на нівелювання особистої гідності та обмеження можливостей та обов'язків щодо інших.

Також ми здійснили аналіз рівня професійного вигорання моряків за стажем роботи. Результати дослідження говорять про те, що 30,77% (12 осіб), які працюють більше 10 років мають високий рівень «емоційного виснаження». У респондентів, які працюють 6-10 років цей відсоток значно вищій 58,33% (7 осіб). Та у моряків зі стажем роботи до 5 років самий низький показник виснаження 14,29% (1 особа). Високий показник за цією шкалою пов’язаний з пригніченістю, апатією, високою втомою, емоційної спустошеністю.

Середні показники «емоційного виснаження» були знайдені в 41,0% (16 осіб) респондентів, які працюють понад 10 років і 25,0% (3 особи), які працюють 6-10 років. Найбільший середній показник спостерігається у працівників які працюють менше 5 років 57,14% (4 особи). Вони виявляли почуття, пов'язані з емоційною порожнечею й втомою, яка виникає при надмірному навантаженні, при порушенні емоційних ресурсів людини. Результати дослідження за шкалою «емоційне виснаження» методики діагностики професійного вигорання К. Маслач, С. Джексон представлені у таблиці 3.2.1.

Низькі показники виявлені у 28,21% (16 осіб) досліджуваних у яких стаж роботи понад 10 років і 28,57% (4 особи) у моряків зі стажем менше 5 років.

Найменший показник за цією шкалою 16,67% (2 осіб) у респондентів стаж роботи у яких менше 6-10 років. У таких респондентів знижується емоційний фон, посилюються байдужість, негативізм, незадоволеність професійною діяльністю, емоційне напруження. Емоційне виснаження виявляється у зниженому емоційному тонусі, підвищеній психічній виснаженості, афективній лабільності, байдужості, нездатності відчувати сильні емоції, втрачається інтерес до оточення, з'являється відчуття перенасичення трудової діяльністю, незадоволеність життям (табл.3.2.2).

Таблиця 3.2.2

Результати дослідження шкали «емоційне виснаження» за методикою діагностики професійного вигорання К. Маслач, С. Джексон, за стажем роботи (n=58)

Стаж роботи	Емоційне виснаження, %		
	Високий рівень	Середній рівень	Низький рівень
0-5 років (n=7)	14,29	57,14	28,57
6-10 років (n=12)	58,33	25,0	16,67
Понад 10 років (n=39)	30,77	41,03	28,21

Наступним етапом було проаналізовано професійне виснаження командного та рядового складів. За даними отриманих результатів було встановлено, що 35,42% (17 осіб) респондентів командного складу мають високий рівень емоційного вигорання, та 30,0% (3 особи) рядового складу.

Середній рівень емоційного виснаження мають досліджувані командного складу 35,42% (17 осіб), а рядового майже вдвічі більше 60,0% (6 осіб).

Низький рівень емоційного виснаження 10% (1 особа) спостерігається у рядового составу, та 29,17% у командного.

Результати дослідження за шкалою «емоційне виснаження» методики діагностики професійного вигорання К. Маслач, С. Джексон, за командними складами представлені у таблиці 3.2.3.

Таблиця 3.2.3

Результати дослідження шкали «емоційне виснаження» за методикою діагностики професійного вигорання К. Маслач, С. Джексон, розділені на командний та рядовий склади (n=58)

Категорія	Емоційне виснаження, %		
	Високий рівень	Середній рівень	Низький рівень
Командний склад (n=48)	35,42	35,42	29,17
Рядовий склад (n=10)	30,0	60,0	10,0

Деперсоналізація - це показник, що відображає стосунки з колегами на роботі та спосіб, як особа сприймає саму себе у професійній сфері. Вона проявляється в негативному відношенні до власних професійних досягнень, самооцінці, а також у недооцінюванні власних успіхів та можливостей щодо професійного зростання та розвитку. Також це може проявлятися у формальних відносинах з колегами та іншими аспектами професійної взаємодії. За шкалою «Деперсоналізація», яка показує прояв деформації у стосунках з іншими людьми: надмірна залежність від інших або, навпаки, негативізм, цинізм 46,15% (18 осіб) респондентів зі стажем роботи понад 10 років та 42,86% (3 особи) зі стажем роботи до 5 років показали високий рівень деперсоналізації. Але найбільшій показник 75,0% (9 осіб) був у моряків зі стажем 6-10 років. Результати дослідження за шкалою «деперсоналізація» методики діагностики професійного вигорання К. Маслач, С. Джексон представлені у таблиці 3.2.3

Цей показник підтверджує існування та схильність до розвитку негативного ставлення до колективу, сприймати його байдуже. Це може бути обумовлено зовнішніми, об’єктивними факторами, пов’язаними з важкою діяльністю моряків. Несприятливий соціально-психологічний клімат колективу, недоліки в організації діяльності – її надмірність регулювання, невдалий розподіл навантаження, постійне спілкування з одніми й тіж самими

людьми, з членами екіпажу різних національностей, погані стимули до роботи, можуть бути нечіткі перспективи зростання віднесено до об'єктивних факторів виникнення деперсоналізації.

Середній показник рівеня деперсоналізації, за результатами дослідження респондентів показали, респонденти зі стажем понад 10 років 25,64% (10 осіб) та моряки зі стажем 6-10 років 25,0% (3 особи), а найбільший показник за цією категорією був у досліджуваних зі стажем до 5 років – 28,57% (2 особи).

Низький рівень деперсоналізації виявили 28,21% (11 осіб) зі стажем роботи понад 10 років та 28,57% (2 особи) зі стажем роботи до 5 років. А у моряків зі стажем 6-10 років за цим показником не виявлено респондентів. Це може свідчити про деформацію стосунків серед членів екіпажу. В одних випадках це може бути зростання залежності від інших людей, у інших випадках зростання негативізму.

Таблиця 3.2.4

Результати дослідження шкали «деперсоналізація» за методикою діагностики професійного вигорання К. Маслач, С. Джексон, за стажем роботи (n=40)

Стаж роботи	Деперсоналізація, у %		
	Високий рівень	Середній рівень	Низький рівень
0-5 років (n=7)	42,86	28,57	28,57
6-10 років (n=12)	75,0	25,0	0
Понад 10 років (n=39)	46,15	25,64	28,21

Також було проведення дослідження серед моряків командного та рядового складів і виявлено, що високий показник деперсоналізації спостерігався у командного 52,08% (25 осіб), та рядового складу 50,0% (5 осіб).

Середній рівень показали респонденти командного складу 27,08% (13 осіб), та рядовий склад 20,0% (2 особи).

Низький рівень за показником деперсоналізації був у командного складу на рівні 20,83% (10 осіб), а у рядового трошки вищій 30,0% (3 особи). Результати дослідження за шкалою «деперсоналізація» методики діагностики професійного вигорання К. Маслач, С. Джексон, по командних складах представлені у таблиці 3.2.5.

Таблиця 3.2.5

Результати дослідження шкали «деперсоналізація» за методикою діагностики професійного вигорання К. Маслач, С. Джексон, розділені на командний та рядовий склади (n=58)

Категорія	Деперсоналізація, у %		
	Високий рівень	Середній рівень	Низький рівень
Командний склад (n=48)	52,08	27,08	20,83
Рядовий склад (n=10)	50,0	20,0	30,0

У шкалі «Редукція особистих досягнень» відображений рівень оптимізму особистості, віра у власні сили, бажання вирішувати питання, позитивне ставлення до професійної діяльності, колег.

У ході дослідження моряків було виявлено такі результати: високий рівень 50,0% (6 осіб) зі стажем роботи 6-10 років та 23,08% (9 особи) зі стажем роботи понад 10 років, у працівників зі стажем до 5 років за цим показником результатів не виялено; середній рівень 33,3% (13 осіб і 4 особи відповідно) показали моряки зі стажем роботи понад 10 років та 6-10 років, а у моряків зі стажем роботи до 5 років 42,86% (3 особи); низький рівень 43,59% (17 осіб) зі стажем роботи понад 10 років та 57,14% (4 особи) зі стажем роботи до 5 років. У моряків зі стажем 6-10 років цей показник склав 16,67% (2 особи). Результати дослідження за шкалою «редукція особистих досягнень» за методикою діагностики професійного вигорання К. Маслач, С. Джексон, за стажем роботи представлені у таблиці 3.2.6.

Таблиця 3.2.6

Результати дослідження шкали «редукція особистих досягнень» за методикою діагностики професійного вигорання К. Маслач, С. Джексон, за стажем роботи (n=40)

Стаж роботи	Редукція особистих досягнень, у %		
	Високий рівень	Середній рівень	Низький рівень
0-5 років (n=7)	57,14	42,86	0
6-10 років (n=12)	50,0	33,33	16,67
Понад 10 років (n=39)	23,08	33,33	43,59

Наявність показників за шкалою "редукція особистих досягнень" вказує на зниження рівня компетентності в професійній діяльності та невдоволення собою у моряків. Це може проявлятися у знеціненні професійної діяльності та власного ставлення до неї. Моряк може почувати провину за свої невдачі або негативні результати, має негативне ставлення до власних професійних навичок і здібностей. Це може призвести до зниження самооцінки, відчуття власної неспроможності та зневаги до себе і своєї роботи. Внаслідок цього може виникати втрата мотивації до праці, втрата ініціативності та ентузіазму. Фахівці, які мають цей стан, негативно оцінюють себе та свої професійні досягнення, а також ставлення до професійної гідності, обмеженням можливостей та відповідальності перед іншими.

Також це знаходить підтвердження у дослідженні за складом. Дослідивши, можемо констатувати факт, що у командного складу за шкалою "редукція особистих досягнень" високий показник складає 29,17% (14 осіб), середній 31,25% (15 осіб), та низький 39,58% (19 осіб). А у рядового складу за цією шкалою наступні показники: високий рівень – 10,0% (1 особа), середній 50,0% (5 осіб), та низький 40,0% (4 особи). Результати наведені у таблиці 3.2.7.

