

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені ВОЛОДИМИРА ДАЛЯ

СОРОКА ОЛЕНА МИХАЙЛІВНА

УДК 159.947:355.01

**СОЦІАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНІ ОСНОВИ СТРЕСОСТІЙКОСТІ
ФАХІВЦІВ МОРСЬКОГО І ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО
ТРАНСПОРТУ**

19.00.05 – соціальна психологія; психологія соціальної роботи

053 – Психологія

РЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора психологічних наук



Київ – 2024

Дисертацією є рукопис

Дисертацію підготовлено шляхом самостійної роботи без наукового консультування.

Офіційні опоненти:

доктор психологічних наук, професор
Попович Ігор Степанович,
Херсонський державний університет,
кафедра психології, професор;

доктор психологічних наук, професор
Шевченко Росіна Петрівна,
Одеський національний морський університет,
кафедра практичної психології, професор;

доктор психологічних наук, професор
Кузікова Світлана Борисівна,
Сумський державний педагогічний університет
імені А.С. Макаренка, кафедра психології,
завідувач.

Захист відбудеться «04» травня 2024 року о 12.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 29.051.11 Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля МОН України за адресою: 01042, м. Київ, вул. Іоанна Павла II, 17, ауд. 401.

Із дисертацією можна ознайомитися на офіційному сайті університету <https://snu.edu.ua/index.php/science/spetsializovani-vcheni-rady-iz-zahystu-dysertatsij-d-29-051-11/> та у науково-технічній бібліотеці Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля МОН України за адресою: 01042, м. Київ, вул. Іоанна Павла II, 17.

Реферат розісланий «03» квітня 2024 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради



Г.М. Побокіна

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Професійна діяльність моряків здійснюється в умовах високого ризику для їхнього життя і здоров'я, оскільки відбувається під комплексним впливом різноманітних стрес-чинників підвищеної інтенсивності, які створюють екстремальні ситуації. Складність професійної діяльності фахівців морського і внутрішнього водного транспорту обумовлюється також надзвичайно динамічними кліматичними умовами морів та океанів; високою насиченістю технічних засобів у галузі мореплавства; тривалістю плавання суден та екіпажів; особливостями прояву людського чиннику в умовах високого рівня фізичних та психічних навантажень, підвищеною відповідальністю за дії нерегламентованого характеру у професійній діяльності; ізольованістю фахівця в обмеженому просторі судна протягом плавання тощо.

Під комплексним впливом цих та багатьох інших чинників ймовірність виникнення позаштатних екстремальних ситуацій (у т. ч. аварійних ситуацій на судні) є непередбачуваною та постійно-вірогідною, що, безумовно, вимагає високого рівня стресостійкості цих фахівців. Тому серед вимог до особистості фахівців морського та внутрішнього водного транспорту, як спеціалістів екстремального профілю, визначено базовий комплекс професійно важливих психологічних якостей, який відображає можливість здійснення професійної діяльності на основі конструкту «безпечне мореплавство». Він містить, насамперед, підвищений рівень емоційної стійкості і стресостійкості, професійно-нормований рівень тривожності, розвинену здатність до психічної саморегуляції та життєстійкості, а також фахово-обумовлений рівень розвитку уваги, мислення, оперативної пам'яті та професійно необхідний рівень показників соціально-комунікативних якостей. Виходячи з вищезазначеного, важливою умовою забезпечення надійності професійної діяльності фахівців морського і внутрішнього водного транспорту є, передусім, розвиток їхньої стресостійкості до екстремальних умов професійної діяльності, як важливої складової системи психологічного управління безпекою на морському і внутрішньому водному транспорті.

Слід наголосити, що від успішного вирішення питань розвитку стресостійкості залежить ефективність професійної діяльності цих фахівців, здатних підтримувати високу опірність негативним впливам і доцільність конструктивної поведінки, зберігаючи психофізичне благополуччя і здійснюючи пошук шляхів щодо забезпечення успішного функціонування та підвищення безпеки професійної діяльності.