Таблиця 3.2.7

Результати дослідження шкали «редукція особистих досягнень» за методикою діагностики професійного вигорання К. Маслач, С. Джексон, розділені на командний та рядовий склади (n=58)

Категорія	Редукція особистих досягнень, у %		
	Високий рівень	Середній рівень	Низький рівень
Командний склад (n=48)	29,17	31,25	39,58
Рядовий склад (n=10)	10,0	50,0	40,0

Таким чином, за отриманими даними можна зазначити, що моряки зі стажем до 5 років мають високий рівень, більше половини мають середній рівень емоційного вигорання, та чверть мають низький рівень емоційного вигорання. Припускаємо, що це пов'язано з логічним типом мислення моряків, зацікавленістю роботою, великим ентузіазмом, та прагненню до пізнання нового. За стажем 6-10 років половина респондентів мають високий рівень емоційного вигорання, чверть мають середній та менше чверті низький. Це обумовлюється тим, що люди, мають певний досвід, завдяки складним умовам праці більш емоційно чутливі, вони як на свідомому, так і несвідомому рівні більш яскраво відчувають, уявляють та реагують на певні риски. Та за стажем понад 10 років третина респондентів мають високий рівень, та стільки ж мають низький рівень. Та більше третини мають середній рівень. Що свідчить про майже однакову вираженість всіх рівнів емоційного вигорання і робить можливим припущення про ситуативне емоційне реагування на значущі для моряків події.

Для якісної інтерпретації отриманих результатів ми провели статистичну обробку даних за кожним критерієм, використовуючи критерій кореляції Спірмена. Універсальність цього критерію виявляється в тому, що він є непараметричним показником зв'язку між змінними, виміряними в ранговій шкалі. Використання даного критерію можливе як для кількісно-вимірюваних, так і для ранжованих даних, і дозволяє порівнювати не лише

окремі показники, але й індивідуальні профілі. Коефіцієнт рангу використовується для оцінки якості зв'язку між двома чи більше параметрами. Крім того, статистичну значущість критерію використовують для подальшого аналізу даних. Між показниками шкали емоційного виснаження і шкали деперсоналізації r = 0, 657 при p ≤ 0,05, що свідчить про сильний значимий кореляційний зв'язок; між показниками шкали емоційного виснаження і шкали редукції особистісних досягнень r = 0, 481 , при p ≤ 0,05, що свідчить про сильний значимий кореляційний зв'язок; між показниками деперсоналізації і редукції особистісних досягнень r = 0, 518 при p ≤ 0,05, що свідчить про сильний значимий кореляційний зв'язок.

Відповідно до отриманих результатів можна стверджувати, що коефіцієнт рангової кореляції Спірмена та встановлений кореляційний зв'язок між оцінками на шкалах є статистично значущими. Це знову підтверджує наявність кореляційних зв'язків між емоційним вигоранням моряків і проявами байдужості, емоційним перенасиченням, деформацією взаємин з іншими людьми та тенденцією до негативного оцінювання себе, своїх професійних досягнень та успіхів.

3.3. Аналіз рівня депресії у командного та рядового складу

Дослідження включало використання опитувальника великого депресивного розладу (MDI).

Опитувальник великої депресії (англ. Major Depression Inventory) - тест самооцінки, розроблений ВООЗ для виявлення і визначення важкості депресії. MDI відрізняється від багатьох інших тестів самооцінки, таких як Шкала депресії Бека (BDI), тим, що може визначити діагноз клінічної депресії за МКХ-10 або DSM-IV на додаток до оцінки ступеня важкості симптомів.

За результатами аналізу виявлено: 8,62%, що складає 5 осіб моряків з тяжкою депресією, по 12,07% моряків (14 осіб) з середнім та легким рівнем

депресії, та 67,24% моряків не підпадають під класифікацію МКБ-10, тобто депресія не виявлена. Результати наведені в таблиці 3.3.1.

Таблиця 3.3.1

Результати дослідження «великої депресії (MDI)» за ознаками

Окремі ознаки	Бали
1. Пригнічений настрій	87
2. Зниження інтересу	93
3. Втома	99
4. Почуття провини	85
5. Суїцидальні думки	68
6. Концентрація	29
7. Психомоторні зміни	93
8. Порушення сну	118
9. Вага/ апетит	81

Більшість симптомів спостерігалася за ознаками зниження інтересів, порушення сну та втома. Найменший показник був за ознакою концентрація. Проблеми зі сном у моряків виникають через порушення біологічних ритмів і циклів здорового сну. З'являються проблеми з апетитом: більшість заїдає стрес, коли стає сумно, тому що вуглеводи знижують вироблення гормонів стресу, але в людей з депресією все навпаки – їхній апетит падає, а рівень гормону стресу та виробка адреналіну збільшується. У механіків, внаслідок постійного перебування у затемнених приміщеннях, депресія може виникати через відсутність яскравого світла. У моряків за ознакою суїцидальні думки показник не досить великий, що може свідчити про невеликі схильності спроб суїциду. Також моряки з такими ознаками з більшою ймовірністю багато куритимуть і нехтуватимуть своїм здоров'ям, деякими правилами гігієни (не часте гоління, відпускання бороди, неохайний одяг, або постійне перебування в робочому одязі).

Для більш детального дослідження нами було проведено обстеження моряків за рангом, з розподілом їх на командний та рядовий склад. За

результатами було виявлено, що з тяжкою депресією 10,42%, що складає 5 моряків, є лише серед командного складу. Серед рядового складу моряків 20% 2 особи, з середнім рівнем депресії, тоді як серед командного складу за цим показником лише 12,5% (6 осіб). Легкий рівень депресії спостерігається у 8,33% (4 особи) у командного складу, та 30% (3 особи) у рядового. А найвищій показник серед тих хто не страждає на депресію 68,7% (33 особи) командного складу, та 50% (5 осіб) рядового складу. Результати наведені в таблиці 3.3.2.

Таблиця 3.3.2

Результати дослідження дипресії за рангом

Категорія	Депресія, у %		
	Високий рівень	Середній рівень	Низький рівень
Командний склад (n=48)	10,42	12,5	68,7
Рядовий склад (n=10)	20,0	30,0	50,0

Депресія серед командного та рядового складів морських працівників може бути обумовлена різними чинниками, специфічними для їхньої професійної діяльності та особливостей життєвого середовища на кораблі. У результаті дослідження виявлено різницю в проявах депресії між командним та рядовим складами моряків. Серед командного складу спостерігається менший відсоток осіб з тяжкою депресією (10,42%), порівняно з рядовим складом (20%). Зокрема, командний склад має менше представників із середнім (12,5% проти 30%) та легким (68,7% проти 50%) рівнями депресії порівняно з рядовим складом. Найвищий відсоток осіб, які не страждають від депресії, виявлено серед командного складу (68,7%), у порівнянні з рядовим складом (50%).

Таким чином, можна визначити, що командний склад має загалом менш виражені прояви депресії порівняно з рядовим складом моряків. Це може бути пов'язано з особливостями роботи, рівнем відповідальності, або іншими факторами, що впливають на психічний стан та емоційне благополуччя працівників відповідно до їхньої професійної ролі.

Командний склад несе велику відповідальність за безпеку судна та екіпажу. Прийняття стратегічних рішень в умовах обмеженості ресурсів та тиску часу. Постійна напруга та ризик життю. Усамітненість завдяки рангу.

Рядовий склад може стикатися з непередбачуваним графіком роботи, великою кількістю змін та відсутністю стандартних робочих годин, біль, фізичне навантаження. Погані умови перебування. Проблеми в спілкуванні в змішаних екіпажах, завдяки поганому знанню іноземної мови. Рядові моряки, зазвичай мають довгі рейси ніж командний склад.

3.4. Рекомендації щодо профілактики психологічної професійної деформації особистості моряка

В психологічних дослідженнях розглядаються різноманітні підходи до протидії негативним наслідкам професійних деформацій у різних фахівців, таких як педагоги, медичні працівники, юристи і т. д. Проте дослідження до цього часу звертали мало уваги на питання запобігання та подолання професійних викривлень серед моряків. Більше того, не існує уніфікованої системи, яка могла б служити основою для розробки ефективної стратегії профілактики та подолання професійних деформацій у цієї категорії працівників. Для вирішення цієї проблеми ми висуваємо ідею комплексної програми, спрямованої на профілактику професійних захворювань в морській галузі.

Деформація моряків відрізняється тим, що зміни відбуваються поступово і людина не помічає у себе дивної поведінки. Специфіка деформації моряків полягає в тому, що вона відбувається не тільки в процесі роботи, а й тоді коли моряк знаходиться на березі, дома. Якщо зважити на те, що моряки йдуть у море на півроку і навіть довше, у них там звичний уклад життя, все зрозуміло, хто головний, а хто в підпорядкуванні, у кожного чіткі обов’язки та робота, це більшість часу основного життя. Коли ж вони опиняються на березі різко все змінюється, з’являється купа вільного часу, інший уклад життя, та

нові обов'язки і це призводить до нових стресових ситуацій. Таким чином, моряки переживають подвійну адаптацію, тобто спочатку адаптуються до умов праці, потім до умов на березі, дома. Це все дає свої відбитки, та призводить до нових деформацій.

Моряки звикли до того, що з людьми потрібно спілкуватися залежно від їхнього статусу. Моряки ділять суспільство на вищих, рівних і нижчестоящих щодо їх статусу. Відповідно, з першими вони будуть максимально ввічливі, делікатні та шанобливі. Чого не можна сказати про спілкування з останніми.

Знаходження в обмеженому просторі протягом тривалого часу також позначається на поведінці. На борту судна члени екіпажу задовольняються маленькими каютами, винятком є лише капітан. Через це моряки не звертають увагу на особистий простір, чим бентежать своїх близьких.

Всім відомо, що на палубі має бути абсолютна чистота. Дотримання чистоти це добре, але в усьому потрібно знати міру, іноді моряки дуже прискіпливі до оточуючих з приводу досконалості прибирання. Або навпаки від постійної напруги, що все повинно бути ідеальним в цивільному житті моряки геть забувають про прибирання та порядок.

Моряки звикли до різких висловлювань на адресу членів екіпажу і це вважається нормальним, але на березі їхні манери спілкування можуть здатися дивними для оточуючих. Але вони зазвичай цього не усвідомлюють.

І це тільки декілька прикладів перенесення впливу професійної деформації моряками на суспільне життя.