Стан розробки проблеми дослідження. За часи незалежності України у державі сформувалась потужна плеяда науковців досліджували проблему професійного стресу та шляхи її вирішення. Так, обґрунтовано феномен стресу як актуальна проблема для сучасної молоді (С. Кузікова, О. Чебикін,

Р. Шевченко та ін.), визначено психофізіологічні закономірності життєстійкості фахівців соціономічних професій (О. Кокун, Т. Комар, О. Лосієвська, О. Шевяков та ін.), досліджено емоційну стійкість фахівців та особливості її діагностики (І. Аршава, І. Жигаренко, Н. Завацька, М. Панов, Л. Пілецька та ін.), загальні питання стресостійкості особистості (В. Корольчук, О. Литвиненко, І. Попович та ін.), здійснено системне моделювання опірності стресу у контексті психології копінг-поведінки (О. Кононенко, У. Михайлишин, Н. Родіна та ін.). Науковцями розкрито різні аспекти феномену стресостійкості, зокрема її специфіка у військовослужбовців (В. Алещенко, В. Осьодло, О. Сафін, В. Стасюк, О. Хміляр, Ю. Ширококов та ін.), у фахівців Державної прикордонної служби України (Є. Потапчук, Н. Потапчук, О. Сафін та ін.), Служби безпеки України (Н. Іванова, О. Сафін, О. Фармагей, В. Шимко та ін.), МВС України (Д. Александров, В. Барко, І. Ващенко, С. Гарькавець, О. Землянська, В. Лефтеров, В. Медведєв, Л. Мороз, С. Яковенко та ін.), Національної гвардії України (І. Приходько, О. Колесніченко та ін.), МНС України (Г. Грибенюк, З. Ковальчук, С. Миронець, Н. Оніщенко, Р. Сірко, О. Тімченко та ін.). Дослідниками проаналізовано й окремі психологічні вектори стресостійкості морських фахівців у їхній професійній діяльності (О. Безлуцька, П. Годлевський, В. Голікова, Т. Зайцева, М. Корольчук, Г. Криворотько, А. Побідаш, О. Саратовський, О. Спринь, В. Ходаковський, Л. Шафран та ін.).

Проте, незважаючи на докладені зусилля до теперішнього часу не досягнуто концептуальної та термінологічної єдності в окресленому проблемному дискурсі. Як результат, зважаючи на комплексний характер феномену стресостійкості, наразі загострилася потреба в інтеграції підходів на єдиній теоретико-методологічній основі. Виходячи з цих позицій, необхідною вбачається розробка та обґрунтування соціально-психологічних засад розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту задля витримування ними високого рівня професійного навантаження, управління власними емоціями у стресових ситуаціях, вчасної мобілізації внутрішніх ресурсів для подолання стресових ситуацій та збереження психічного здоров'я і професійного благополуччя загалом.

Отже, актуальність вирішення означеної проблеми, її складність, багатогранність та недостатнє розроблення теоретичних й практичних аспектів, а також соціальна значущість, зумовили вибір теми дисертаційного дослідження *«Соціально-психологічні основи стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту»*.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційне дослідження проведене у межах науково-дослідної роботи, передбаченої планом наукової і науково-технічної діяльності Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія» і відповідає комплексним науково-дослідним темам кафедри практичної психології та

соціальної роботи Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля «Соціокультурні та психологічні аспекти адаптації особистості в сучасному соціумі», «Соціально-психологічні основи розвитку адаптаційного потенціалу особистості засобами інноваційних психотехнологій в умовах трансформаційних змін сучасного суспільства». Тему дисертаційного дослідження затверджено Вченою радою Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля (протокол № 7 від 29 лютого 2024 р.).

Об'єкт дослідження – стрес у професійній діяльності фахівців морського і внутрішнього водного транспорту.

Предмет дослідження – соціально-психологічні основи стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту та її розвитку.

Мета дослідження полягає у теоретико-емпіричному визначенні соціально-психологічних основ стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту; розкритті концептуальних та змістовно-процесуальних засад побудови і реалізації комплексної соціально-психологічної програми розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту.

Завдання дослідження.

1. Здійснити теоретико-методологічний аналіз стану дослідженості проблеми стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту в умовах професійної діяльності.

2. Виокремити і систематизувати зовнішні та внутрішні стресогенні чинники у професійній діяльності фахівців морського і внутрішнього водного транспорту.

3. Виявити сутність і соціально-психологічні ресурси стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, а також індивідуальні стилі їх реагування на стрес-чинники в умовах професійної діяльності.

4. Обґрунтувати інструментально-методичне забезпечення та оцінити інтенсивність індивідуального і професійного стресу у фахівців морського і внутрішнього водного транспорту.

5. Визначити соціально-психологічні умови розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту.

6. Розкрити особливості системно-рівневої організації стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту та обґрунтувати структурно-функціональну модель розвитку їх стресостійкості.

7. Запропонувати технологію та комплексну соціально-психологічну програму розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту та оцінити її ефективність.

Теоретико-методологічну основу дослідження становили: принципи комплексності і системності при психологічному аналізі об'єктів та явищ, єдності свідомості і діяльності, формування і розвитку особистості в процесі діяльності (С. Максименко, І. Пасічник, В. Шимко та ін.); психологічні основи професійного становлення майбутнього фахівця (В. Бочелюк, Т. Комар,

О. Лосієвська, Л. Онуфрієва, В. Семиченко, М. Тоба, Н. Чепелева та ін.); методологія і методика психологічного аналізу професійної діяльності (С. Миронець, І. Пасічник, О. Тімченко О. Чебікін, Н. Чепелева, В. Чернобровкіна та ін.); адаптаційні концепції (Г. Балл, Н. Завацька, О. Кокурн та ін.); концептуальні положення щодо життєстійкості особистості (С. Мадді, Л. Сердюк, Т. Титаренко та ін.) та її соціокультурної самоідентифікації (О. Лісовий та ін.); теоретико-експериментальний підхід до вивчення стресу і механізмів формування стресостійкості людини у різних професіях, суб'єктно-ресурсної регуляції і ресурсного забезпечення протидії стресу (О. Блінов, А. Борисюк, Г. Дубчак, Ю. Завацький, У. Михайлишин, М. Корольчук, С. Кузікова, І. Попович, S. Folkman, R. Lazarus, С. Maslach, Н. Selye та ін.); принципи і теоретико-експериментальні підходи до дослідження особистості в екстремальних видах діяльності (В. Клименко, З. Ковальчук, О. Колесніченко, Н. Потапчук, О. Хміляр і др.); концептуальні положення щодо особливих психічних станів і реакцій у ризиконебезпечних ситуаціях (Є. Потапчук, О. Сафін, В. Юрченко, С. Яковенко та ін.); концепції феноменології спрямованості, мотивації і ціннісної сфери як регулюючого ядра суб'єктної активності, самодетермінації особистості (С. Гарькавець, І. Жигаренко, А. Кононенко, О. Литвиненко, Л. Орбан-Лембрик, В. Осьодло, М. Панов, М. Семиліт, Ю. Швалб та ін.); концепції копінг-поведінки як ситуаційної активності, що забезпечує адаптивну відповідь на стресогенні вимоги середовища, обумовлені провідними рисами особистості (О. Блискун, І. Гоян, Н. Добровольська, В. Завацький, Л. Засекіна, О. Кононенко, Л. Пілецька, Н. Родіна та ін.); положення теорії і практики психологічної допомоги (Ф. Афанасьєва, О. Бондаренко, О. Бондарчук, Л. Калмикова, Ю. Бохонкова, В. Лефтеров, Н. Оніщенко, І. Приходько, Т. Яценко та ін.).

Для досягнення поставленої мети та розв'язання висунутих завдань використано комплекс **методів дослідження**:

– *теоретичні*: контент-аналіз, синтез, порівняння, узагальнення, систематизація та інтерпретація наукових даних – для визначення наукового апарату дослідження, його теоретико-методологічної бази, ключових понять; моделювання – для розробки та обґрунтування структурно-функціональної моделі розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту;

– *емпіричні*: методи спостереження, бесіди та експертної оцінки – для встановлення й аналізу соціально-психологічних особливостей професійної діяльності фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, підбору психодіагностичного інструментарію, оцінки станів фахівців; опитування – для визначення суб'єктивних уявлень фахівців про умови професійної діяльності та чинники, що впливають на їх стресостійкість; психологічне тестування – для отримання кількісно-якісних показників рівнів розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту,

формування експериментальних груп, а також визначення копінг-стратегій респондентів щодо подолання негативного впливу стрес-чинників професійної діяльності; психологічний експеримент – для верифікації технології розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту та алгоритму її застосування; методики на визначення впливу виконання фізичних вправ із різною величиною стресового навантаження на організм; експрес-методики для оцінки психомоторних функцій систем організму, що відповідають за підтримку рівноваги;