Виходячи з вище сказаного вважаю за доцільне розділити рекомендації для профілактики деформації на дві категорії, для практики в рейсі та на березі (дома). Ще однією складовою рекомендацій профілактики є те, що працюючи в чоловічому колективі, моряки стають черствішими, та скептичними, і треба шукати такі методики які вони будуть готові сприймати. Враховуючи ці всі фактори було запропоновано деякі методи.

Спочатку треба виділити чотири основні напрямки профілактичної роботи.

1. «Професійне зростання», тобто розвиток у моряків таких якостей, як емпатія, сензитивність, рефлексія. На розвиток цих якостей спрямовані професійно орієнтовані тренінги та семінари.

2. Поліпшення професійних умов, увага до проблем моряків, вирішення соціально-економічних та соціально-психологічних проблем.

3. Зміцнення у моряків ресурсів стресостійкості, пов'язаних із професійною діяльністю. Необхідно навчання моряків способам та прийомам психологічної саморегуляції, управлінню часом та структурування своєї діяльності.

4. Психологічна робота, спрямована на корекцію професійних відносин: уникнення конфліктів, відокремлення особистого простору, самопрезентація серед членів екіпажу. Морякам також необхідно виробити ефективні життєві принципи, такі як поєднання професійної діяльності з саморозвитком, сну та харчування, що задовольняє соціальне життя, здатність до позитивної самооцінки, наявність різних хобі та ін [48].

Перебуваючі в рейсі можна дотримуватись наступних рекомендацій.

1. Для професійного зростання прослухати онлайн-тренінги та лекції провідних фахівців з питань стресу, депресії та професійного вигораня. Наприклад онлайн-лекція Роберта Сапольскі «Депресія», «Агресія» та ін.
2. Для поліпшення професійних умов не може бути стандартних рекомендацій, все залежить від умов на судні, організації роботи судновласника та ін. Однак можна зробити узагальненні рекомендації. Для поліпшення психологічного стану моряка і наближення до сімейного затишку слід впроваджувати святкування різного роду свят, таких як Новий рік, Різдво, Пасха та День народження, всім екіпажем. В місцях загального перебування слід висаджувати кімнатні рослини, вони мають позитивний вплив на оточуючих. Також можна і в особистих каютах, так у моряків буде реалізована потреба в піклуванні про когось. В каюті розкладати речі та фотокартки з дому, щоб мати хоч

маленький зв’язок з рідними. Вільний час проводити не в самотності, організовувати настільні ігри серед членів екіпажу. Проводити актині відпочинки разом, в вихідні дні організовувати різного роду відпочинок на повітрі - барбекю, командні ігри тощо. В портах організовувати виїзд до музеїв, та різних пам’яток культури. Ці заходи будуть профілактикою конфліктів, самотності, стресів та сприяють добрій атмосфері в колективі. Що добре скажиться на психіці моряків.

3. Для зміцнення у моряків ресурсів стресостійкості слід запропонувати різного роду вправи, які моряк зможе виконувати самостійно, або в колективі. Серед найпростіших вправ можна запропонувати дихальні вправи: «Квадратне дихання», «Світло та темрява» які спрямовані на досягнення психологічного спокою. Стабілізації діяльності організму: нормалізація ритму серцебиття, нормалізація тиску, відновлення дихання. Підвищення психологічної стійкості до негативних стресів. Для розвитку усвідомлення і дистанціювання щодо свого стану, регуляції невисловлених емоцій, усвідомлення, розвитку більш корисного мислення вправу «Терапевтичний лист». Ця вправа допоможе розібратись з тим, що відбувається всередині. Знизити стрес, градус неприємних емоцій, впорядкувати думки, зробити їх більш корисними. Допоможе більш свідомо і структуровано подивитись на минулий досвід і, можливо, побачити вирішення проблем і складностей. Для поліпшення сну вправа «Як швидко заснути», ця вправа призначена для усунення безсоння, порушення графіка сну, тривожних думок перед сном.

4. Психологічна робота з моряками які перебувають на судні можлива лише при сприянню роботодавця. Для них розробляються рекомендації, для поліпшення стану моряка, проводити консультації психолога з членами екіпажу в портах при достатніх стоянках, тестувати моряків за методиками на наявність вигорання, стресу, та інших розладів.

Рекомендації для моряків які перебувають у відпустці.

1. Для професійного зростання рекомендовано відвідати тренінги, які проводяться на базі профспілки робітників морського транспорту (ПРМТУ) та благодійної організації «Фонд допомоги морякам «Асоль». Які проводять регулярні тренінги з різних питань охорони здоров'я моряків. Відмінність тренінгу від традиційних занять полягає в тому, що він проводиться у неформальній атмосфері спілкування та довіри. Учасники тренінгу розміщуються по колу, що дає можливість учасникам бачити один одного, вільно спілкуватися між собою та з ведучим. Крім того, перебування в такому колі асоціюється у свідомості людини з безпекою, почуттям довіри, наявністю інтересу та уваги
2. Для поліпшення професійних умов, слід продумати що можна покращити на судні для комфортного перебування, та заздалегідь подбати про це. Можливо придбати якісь речі які моряк може взяти з собою в рейс.
3. Для зміцнення у моряків ресурсів стресостійкості, можна і навіть слід виконувати ті самі вправи, що і в рейсі. Адже тільки при регулярному виконуванні вправи починають бути корисними, слід зробити їх такими ж природними та необхідними як щоденні гігієнічні процедури. Можна розширити спектр вправ і додати ті які були не доступні на судні. Наприклад вправа «Я дерево» для тренування присутності тут і зараз, щоб не жалкувати за минулим і не турбуватися про майбутнє. Вправа «Запобігання тригерам гніву» спрямована навчитись зупиняти гнів на початку подразливої події та спрямовувати його енергію на благо.
4. Психологічна робота. Перебуваючи на березі моряк може відвідати психолога, та пройти певну терапію, щоб запобігти деформації. Також рекомендовано відвідувати психолога всім членам родини, для швидшій адаптації моряка.

В рамках загальної рекомендації, морякам пропонується відвідування спортивного залу як вдома, так і на судні, якщо він є в наявності. Фізичні вправи досить добре впливають на організм. Обов'язково слід мати хоббі, яке

буде цікаве і вдома і в рейсі. Хобі-терапія – спосіб оперативно уникнути афектогенної ситуації. Прослуховування улюбленої музики під час роботи, якщо це дозволяють умови в обов’язково на відпочинку. Музика є одним із компонентів корекції психологічних та фізіологічних процесів. Більше находитись на свіжому повітрі,

Таким чином, слід пам’ятати, що рідше виснажуються особи з оптимістичним поглядом на життя та багатим внутрішнім життям, які успішно вирішують життєві труднощі та подолають вікові кризи. Ті, хто активно ставиться до життя і шукає творчі рішення у важкі моменти, володіють засобами регулювання свого емоційного стану та дбають про збереження своїх психоенергетичних та соціально-психологічних ресурсів.

Висновки до 3 розділу

У третьому розділі нашого дослідження ми провели аналіз рівня емоційного вигорання серед респондентів, використовуючи методику, яку розробили К. Маслач та С. Джексон, а також тест на самооцінку за Г.Айзенком, з розподілом за стажем роботи, та на командний та рядовий склади. Дослідження і аналіз рівня депресії у командного та рядового складу. Результати аналізу свідчать про те, що після дослідження більшість респондентів відзначили середні показники за основними шкалами використаних методик. Так тривожність склала 56,9% опитаних, фрустрація у 31,03%, а у 65,52% респондентів спостерігався середній рівеньза шкалою агресія, ригідность у 67,24% моряків. Важливо зазначити наявність кореляційного зв’язку між певними психічними станами, який ми виявили завдяки проведенню кореляційного аналізу.

Отримані зв'язки показали, що психічні стани, такі як фрустрація, агресивність і ригідність у моряків, супроводжуються пригніченим емоційним фоном і переважанням негативних емоцій, таких як сум, страх та туга. Поруч із станом тривожності, ці стани спричиняють збільшену турботу, страх,

посилену тривожність, невизначеність, нервозність та подразливість. Фрустрація у моряків часто асоціюється із станом пригніченості, а поряд із ригідністю вона викликає втомленість, знижену енергію та може призвести до втрати здібностей до певних дій. Подібності між фрустрацією та тривожністю можуть призвести до падіння самооцінки особистості та викликати відчуття пригніченості та слабкості.

Результати дослідження підтверджують, що великий вплив на емоційне вигорання моряків може мати тривалість їхньої професійної діяльності. Особи з малим стажем частіше виявляють високий рівень прагнення до розвитку і самореалізації, що може бути пов'язано з більшою енергією та прагненням до нових досягнень. Натомість, моряки з великим стажем мають більш виражену мотивацію уникнення невдач, що може виникати внаслідок багаторічного досвіду, коли вони стикаються із складнішими викликами та можливими труднощами. Спостерігається комбінація депресії з іншими психічними симптомами (наприклад, тривогою та панічними атаками).

На підставі оцінок рівня професійного вигорання та депресії серед моряків виявлено певні рівні професійного вигорання. Командний склад має менш виражені прояви професійного вигорання, що може свідчити про те, що керівництво має більше ресурсів або стратегій для подолання цього явища. Серед моряків існують різні рівні депресії. Командний склад має менше осіб із тяжкою депресією та більше осіб без проявів депресії порівняно з рядовим складом. Загалом, серед моряків депресія частіше спостерігається серед рядового складу. Зв'язок між професійним вигоранням і депресією виявляється в тому що рівні професійного вигорання можуть впливати на рівень депресії у моряків. Командний склад, який має менше виражені прояви професійного вигорання, може мати менше схильності до депресії.

Фактори впливу це проблеми зі сном, апетитом та концентрацією можуть бути серйозними факторами, які сприяють депресії серед моряків. Екстремальні умови праці, такі як сенсорна ізоляція, вібрація та режим роботи,

можуть також впливати на загальний психічний стан працівників водного транспорту.

Загалом, результати дослідження вказують на необхідність розвитку програм та стратегій з психологічної підтримки та профілактики серед морського персоналу, зокрема, спрямованих на зменшення рівнів професійного вигорання та попередження депресії.

Обґрунтовано розділи рекомендації для профілактики деформації моряків на дві категорії: для практики в рейсі та на березі (дома). Важливо наголосити, що під час роботи в чоловічому колективі моряки можуть ставати черствішими та скептичними, тому рекомендації повинні бути такими, які вони готові сприймати.

Основні напрямки профілактичної роботи включають:

Професійне зростання: Розвиток якостей, таких як емпатія, сензитивність, рефлексія через професійно орієнтовані тренінги та семінари. Прослуховування онлайн-тренінгів та лекцій від провідних фахівців з питань стресу, депресії та професійного вигорання. У контексті зазначених рекомендацій для практики в рейсі, де моряки мають обмежений доступ до ресурсів та послуг, важливо вдосконалити систему підтримки на борту судна. Для цього можна впровадити наступні заходи: мобільний доступ до психологічної підтримки; забезпечити можливість звертатися до психолога через онлайн-консультації або спеціально обладнаний телефонний лінію. Проводження групових сесій психологічної підтримки на борту судна, що сприятиме спільноті та розвитку емоційної згуртованості. Забезпечити доступ моряків до актуальної інформації про методи подолання стресу, вигорання та підтримки психічного здоров'я.

Поліпшення професійних умов: Звертання уваги до проблем моряків, вирішення соціально-економічних та соціально-психологічних питань. Впровадження святкування різноманітних свят, висаджування кімнатних рослин, організація групових ігор та відпочинку на повітрі. Організація

командних заходів, що сприятиме позитивному емоційному фону та підтримці колективного духу.

Зміцнення ресурсів стресостійкості: Навчання моряків методам психологічної саморегуляції, управління часом та структурування своєї діяльності. Запропонування вправ для самостійного виконання, спрямованих на досягнення психологічного спокою та стресостійкості. Впровадження коротких тренінгів для розвитку навичок психологічної саморегуляції, що можна виконувати самостійно або в колективі.

Психологічна корекція професійних відносин: Уникнення конфліктів, відокремлення особистого простору, самопрезентація серед членів екіпажу. Організація консультацій психолога при достатніх стоянках, тестування моряків за методиками на вигорання та стрес.

Ці заходи спрямовані на забезпечення сталої психологічної підтримки моряків під час рейсів, що може суттєво покращити їхнє емоційне становище та загальну психічну стійкість.

Враховуючи ці аспекти, можна спрямувати зусилля на покращення психологічного стану моряків як в рейсі, так і на березі, забезпечуючи їм необхідні інструменти для подолання труднощів та збереження психічного здоров'я.

Також, важливо пам'ятати, що зміни в організаційній культурі судновласника, які спрямовані на покращення умов праці та психосоціальної підтримки, можуть виявити значущий вплив на психічне здоров'я моряків.

Системне впровадження цих рекомендацій може сприяти створенню сприятливого середовища для психологічного благополуччя працівників в морському середовищі.

ВИСНОВКИ

У міру того, як моряки набувають досвіду на флоті, ситуативні зміни, що виникають у їхній професійній діяльності, перетворюються на стійко виражені риси особистості, свідчачи про формування професійних деформацій під час адаптації до специфічних умов роботи. Процес адаптації до вимог професії може призводити до професійних деформацій та психосоматичних порушень, і ці явища наростають із збільшенням тривалості роботи в цій галузі.

Екстремальні види професійної діяльності, такі як робота на водному транспорті, можуть стати особливо "різкими" для здоров'я. Дослідження підтверджує, що умови, пов'язані з екстремальністю морської професії, викликають негативні впливи на всі сфери психіки та особистості моряків.

Моряки, яких досліджує дана робота, працюють у високоризикових умовах, що може призвести до розвитку психосоматичних захворювань. Розподілений режим роботи, зміни часових поясів, відособленість, самотність, постійні ризики та інші фактори ставлять підвищені вимоги до організму людини, що вимагає адаптації до змінених умов середовища.

Ряд негативних факторів, таких як сенсорна ізоляція, вплив хвиль та вібрації, кліматичні коливання, цілодобовий режим роботи і інтенсивність трудової діяльності, впливають на всіх працюючих, незалежно від їхньої професійної групи. Такі екстремальні впливи можуть призвести до виснаження та девіантної поведінки, а в окремих випадках – навіть до суїциду. Особливістю роботи моряків є регулярність та тривалість екстремальних впливів, які формують відповідні реакції, схожі на хронічний стрес.

Ці негативні умови праці можуть викликати формування професійних деформацій та психосоматичних порушень. Робота на водному транспорті, зокрема, вимагає постійної уваги та концентрації у ситуаціях, де навіть дрібні помилки можуть мати серйозні наслідки. Це створює високий рівень стресу, який може впливати на емоційний стан моряків.

Наприклад, аварійні ситуації та інші несподівані події можуть спричинити реакцію стресу, викликаючи фізіологічні та психічні зміни. Важливо враховувати, що ці ефекти можуть наступати як негайно, так і накопичуватися протягом тривалого періоду роботи в екстремальних умовах.

Окрім того, розтягнутість у часі та регулярність екстремальних впливів впливають на психічне здоров'я працівників водного транспорту. Хронічний стрес може вести до виснаження, депресії, емоційного вигорання та зниження загального психічного благополуччя.

Таким чином, враховуючи велику кількість факторів, які впливають на моряків, важливо розробляти та впроваджувати програми підтримки емоційного здоров'я та адаптації для зменшення впливу стресових ситуацій та формування більш адаптивних стратегій управління стресом у цій професійній групі.

Поняття "професійні деформації" можна додатково розглядати в контексті змін у психічному стані, які виникають внаслідок тривалого впливу негативних факторів професійного середовища. У випадку моряків це може бути пов'язане з великим ризиком, відповідальністю за безпеку судна, довгими періодами віддаленості від сім'ї, а також з режимом роботи, який порушує звичайний біоритм.

Один із факторів, які слід розглядати, - це сенсорна ізоляція. Моряки можуть відчувати відсутність підтримки або можливість поділитися емоціями через великі відстані від дому та обмежений доступ до засобів зв'язку. Це може призвести до почуття відділеності, самотності та важкостей у подоланні стресових ситуацій.

Крім того, фізичні аспекти роботи, такі як вібрації та нестабільність на судні, можуть впливати на фізичне та емоційне самопочуття моряків, сприяючи розвитку стресових реакцій та втоми.

Основні психосоматичні порушення можуть включати проблеми зі сном, зміни в апетиті, адаптаційні труднощі та загальний вплив стресу на

фізичне здоров'я. Ці фактори не тільки погіршують якість життя моряків, але й можуть призвести до загострення різних захворювань.

З урахуванням вищезазначеного, важливо створювати умови для здоров'я та психічного благополуччя моряків через заходи з психологічної підтримки, тренінги з управління стресом, а також забезпеченням доступу до сервісів телемедицини та консультування.

Розглядаючи вплив професійних деформацій на моряків, слід звернутися до розгляду психосоматичних реакцій та їхнього впливу на фізичне здоров'я. Сон, як один з ключових аспектів фізичного та психічного відновлення, може бути порушений внаслідок стресу та адаптаційних труднощів, що може призвести до втоми та зниження ефективності праці.

Зміни в апетиті, які часто спостерігаються в умовах депресії, також можуть впливати на фізичне здоров'я моряків. З'являється ризик неправильного харчування, втрати ваги та зниження імунітету, що робить організм більш вразливим до різних захворювань.

Крім того, довгі періоди віддаленості від сім'ї можуть викликати емоційний стрес та почуття самотності, що має негативний вплив на психічне здоров'я. Протистояння таким емоційним викликам може вимагати додаткової психологічної підтримки та методів саморегуляції.

У зв'язку з вищевикладеним, ефективна підтримка моряків передбачає комплексний підхід, який включає в себе не лише профілактичні заходи щодо попередження стресу та психічного вигорання, але й надання доступу до професійних консультантів, психотерапевтів та онлайн-ресурсів для підтримки ментального здоров'я у будь-якому місці та часі.

Узагальнюючи результати нашого дослідження, можна зробити наступні висновки:

1. Адаптація працівників водного транспорту до умов професійної діяльності вимагає від них психологічних витрат у вигляді формування професійних деформацій та психосоматичних порушень.

2. Процес адаптації до екстремальних умов роботи моряків, рейс за рейсом, призводить до деформацій емоційної, особистісної, соціальної та поведінкової сфер працівників плавскладу.

3. Зі збільшенням стажу роботи, ситуативні порушення, такі як емоційні, соціальні, особистісні та поведінкові, зумовлені екстремальністю професійної діяльності, стають стійкими якостями особистості, що сприяє формуванню професійних деформацій.

4. Щодо компенсації негативного впливу умов професійної діяльності моряків, важливими факторами є використання специфічних психологічних захистів, розвиток професійно зумовлених акцентуацій особистісних характеристик і зміни мотиваційної сфери.

5. Зростання рівня тривоги є однією з ключових проблем, особливо зі збільшенням стажу роботи на флоті. Моряки, як реакцію на хронічний стрес, використовують спеціальні психологічні захисти, що може призводити до особистісних і поведінкових деформацій та порушень міжособистісних відносин.

6. Психологічні фактори, такі як соматизація конфлікту, фрустровані потреби у розумінні, любові, довірі, та особливості використання психологічного захисту, можуть служити показниками прогнозування рівня тривоги при збільшенні стажу роботи на флоті.

Зазначені психологічні фактори можуть допомогти виявити проблемні аспекти та ризики професійно-особистісного розвитку при збільшенні тривалості робочого стажу на флоті.

Професійні деформації, такі як тривожні стани, можуть впливати на всі сфери особистості моряка, включаючи відносини з оточуючими, оцінку власних досягнень та загальний стан емоційного благополуччя.

З огляду на важливість емоційного здоров'я та психологічного благополуччя у професійній діяльності, розробка та впровадження програм психологічної підтримки для моряків може бути ефективним заходом для попередження та подолання професійних деформацій.

Підвищення свідомості та освіченість моряків щодо психічного здоров'я може допомогти їм краще розуміти власні емоції та ефективно керувати стресовими ситуаціями, сприяючи зниженню ризику розвитку тривожних станів та інших психологічних проблем.