– *статистичні*, які використовувалися з метою виявлення об'єктивних закономірностей під час опрацювання отриманих даних дослідження і визначення їхнього характеру та значень: середнє арифметичне (M), стандартне відхилення (δ), помилка середнього арифметичного (m), коефіцієнт інформативності (r). Рівень достовірності відмінностей визначали за t -критерієм Стюдента та критерієм Пірсона. Факторний аналіз застосовували з метою аналізу структури особистісних ресурсів стресостійкості плавкладу і виявлення її специфіки (симптомокомплексів) у респондентів із різними рівнями стресостійкості. Проведення факторного аналізу методом головних компонент із Варімакс-обертанням та нормалізацією Кайзера дозволяло виявити факторну структуру високого та низького рівнів стресостійкості на різних етапах рейсу. Однофакторний дисперсійний аналіз використовували для перевірки істинності припущення про провідний фактор стресостійкості; кореляційний аналіз – з метою виявлення зв'язків між показниками стресового стану, виявлення достовірних відмінностей між контрольною та експериментальною групами, значущості відмінностей у типах акцентуованих рис особистості моряків до і після рейсу; H -критерій Kruskal-Wallis – для визначення статистично значущих відмінностей за шкалами задіяних методик дослідження для усіх вікових груп, U -критерій Mann-Whitney – між окремими віковими групами, критерій Wilcoxon – для двох пов'язаних груп. Для перевірки статистичної значущості коефіцієнта кореляції використовувався критерій Пірсона. З метою встановлення раціональної методики розподілу респондентів за соціонічним типом особистості використовувався метод аналізу ієрархій Т. Сааті (метод парних порівнянь) – для порівняльного аналізу підсумків тестувань з оцінкою загального результату.

Організація і база дослідження. Дослідження проводилося у три етапи в період з 2019 р. по 2024 р.

На *підготовчому етапі* було конкретизовано напрями дослідження, уточнено архітектуру наукового пошуку та тему дослідження, відібрано емпіричну базу психодіагностичного дослідження, обґрунтовано вибірку респондентів, сформульовано робочі гіпотези, відібрано надійний та валідний психодіагностичний інструментарій та створено цілісну стратегію дослідження.

На *психодіагностичному етапі* здійснено емпіричне дослідження зрушень у різних сферах особистості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, які впливають на їх стресостійкість, а також впливу психічної нормативності, акцентуацій характеру та адаптивних стратегій моряків на їхню стресостійкість, залежно від тривалості рейсу, їхнього віку та плавстажу. Під час дослідження соціально-психологічних умов розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту виявлено динаміку психофізіологічних показників оцінки їх стресостійкості, проаналізовано зміни біологічних корелятив показників психологічного стресу, визначено вплив стрес-чинників на психомоторні показники респондентів.

На *аналітико-інтерпретаційному етапі* здійснено математико-статистичну та якісну інтерпретацію отриманих даних вивчення індивідуального, особистісного та суб'єктно-діяльнісного рівнів стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, обґрунтовано та розроблено структурно-функціональну модель розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, що дозволило обґрунтувати та розробити технологію розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, а також розкрити структуру і зміст комплексної соціально-психологічної програми розвитку у них стресостійкості з подальшою її верифікацією.

У дослідженні взяли участь 186 моряків далекого плавання – представників морського торговельного флоту України віком 19-55 років (середній вік 41,5 роки), допущених до праці у морі за результатами медичного огляду. Усі обстежувані – чоловіки, громадяни України. З них 86 членів командного складу – капітани далекого плавання, перші та другі помічники капітанів та інші, КТФ, мають вищу освіту, 100 – матроси, мотористи, обслуговуючий персонал, РТФ – мають переважно середньо-спеціальну освіту. 59% респондентів по вибірці є одруженими. Дослідження проводилося протягом 6-місячного плавання у транширотному рейсі. Режим праці обстеженого контингенту характеризується такими змінами: 8 годин роботи – 8 годин відпочинку; 4 години роботи – 8 годин відпочинку (штурманська служба). В усіх групах робочий час протягом доби становив 8-12 годин з перервами на обід. Крім того, у дослідженні брали участь 280 курсантів Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», з якими було проведено тестування з метою виявлення складних за стресовим впливом вправ програми навчання – індикаторів стресового стану, що дозволило розподілити обстежуваних на підгрупи за соціономічним типом особистості (по 70 осіб з кожного курсу з 1-го по 4-й). Надалі 110 осіб з цих респондентів взяли участь у дослідженні впливів цільової спрямованості на розвиток їх стресостійкості.

Надійність і вірогідність результатів дослідження забезпечено методологічним обґрунтуванням вихідних теоретичних позицій, використанням

взаємодоповнювальних методів, що відповідають меті та завданням дослідження, репрезентативністю вибірки, поєднанням кількісних та якісних методів аналізу отриманих емпіричних даних, використанням методів математичної статистики.