Важливо враховувати індивідуальні особливості та потреби моряків у розробці психологічних програм та підходів до підтримки, оскільки різні особистості можуть виявляти різний рівень вразливості до стресових чинників.

Співпраця між роботодавцями та психологами може сприяти створенню здорового трудового середовища, що підтримує емоційне та психічне благополуччя моряків, що, в свою чергу, сприятиме загальному покращенню якості життя та ефективності професійної діяльності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. 183 дні самотності// The Maritime Telegraph Морська Правда, 2017 – Режим доступу: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjp7ofSp970AhXHFXcKHeFYDfUQFnoECAUQAQ&url=http%3A%2F%2Fwww. mtelegraph.com%2F183-days-of-loneliness.html&usg=AOvVaw00ojz1my91aQ5syfkK3kzj
2. Allen P, Wadsworth E, Smith A. Seafarers' fatigue: a review of the recent literature. Int.Marit. Health. 2008; 59(1- 4): 81–92.
3. Carotenuto A., Fasanaro A.M., Molino I., Sibilio F., Saturnino A., Traini E., Amenta F.The Psychological General Well-Being Index (PGWBI) for assessing stress of seafarers on board merchant ships. Int. Marit. Health. 2013; 64(4) : 215 -220.
4. Carotenuto A., Molino I., Fasanaro A. M., Amenta F. Psychological stress in seafarers: a review. Int.Mar.Health. 2012. 63(4): 188 - 194.
5. Cox, T., & Griffiths, A. (2017). The nature and measurement of work-related stress: Theory and practice. In S. Leka & J. Houdmont (Eds.), Occupational Health Psychology - London, (2nd ed.)
6. Devereux, J. (2018). Understanding the Social and Psychological Experiences of Seafarers: Research Findings from the Flying Angel Study. The Nautical Institute.
7. Freudenberger H.J. Staff burn-out / H.J. Freudenberger // Journal of Social Issues. – 1974. – Vol. 30. – P. 159–165.
8. Frone, M. R. "Work-family balance." - Handbook of Occupational Health Psychology, 2003.
9. Grech, M. R., & Horberry, T. "Human factors in the maritime domain." - CRC Press, 2008.

10. IMO Model Course 1.13 «Elementary First Aid». International Maritime Organization (IMO), 2000. 5.IMO Model Course 1.21 «Personal Safety and Social Responsibilities». International Maritime Organization (IMO), 2016.
11. IMO Model Course 1.13 «Elementary First Aid». International Maritime Organization (IMO), 2000.
12. IMO Model Course 1.19 «Personal Survival Techniques». International Maritime Organization (IMO), 2019.
13. IMO Model Course 1.20 «Fire Prevention and Fire Fighting». International Maritime Organization (IMO), 2000.
14. IMO Model Course 1.21 «Personal Safety and Social Responsibilities». International Maritime Organization (IMO), 2016.
15. Jegaden D., Menaheze M., Lucas D., Loddé B., Dewitte J.D. Don't forget about seafarer's boredom. Int.Marit. Health. 2019; 70(2):82-87.
16. Jepsen, J. R., Zhao, Z., van Leeuwen, W. M., & Tucker, P. (2018). Work hours, sleep, and fatigue: An overview of risks and causal factors. In Sleep and Safety (pp. 15-26). Academic Press.
17. Leka S. Psychosocial hazards and seafarer health: priorities for research and practice. IntMarit Health. 2004; 55(1-4): 137-155.
18. Mellbye A., Carter T. Seafarers' depression and suicide. Int. Marit. Health. 2017. 68 (2): 108-114.
19. Näswall, K., & Näswall, L. "The effects of long workhours on health: A review of 20 years of research." - Psychological Bulletin, 2012.
20. Oldenburg M., Hogan B., Jensen H. J. Systematic review of maritime field studies about stress and strain in seafaring. Int.Arch.Occup.Environ.Health. 2013; 86(1): 1–15.
21. Oldenburg M., Jensen H. J., Wegner R. Burnout syndrome in seafarers in the merchant marine service. Int Arch Occup Environ Health. 2013; 86(4): 407–416.
22. Oldenburg M., Jensen H.J., Latza U., et al. Seafaring stressors aboard merchant and passenger ships. Int J Public Health. 2009; 54(2): 96–105.

23. Oldenburg, M., & Jensen, H. J. "Latent profiles of stress among seafarers." - International Maritime Health, 2017.
24. Oldenburg, M., Jensen, H. J., & Wegner, R. "Burnout syndrome in seafarers in the merchant marine service." - International Archives of Occupational and Environmental Health, 2009.
25. Olds, D. M. (2015). Seafarers' Psychological Well-being: A Critical Review of the Literature, 2005 to 2011. International Maritime Health, 66(1), 43-48.
26. Perlman B., Hartman E. A. «Burnout»: summary and future and research // J. Human relations. 1982. V. 14. № 5. P. 153-161
27. Poulsen, T.R. «Здоров'я датських моряків і рибалок 1970-2010: що знайшли дослідження на основі реєстрів?» Scandinavian Journal of Public Health DOI: 10.1177/1403494814534538 // Режим доступу: https://www.shipownersclub.com/sleepinessfatigue-ever-present-risks-board/
28. Roberts S. E, Marlow P. B. Traumatic work related mortality among seafarers 36 employed in British merchant shipping, 1976-2002. Occup.Environ.Med. 2005; 62(3): 172–180.
29. Roberts, S. E., & Marlow, P. B. "Traumatic incidents and post-traumatic stress disorder in sea-farers." - Occupational Medicine, 2005.
30. Roberts, S. E., & Marlow, P. B. (2019). Traumatic incidents and post-traumatic stress in UK merchant seafarers. Occupational Medicine, 69(2), 122-127.
31. Shafran L. M., Golikova V. V. Seafarer's health savings competencies: goals, professional features, formation and development. Вісник морської медицини. - 2018. - №3(80). - С. 4-12.
32. Slišković, A. "Occupational stress and seafarers." - Arhiv Za Higijenu Rada I Toksikologiju, 2008.
33. Smith, A. P. (2018). Age, stress, and seafaring: A review and practical implications. Occupational Medicine, 68(4), 247-253.
34. Spielberger, C. D. (2010). State-Trait Anxiety Inventory. In J. F. Nolen-Hoeksema & T. D. Cannon (Eds.), Annual Review of Clinical Psychology, 6, 303-321.

35. Thomas M, Sampson H, Zhao M. Finding a balance: companies, seafarers and family life. Maritime Policy & Management. 2003; 30(1): 59–76.
36. Астремська І. В. Профілактика синдрому професійного вигорання у працівників правоохоронних органів: наук. робота на здобуття к-ції магістра. Чорноморський національний університет імені Петра Могили, Миколаїв, 2020. 16 с.
37. Астремська І. В. Професійне вигорання у жінок допомогаючих професій. Психологія та соціальна робота. 2019. № 1(49). 12 с.
38. Астремська І. В., Жайворонок Ю. Г. Теоретичні аспекти проблеми дослідження агресивної поведінки особистості. Наукові праці Чорноморського національного університету імені Петра Могили. 2015. № 225. С. 111- 115.
39. Бабанов С.А. Профессиональные факторы и стресс : синдром эмоционального выгорания / С.А. Бабанов / Здоров'я України. – 2010. – № 7 (236). – С. 53–54.
40. Баранова А. М. Самотність [Електронний ресурс] // Журнал Дім і Сім'я. 2012. № 2 (78). URL: http://dds.com.ua/index. php (дата обращения: 20.04.2013).
41. Безлуцька О. П. Роль функціональних станів у професійній діяльності фахівців морського та річкового транспорту // Сучасні підходи до високоефективного використання засобів транспорту Матеріали IX Міжнародної науково-практичної конференції. – Запоріжжя: АА Тандем, 2018. – С. 9-10.
42. Безлуцька О.П. Психологічні передумови виникнення помилкових дій суднових операторів. Габітус. Випуск 15. 2020. С. 219–222.
43. Гончаренко В. П. Проблематика розвитку українського торговельного флоту. Traektoriâ Nauki - Path on Science. 2019. Vol. 5. № 4. - С. 2001-2007. [Goncharenko V. Problems of development of Ukrainian trade fleet. - Traektoriâ Nauki - Path on Science. - 2019. - Vol. 5. - № 4. - P. 2001-2007.]

44. Горбунов В. П. "Психологічні особливості адаптації моряків до тривалого плавання." - Одеса, 2017.
45. Екстремальна психологія: підручник / О.П. Євсюков, А.С. Куфлієвський, Д.В. Лєбєдєв та ін.; за ред. О.В. Тімченка. – К.: ТОВ «Август трейд», 2007. – 502 с.
46. Зайцева Т. Г. Психічна культура працівника ОВС як чинник опередження професійної психологічної деформації : науково-методичний посібник / Т. Г. Зайцева. – Херсон : ХЮІ ХНУВС, 2006. – 64 с.
47. 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 ; за ред. Т. Г. Зайцевої. – Херсон : ХДМА,
48. Зайцева Т.Г., Ходаковський В.Ф. Теорія і практика самоменеджменту психофізичних станів моряка з активізації людського ресурсу та подолання проблеми аварійності на флоті : монографія ; за ред. Т.Г.Зайцевої. Херсон : ХДМА, 2012. 170 с.
49. Іваненко О. М. "Психологічні аспекти професійної діяльності моряків." - Київ, 2018.
50. Іванова, О. В. (2018). Фактори психологічної напруги та їх вплив на психічне здоров'я моряків. Журнал морської психології, 12(3), 45-58.
51. Колтунович Т.А. Психологічні умови корекції професійного вигорання у вихователів дитячих навчальних закладів: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. психол. наук: спец. 19.00.07 «Педагогічна та вікова психологія» / Т.А. Колтунович. – Івано-Франківськ, 2016.
52. Корольчук М. С. Психофізіологія працездатності корабельних спеціалістів в екстремальних умовах : дис. … д-ра психол. наук. Київ, 1996. 343 с
53. Коцан І. Я., Ложкін Г. В., Мушкевич М. І. К Психологія здоров’я людини / За ред. І. Я. Коцана.– Луцьк: РВВ ―Вежа‖ Волин. нац. ун-ту ім. Лесі Українки, 2011.– 430 с.

54. Криворотько Г.С. Психологічна характеристика особливих умов діяльності моряків далекого плавання. Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. 2012. № 2. Ч. 1. С. 400–408.
55. Медицинское пособие для моряков: общие сведения о неотложных состояниях, заболеваниях, принципы оказания первой доврачебной помощи. Под ред. А. И. Гоженко. - 122 Одесса : Профессиональный союз работников морского транспорта Украины, 2020. - 200 с.
56. Международная Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года // Режим доступу: ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU78K01U.html.
57. Науковий вісник львівського державного університету внутрішніх справ 2 (1)´2012 : зб. Наук. Пр.. Серія: Психологічна / Львів. Держ. Ун-т внутр. Справ; редкол.: Р. І. Благута (голов. Ред.), Криворотько А.С. Психологическая характеристика особых условий деятельности моряков дальнего плаванья. Режим доступу: https://www.lvduvs.edu.ua/documents_pdf/visnyky/nvsp/02_2012_1/12kgsmdp.pdf
58. Оніщенко Н. В., Побідаш А. Ю., Тімченко О. В., Христенко В. Є. Психологічні особливості життєвої стійкості моряків – жертв піратського полону: монографія. - Х.: НУЦЗУ, 2012. - 294 с. [Onishchenko NV, Pobidash AYu, Tymchenko OV, Khristenko Vye. Psychological features of life stability of seafarers-victims of pirates: Monography.: Kharkiv, NUTsZY, 2012.- 294 p.]
59. Паламарчук М.Є., Сердюк Л.С., Маруненко І.М., Неведомська Є.О. Вплив рівнів тривожності на пізнавальну діяльність студентів. Наукові здобутки студентів Інституту людини. К.: Інститут людини Київського ун-ту ім. Б. Грінченка, 2015. випуск 2(4).
60. Петренко І. В. "Аналіз впливу тривалого перебування на морі на психологічний стан моряків." - Одеса, 2019.
61. Підпала І. В. Сьогодення торговельного флоту України та його вплив на забезпечення прав українських моряків. Актуальні проблеми права: теорія

і практика. 2016. № 32. С. 269 – 275. [Pidpala IV. Present state of Ukrainian trade fleet and its influence on Ukrainian seafarers right support // Urgent problems of juridicy: theory and practice. - 2016. - № 32. - P. 269 – 275]

62. Побідаш А.Ю. Психологічні особливості життєвої стійкості моряків – жертв піратського полону : дис. канд. психол. наук : 19.00.09 ; Національний університет цивільного захисту України. Харків, 2012. 296 с.
63. Психологія професійної діагностики та професійного консультування: практичний посібник / Ігнатович О. М., Татаурова-Осика Г. П., Шевенко А. М. ; за ред. О. М. Ігнатович. — Кропивницький: Імекс-ЛТД, 2021. — 225 с.
64. Псядло Е.М. Метод экспресс-диагностики биологически активного возраста моряков / Е.М. Псядло, Т.В. Демидова, Е.В. Антошина, И.В. Плетос // Вісник морської медицини. – 2001. – № 2. – С. 395–398.
65. Синдром «професійного вигорання» та професійна кар'єра працівників освітніх організацій: тендерні аспекти : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. та слухачів ін-тів післядиплом. освіти / за наук. ред. С.Д. Максименка, Л.М. Карамушки, Т.В. Зайчикової. – К. : Міленіум, 2004. – 264 с.
66. Сокол А.О. ВПЛИВ ТРИВАЛОСТІ РЕЙСУ НА ПСИХОЕМОЦІЙНИЙ СТАН ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ СУДНА doi.org/10.33298/2226-8553/2021.3.34.13
67. Сорока О. М. Практичні рекомендації майбутнім фахівцям морського транспорту щодо самокорекції тривоги та страху перед ймовірними екстремальними ситуаціями професійної діяльності / О. М. Сорока // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Психологічні науки». – Херсон, 2019. – Вип. 3. – С. 182 – 192.
68. Сорока О.М. Стресогенність професійної діяльності фахівців в умовах тривалого морського/ О. М. Сорока // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Психологічні науки». – Херсон 2020 № 7 (35),

69. Сосін І. К., Гапонов К. Д., Гончарова О. Ю., Маркова М. В. Спосіб діагностики клінічної специфіки і прогнозу перебігу алкогольної залежності у осіб з різним психотравматичним досвідом і рівнем психосоціального стресу. Інформаційний лист МОЗ України № 249-2018. 4 с.
70. Соціально-психологічні технології розвитку особистості : Зб. наук. праць за С 69 матеріалами V Міжнародної науково-практичної конференції молодих вчених, аспірантів та студентів (м. Херсон, 14 травня 2020 р.) / ред. колегія: А. М. Яцюк, Н. О. Олейник, В. В. Мойсеєнко та ін. – Херсон : ФОП Вишемирський В.С., 2020. – 432 с.
71. Торский В. Г. Управление судовыми экипажами : навчально-практичний посібник / В. Г. Торский, В. П. Топалав. – Одеса : Астропринт, 2000. – 212 с.
72. Торский В. Г. Усталость на судне убивает: Продолжительность рабочего времени и времени отдыха моряков / В. Г. Торский, Л. А. Позолотин // Порты Украины. – Одесса, 1998. – 32 с.
73. Шафран Л. М., Голікова В. В. Фізіолого - гігієнічні особливості професійної діяльності моряків спеціалізованого флоту //Український журнал з проблем медицини праці. - 2014. - № 3(40). - С. 29 – 39. [Shafran LM., Golikova VV. Physiological and hygienic features of seafarers' professional activity //Ukr J Pr Med Labour. – 2014.- N 3 (40). – P. 29 -39]
74. Шафран Л.М. Теория и практика профессионального психофизиологического отбора моряков / Л.М. Шафран, Є.М. Псядло. – Одеса: Фенікс, 2008. – 292 с.
75. Швалб Ю. М., Данчева О. В. Одиночество: социальнопсихологические проблемы : научно-популярная литература. Киев, 1991. 270 с.
76. Шерман М.І. Дослідження впливу особливостей морської праці на толерантність моряків міжнародних екіпажів. Молодий вчений. № 3 (30). Березень, 2016. С. 450–454

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Вивчення ступеня професійного “вигорання”’К. Маслач., С. Джексон.

Інструкція. Дайте відповідь як часто у Вас виникають почуття, перелічені нижче в опитувальнику. Для цього відмітьте з кожного пункту варіант відповіді: “ніколи”; “дуже рідко”; “деколи”; “часто”; “дуже часто”; “кожний день”.

Опитувальник

1. Я почуваю себе емоційно знищеним.
2. Після роботи я почуваюся як вичавлений лимон.
3. Зранку я відчуваю втому і небажання йти на роботу.
4. Я добре розумію, що відчувають мої підлеглі й колеги, і стараюся враховувати це в інтересах справи.
5. Я відчуваю, що спілкуюся з деякими підлеглими й колегами як з предметами (без тепла і симпатії до них).
6. Після роботи хочеться на деякий час усамітнитися від усіх і всього.
7. Я вмію знаходити правильне рішення в конфліктних ситуаціях, що виникають у розмові з друзями.
8. Я відчуваю пригніченість і апатію.
9. Я упевнений, що моя робота потрібна людям.
10. Останнім часом я став більш черствим до тих, з ким працюю.
11. Я помічаю, що моя робота дратує мене.
12. У мене багато планів на майбутнє і я вірю у їх здійснення.
13. Моя робота все більше мене розчаровує.
14. Я думаю, що дуже багато працюю.
15. Буває, що дійсно мені байдуже те, що відбувається з ким-небудь із моїх підлеглих і друзів.
16. Мені хочеться усамітнитися і відпочити від усього.
17. Я легко можу створити атмосферу доброзичливості і співпраці в колективі.

18. Під час роботи я відчуваю приємне задоволення.

19. Завдяки своїй роботі я вже зробив у житті багато дійсно цінного.

20. Я відчуваю байдужість і втрату цікавості до всього, що задовольняло б мене в моїй роботі.

21. На роботі спокійно справляюсь з емоційними проблемами.

22. Останнім часом я бачу, що друзі і підлеглі все частіше перекладають на мене тягар своїх проблем та обов'язків.

Обробка результатів:

Опитувальник має три шкали: "емоційне виснаження" (9 тверджень), "деперсоналізація" (5 тверджень) і "редукція особистих досягнень" (8 тверджень).

Варіанти відповідей оцінюються так:

"Ніколи" – 0 балів;

"Дуже рідко" – 1 бал;

"Інколи" – 3 бали;

"Часто" – 4 бали;

"Дуже часто" – 5 балів;

"Кожен день" – 6 балів.

Інтерпретація результатів:

Нижче перераховуються шкали і відповідні їм пункти опитувальника.

"Емоційне виснаження" – відповіді "так" на запитання 1, 2, 3, 6, 8, 13, 14, 16, 20 (максимальна сума балів – 54).

"Деперсоналізація" – відповіді "так" на запитання 5, 10, 11, 15, 22 (максимальна сума балів – 30).

"Редукція особистих досягнень" – відповіді "так" на запитання 4, 7, 9, 12, 17, 20, 19, 21 (максимальна сума балів – 48).

Чим більша сума балів з кожної шкали окремо, тим більше в опитуваного виражені різні сторони "вигорання". Про важкість "вигорання" свідчить сума балів усіх шкал.

ДОДАТОК Б

Методика «Самооцінка психічних станів» за методикою Г. Айзенка

Інструкція: Уважно прочитайте опис різних психічних станів. Якщо цей опис збігається з Вашим станом і стан виникає ЧАСТО, то необхідно оцінити його в 2 бали. Якщо цей стан виникає ЗРІДКА, то ставиться 1 бал. Якщо НЕ ЗБІГАЄТЬСЯ з Вашим станом – 0 балів. Тест дозволяє оцінити деякі неадаптивні стани (тривога, фрустрація, агресія) і властивості особистості (тривожність, фрустрованість, агресивність і ригідність.

Опитувальник

І. Шкала тривожності:

1. Не почуваю впевненості в собі.
2. Часто через дрібниці червонію.
3. Мій сон неспокійний.
4. Легко впадаю в зневіру.
5. Турбуюся тільки про уявлювані неприємності.
6. Мене лякають труднощі.
7. Люблю копатися у своїх недоліках.
8. Мене легко переконати.
9. Я недовірливий.
10. Я важко переношу час очікування.

ІІ. Шкала фрустрації:

1. Нерідко мені здаються безвихідними ситуації, з яких усе-таки можна знайти вихід.
2. Неприємності мене сильно розстроюють, я падаю духом.
3. Під час великих неприємностей я схильний без достатніх підстав звинувачувати себе.
4. Нещастя і невдачі нічому мене не вчать.
5. Я часто відмовляюся від боротьби, вважаючи її марною.
6. Я нерідко почуваюся беззахисним.
7. Іноді в мене буває стан розпачу.

8. Я почуваю розгубленість перед труднощами.

9. У важкі хвилини життя іноді поводжуся по дитячому, хочу, щоб пожаліли.

10. Вважаю недоліки свого характеру непоправними.

III. Шкала агресивності:

1. Залишаю за собою останнє слово.

2. Нерідко в розмові перебиваю співрозмовника.

3. Мене легко розсердити.

4. Люблю робити зауваження іншим.

5. Хочу бути авторитетом для інших.

6. Не задовольняюся малим, хочу найбільшого.

7. Коли розгніваюся, погано себе стримую.

8. Волію краще керувати, ніж підкорятися.

9. У мене різка, грубувата жестикуляція.

10. Я мстивий.

IV. Шкала ригідності:

1. Мені важко змінювати звички.

2. Нелегко переключати увагу.

3. Дуже насторожено ставлюся до всього нового.

4. Мене важко переконати.

5. Нерідко в мене не виходить з голови думка, якої слід було б позбутися.

6. Нелегко зближуюся з людьми.

7. Мене засмучують навіть незначні порушення плану.

8. Нерідко я виявляю впертість.

9. Неохоче йду на ризик.

10. Різко переживаю відхилення від прийнятого мною режиму дня.

Обробка результатів. Підрахуйте суму балів за кожною групою запитань:

I. З 1 по 10 запитання – шкала тривожності;

II. З 11 по 20 запитання – шкала фрустрації;

III. З 21 по 30 запитання – шкала агресивності;

IV. З 31 по 40 запитання – шкала ригідності.

Інтерпретація результатів:

0 – 7 балів – низький рівень;

8 – 14 балів – середній рівень;

15 – 20 балів – високий рівень.

ДОДАТОК В

Опитувальник великого депресивного розладу (MDI)

Опитувальник великої депресії (англ. Major Depression Inventory) - тест самооцінки, розроблений ВООЗ для виявлення і визначення важкості депресії.

Інструкція:

Відповідаючи на наведені нижче питання, будь ласка, позначте відповіді, що найбільш відповідають Вашому стану за останні 2 тижні.

Опитувальник

1. Чи був у Вас поганий настрій або відчували Ви себе пригніченим?

◉ Весь час (+5)

○ Більшу частину часу (+4)

○ Більше половини часу (+3)

○ Менше половини часу (+2)

○ Деякий час (+1)

○ Ніколи (0)

2. Чи втрачали Ви інтерес до повсякденних справ?

○ Весь час (+5)

○ Більшу частину часу (+4)

○ Більше половини часу (+3)

○ Менше половини часу (+2)

○ Деякий час (+1)

○ Ніколи (0)

3. Чи відчували Ви занепад сил і енергії?

○ Весь час (+5)

○ Більшу частину часу (+4)

○ Більше половини часу (+3)

○ Менше половини часу (+2)

○ Деякий час (+1)

Ніколи (0)

4. Чи відчували Ви себе менш впевнено?

Весь час (+5)

Більшу частину часу (+4)

Більше половини часу (+3)

Менше половини часу (+2)

Деякий час (+1)

Ніколи (0)

5. Чи турбувало Вас почуття провини?

Весь час (+5)

Більшу частину часу (+4)

Більше половини часу (+3)

Менше половини часу (+2)

Деякий час (+1)

Ніколи (0)

6. Чи бувало у Вас відчуття, що не варто жити?

Весь час (+5)

Більшу частину часу (+4)

Більше половини часу (+3)

Менше половини часу (+2)

Деякий час (+1)

Ніколи (0)

7. Чи були у Вас проблеми з концентрацією уваги?

Весь час (+5)

Більшу частину часу (+4)

Більше половини часу (+3)

Менше половини часу (+2)

Деякий час (+1)

Ніколи (0)

8a. Чи відчували Ви почуття занепокоєння?

Весь час (+5)

Більшу частину часу (+4)

Більше половини часу (+3)

Менше половини часу (+2)

Деякий час (+1)

Ніколи (0)

8b. Чи відчували Ви загальмованість?

Весь час (+5)

Більшу частину часу (+4)

Більше половини часу (+3)

Менше половини часу (+2)

Деякий час (+1)

Ніколи (0)

9a. Спостерігалася у Вас менша тривалість сну?

Весь час (+5)

Більшу частину часу (+4)

Більше половини часу (+3)

Менше половини часу (+2)

Деякий час (+1)

Ніколи (0)

9b. Спостерігалася у Вас більша тривалість сну?

Весь час (+5)

Більшу частину часу (+4)

Більше половини часу (+3)

○ Менше половини часу (+2)

○ Деякий час (+1)

○ Ніколи (0)

10a. Погіршився у Вас апетит?

○ Весь час (+5)

○ Більшу частину часу (+4)

○ Більше половини часу (+3)

○ Менше половини часу (+2)

○ Деякий час (+1)

○ Ніколи (0)

10b. Чи відчували Ви посилення апетиту?

○ Весь час (+5)

○ Більшу частину часу (+4)

○ Більше половини часу (+3)

○ Менше половини часу (+2)

○ Деякий час (+1)

○ Ніколи (0)

Обробка результатів:

Сумарний бал становить від 0 до 50.

Велика депресія діагностується, якщо ≥5 з 9 симптомів (елементи 4 і 5 разом) були присутні протягом останніх двох тижнів і якщо ці 5 симптомів включений основний симптом 1 або 2.

Точніший діагноз великої депресії залежить від відповіді на питання 9 (а) або (б) і на питання 10 (а) або (б).

Інтерпретація результатів:

Бали		Важкість депресії
<20	—	**немає депресії**
20-24	—	**легка**
25-29	—	**середня**
≥30	—	**важка**

При використанні опитувальника для діагностики депресії за МКХ-10 існують такі можливості:

- **Легка депресія**: оцінка 4 або 5 у двох основних симптомів і не менше ніж 3 у двох-трьох супутніх
- **Середня депресія**: оцінка 4 або 5 у двох або трьох основних симптомів і не менше ніж 3 у чотирьох супутніх
- **Важка депресія**: оцінка 4 або 5 у трьох основних симптомів і не менше ніж 3 у п’яти або більше супутніх

ДОДАТОК Г

Результати опитування моряків за методикою Г. Айзенка

№ Респондента	Тривожність	Фрустрація	Агресивність	Регідність
1	10	11	6	14
2	11	11	12	15
3	6	0	7	11
4	6	5	12	7
5	6	4	5	8
6	11	8	14	15
7	12	9	14	15
8	8	5	8	8
9	8	14	9	5
10	12	14	18	7
11	14	11	19	13
12	10	7	10	7
13	4	2	14	8
14	14	13	10	14
15	14	6	7	9
16	8	9	8	6
17	7	3	12	8
18	3	2	10	4
19	6	2	12	7
20	3	5	11	7
21	13	16	14	11
22	3	6	18	5
23	2	3	7	9
24	14	12	18	10
25	8	3	14	14
26	9	16	8	16
27	9	9	10	12
28	5	2	11	9
29	2	1	8	7
30	12	7	13	11
31	4	3	6	11
32	11	10	10	10

33	8	12	15	14
34	7	13	15	13
35	11	11	15	8
36	6	6	8	10
37	7	6	15	15
38	7	6	8	8
39	10	3	3	8
40	10	7	14	10
41	8	5	6	9
42	6	7	11	10
43	5	2	0	5
44	9	4	11	13
45	9	6	8	8
46	13	8	13	8
47	9	4	14	6
48	10	5	6	11
49	10	8	6	10
50	16	17	12	17
51	9	0	11	5
52	3	0	14	11
53	5	3	14	9
54	8	6	8	12
55	4	6	6	10
56	11	6	12	14
57	15	12	10	13
58	1	1	11	10
Низька	23	37	12	13
Середня	33	18	38	39
Висока	2	3	8	6
Всього	58	58	58	58
Низька	39,66%	63,79%	20,69%	22,41%
Середня	56,90%	31,03%	65,52%	67,24%
Висока	3,45%	5,17%	13,79%	10,34%

ДОДАТОК Д

Результати опитування моряків за методикою К. Маслач., С. Джексон.

№ Респондента	Емоційне виснаження	Деперсоналізація	Редукція особистих досягнень
	0-16; 17-29; 30-	0-6; 7-12; 13-	40; 39-32; 0-31
1	6	2	44
2	39	19	41
3	33	17	28
4	36	27	10
5	20	14	42
6	31	12	40
7	21	15	46
8	41	19	32
9	31	20	38
10	19	5	37
11	44	13	41
12	38	23	30
13	41	8	32
14	10	10	39
15	48	14	28
16	25	13	27
17	24	19	21
18	19	7	41
19	23	12	46
20	16	2	46
21	36	10	27
22	28	15	40
23	15	14	18
24	14	19	43
25	26	14	27
26	28	1	38
27	0	0	42
28	54	25	26
29	1	6	40
30	18	5	44
31	22	13	38
32	27	2	32

33	22	10	37
34	40	20	34
35	29	14	34
36	30	14	28
37	23	18	41
38	50	16	26
39	20	10	46
40	48	22	29
41	29	20	29
42	16	8	48
43	6	4	33
44	31	16	37
45	14	7	44
46	31	11	42
47	9	5	34
48	31	13	31
49	22	5	40
50	36	21	32
51	25	13	35
52	12	5	42
53	12	9	39
54	29	15	36
55	13	5	42
56	28	7	39
57	23	10	35
58	7	8	44
низька	15	13	23
средня	23	15	20
висока	20	30	15
низька	25,86%	22,41%	39,66%
середня	39,66%	25,86%	34,48%
висока	34,48%	51,72%	25,86%

ДОДАТОК Е

Результати опитування моряків за опитувальником великої депресії

№ Респондента	Депресія	%	Ранг на роботі
1	4	6,666666667	1
2	26	43,33333333	2
3	19	31,66666667	1
4	39	65	1
5	15	25	1
6	2	3,333333333	1
7	14	23,33333333	2
8	39	65	1
9	13	21,66666667	1
10	12	20	1
11	18	30	1
12	14	23,33333333	1
13	12	20	1
14	7	11,66666667	1
15	30	50	1
16	24	40	1
17	29	48,33333333	1
18	25	41,66666667	2
19	18	30	1
20	8	13,33333333	1
21	17	28,33333333	1
22	17	28,33333333	1
23	34	56,66666667	1
24	18	30	1
25	25	41,66666667	1
26	7	11,66666667	2
27	5	8,333333333	1
28	36	60	1
29	5	8,333333333	1
30	5	8,333333333	1
3132	28	46,66666667	1
33	5	8,333333333	2

34	23	38,33333333	2
35	32	53,33333333	1
36	21	35	2
37	23	38,33333333	2
38	16	26,66666667	1
39	16	26,66666667	1
40	15	25	1
41	26	43,33333333	1
42	13	21,66666667	1
43	12	20	1
44	23	38,33333333	1
45	15	25	2
46	19	31,66666667	1
47	10	16,66666667	1
48	12	20	1
49	14	23,33333333	1
50	23	38,33333333	1
51	22	36,66666667	1
52	19	31,66666667	1
53	9	15	1
54	19	31,66666667	1
55	12	20	1
56	5	8,333333333	2
57	11	18,33333333	1
58	25	41,66666667	1
	1	1,666666667	1
			58
<20 нет	39	67,24%	48
20-24 легкая;	7	12,07%	10
25-29 средн;	7	12,07%	0
>30 тяжел	5	8,62%	

ДОДАТОК Ж

Рекомендовані вправи для самостійного покращення психологічного здоров'я моряків

Рекомендовано прості та при цьому максимально ефективні вправи, які дозволяють значно знизити рівень депресії, стресів, тривожності, вигоряння, нав'язливі думки, порушення сну.

Вправа для дихання **«Квадратне дихання»**

Мета:

Досягнення психологічного спокою. Стабілізація діяльності організму: нормалізація ритму серцебиття, нормалізація тиску, відновлення дихання. Підвищення психологічної стійкості до негативних стресів. Частота застосування. При необхідності 2 – 3 рази в день та частіше.

Крок 1

У будь-якому комфортному положенні тіла розслаб м'язи і зосередься на диханні.

Крок 2

На рахунок 1-2-3-4 зроби повільний вдих, при цьому живіт випинається вперед, м'язи живота розслаблені, грудна клітка нерухома.

Крок 3

На наступні чотири рахунки 1-2-3-4 затримай подих.

Крок 4

Зроби плавний видих на 4 такта 1-2-3-4 з одночасним підтягуванням м'язів живота до хребта.

Крок 5

Знову затримай дихання на чотири рахунки 1-2-3-4.

Дихати необхідно дуже спокійно та повільно. Всього через 3 - 5 хвилин такого дихання ваш стан стане помітно спокійнішим і врівноваженішим.

Вправа завершена

Робіть цю вправу регулярно та побачите зміни.

«КВАДРАТНЕ ДИХАННЯ»

Досягнення психологічного спокою

1. У будь-якому комфортному положенні тіла розслаб м'язи і зосередься на диханні
2. На рахунок 1-2-3-4 зроби повільний вдих, при цьому живіт випинається вперед, м'язи живота розслаблені, грудна клітка нерухома.
3. На наступні чотири рахунки 1-2-3-4 затримай подих.
4. Зроби плавний видих на 4 такта 1-2-3-4 з одночасним підтягуванням м'язів живота до хребта
5. Знову затримай дихання на чотири рахунки 1-2-3-4.
   Дихати необхідно дуже спокійно та повільно.

Всього через 3 - 5 хвилин такого дихання ваш стан стане помітно спокійнішим і врівноваженішим.

Вправа завершена

Робіть цю вправу регулярно та побачите зміни.

Вправа для дихання **"Світло та темрява"**

Мета:

відновлення внутрішньої гармонії та цілісності, нейтралізація негативних думок.

Частота застосування: щоденно.

Крок 1

Вихідне положення: стоячи чи сидячи. У спокійному та комфортному для вас місці.

Крок 2

Закрий очі та заспокой дихання.

Крок 3

Із заплющеними очима зроби глибокий повільний вдих і уяви, що в момент вдиху зверху в голову і тіло надходить білий чистий промінь світла. Світло наповнює твоє тіло.

Крок 4

На видиху уяви, що з тебе разом із повітрям, що видихається, виходить темне світло або матерія, які є негативними думками, що накопичилися, і емоціями такими як страх, відчай, образа і гнів.

Крок 5

На вдиху промінь світла наповнює тебе силою, гармонією, позитивом та впевненістю.

Крок 6

На сильному видиху до порожнечі в грудях з темним світлом виходить напруга, негатив, слабкість.

Можливо, перший час буде складно уявити світло і темряву, але ти цьому швидко навчишся за декілька вправ. Ти можеш підкріпити видих візуальними образами (клуби чорного диму, забруднений потік повітря).

Якщо десь є больова точка, можеш уявити, що промінь світла і темрява надходять і виходять саме в цій точці.

Вправа завершена

Вправа **"Терапевтичний лист"**

Мета:

Розвиток усвідомлення і дистанціювання щодо свого стану, регуляція невисловлених емоцій, усвідомлення, розвиток більш корисного мислення. **Частота застосування**: 1 раз на тиждень або частіше

Допоможе зайняти більш дистанційовану і усвідомлену позицію щодо свого стану. Розібратись з тим, що відбувається всередині нас. Знизити стрес, градус неприємних емоцій, впорядкувати думки, зробити їх більш корисними. Ти зможеш більш свідомо і структуровано подивитись на минулий досвід і, можливо, побачити вирішення проблем і складностей.

Крок 1

Вибери спокійне, тихе місце, де ти можеш побути наодинці із собою

Крок 2

Заспокой дихання. Закрий очі та прислухайся до себе. Сконцентруйся на диханні, відчуй, як твої ноги стоять на підлозі, яке положення в кріслі займає твоє тіло, відчуй себе тут і тепер, в безпеці.

Крок 3

Встанови таймер на 15-20 хвилин (в телефоні чи ін.).

Крок 4

На папері, в смартфоні чи ПК дозволь собі записати чи наговорити голосом все, що тебе непокоїть. Пиши про те, що тебе турбує, настільки детально, наскільки це можливо. Пам’ятай, що немає «правильно чи неправильно». Твій досвід важливий.

Описуй твої думки, почуття, відчуття тіла, спогади так, як вони приходять до твоєї свідомості. Можеш використовувати малюнок. Якщо будеш мати паузу, прийми це, дай собі посидіти над аркушем.

Крок 5

Важливо завершити терапевтичний лист ресурсною частиною. За 2 - 3 хвилини до завершення часу я попрошу тебе написати про щось, що є

ресурсним для тебе. Необхідно переключити увагу на те, що для тебе є джерелом ресурсу, підтримки, сили.

Наприклад, хто допомагав тобі, що ти зробив сам, що допомогло справитися (цінності, знання, якості), як справляєшся зараз, що вже вдалося і вдається тощо, бажане майбутнє, мрії.

Крок 6

По завершенню поверни себе в теперішній момент. Зроби вдих, видих, порухай тілом, поворуши пальцями рук і ніг, збери напруження, що лишилось, в кулаки, потягнись всім тілом. Можеш обійняти себе з турботою і вдячністю за виконану роботу. Подякувати собі, похвалити себе.

Крок 7

Ти можеш робити з тим, що ти написав, те, що вважаєш за потрібне. Можеш це сховати, знищити, можеш поділитись з важливими і безпечними для Вас людьми.

Крок 8

Після виконання вправи потурбуйся про себе, дай собі можливість відновитись. Не плануй одразу справи з фізичним або емоційним навантаженням. При потребі побудь в тиші, прогуляйся, займись приємною активністю.

Цю практику корисно виконувати кілька разів. Також ту саму подію можна описувати декілька разів, кожен раз коригувати надані значення, додавати нові рефлексії, висновки. Робити це настільки творчо і вільно, наскільки є потреба і бажання.

Вправа завершена

Вправа **"Я – дерево"**

Мета:

тренування присутності тут і зараз, щоб не жалкувати за минулим і не турбуватися про майбутнє. Це базова вправа з усвідомленості (MindFulness). **Частота застосування**: щодня або 2-3 рази на тиждень.

Крок 1

Поставте ноги на ширину плечей, спина пряма. Тіло розслаблене.

Крок 2

Заплющіть очі. Підніміть руки нагору і складіть долоні над головою

Крок 3

Уявіть собі, що ваші ноги вростають у землю і перетворюються на коріння могутнього дерева.

Крок 4

Починайте дихати спокійним рівним диханням. Вдих приблизно 4 сек, видих приблизно 7 секунд.

Крок 5

Уявіть собі, що під час вдиху ваші ноги, як коріння вбирають із землі вологу та поживні речовини. Вдихаючи, ви вбираєте через ноги енергію Землі, її життєву силу.

Крок 6

Уявіть собі, що верхня частина вашого тулуба росте вгору і виростає так далеко, що дістає до неба, виявляється вище хмар і прямує до Сонця.

Крок 7

На наступному вдиху уявіть, що ви подібно до дерева вбираєте сонячне світло, яке наповнює вас, а на видиху ви випускаєте весь нагромаджений негатив: проблеми, біль, страхи.

Крок 8

Зробіть 15 глибоких плавних вдихів та видихів.

Крок 9

Повільно розплющіть очі та потягніться. Вправа завершена.