Наукова новизна та теоретичне значення дослідження полягає у тому, що:

– *вперше: визначено* концептуальні засади дослідження стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту та її розвитку в умовах професійної діяльності у соціально-психологічній парадигмі наукового знання; *виокремлено та систематизовано* зовнішні та внутрішні стресогенні чинники у професійній діяльності фахівців морського і внутрішнього водного транспорту; *розкрито* сутність і соціально-психологічні ресурси стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, а також індивідуальні стилі їх реагування на стрес-чинники в умовах професійної діяльності; *досліджено і диференційовано* інтенсивність індивідуального і професійного стресу у фахівців морського і внутрішнього водного транспорту; *виявлено* соціально-психологічні умови розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, в тому числі засобами психофізичної підготовки, та відповідно до соціонічного типу особистості фахівців (стресонестійкі, стресогаальмівні, стресостійкі, стресотреновані); *розкрито* особливості системно-рівневої організації стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту (за індивідним, особистісним та суб'єктно-діяльнісним рівнями); *розроблено та обґрунтовано* структурно-функціональну модель розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, що поєднує концептуальний, цільовий (змістовно-технологічний, процесуально-діяльнісний) і результативний блоки; *здійснено* теоретико-методологічне обґрунтування та *визначено* змістовно-процесуальні засади побудови і реалізації технології розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту; *апробовано та доведено ефективність* комплексної соціально-психологічної програми розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту;

– *удосконалено:* інструментально-методичне забезпечення емпіричного дослідження інтенсивності індивідуального і професійного стресу у фахівців морського і внутрішнього водного транспорту; підходи до соціально-психологічних засобів і технологій процесу розвитку стресостійкості особистості в умовах професійної діяльності, зокрема у фахівців морського і внутрішнього водного транспорту;

– *отримали подальший розвиток:* наукові уявлення про сучасні підходи до вивчення феномену стресостійкості особистості в умовах професійної діяльності; про соціально-психологічну сутність процесу розвитку стресостійкості у фахівців морського і внутрішнього водного транспорту та його змістовні й структурні особливості в умовах професійної діяльності.

Практичне значення дослідження. Основні положення та одержані висновки дисертаційного дослідження можуть бути використані для побудови професіограм фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, при розробці програм їхньої підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації, а також ефективного соціально-психологічного супроводу їх професійної діяльності. Виявлені показники стресостійкості фахівців можуть бути використані для оцінки ефективності їх соціально-психологічної адаптації та своєчасної оцінки адаптаційних порушень, для прогнозування професійної успішності фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, а також з метою виявлення груп ризику серед них. На основі отриманих результатів можуть бути розроблені практичні рекомендації, що сприяють цілеспрямованій підготовці фахівців морського і внутрішнього водного транспорту до екстремальних умов їх професійної діяльності. Положення та висновки дисертаційного дослідження можуть бути використані у роботі фахівців психологічної служби морського транспорту, у профільних закладах вищої освіти при викладанні професійно орієнтованих навчальних дисциплін психологічного циклу.

Результати дослідження **впроваджено** у роботу науково-практичного Центру медико-соціальних та психотехнологій (м. Київ) (довідка № 1004/36 від 29.12.2023 р.), Центру удосконалення освіти Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля (довідка № 226/20 від 06.03.2024 р.); у навчально-науковий процес Одеського національного морського університету (довідка № К/0404 від 25.03.2024 р.), кафедри навігації і управління судном Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія» (м. Ізмаїл) (довідка № 86 від 28.02.2024 р.), кафедри психології та соціології Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля (довідка № 1003/15.17 від 28.12.2023 р.), кафедри соціально-гуманітарних дисциплін та інноваційної педагогіки Херсонської державної морської академії (довідка № 01-34/270 від 01.03.2024 р.), кафедри психології та соціально-гуманітарних дисциплін і кафедри інфраструктури та інноваційних технологій водного транспорту Державного університету інфраструктури і технологій (м. Київ) (протокол № 7 від 27.02.2024 р.), Південноукраїнського інституту психології, психотерапії і управління (м. Одеса) (довідка № 19/1 від 12.04.2023 р.), Комунального закладу вищої освіти «Хортицька національна навчально-реабілітаційна академія» (м. Запоріжжя) (довідка № 01-22/190 від 29.02.2024 р.) та застосовано при викладанні навчальних дисциплін «Соціальна психологія», «Психологія масової поведінки», «Організація колективної діяльності та лідерство», «Психологічна служба», «Психологія конфлікту», «Психологія кризових ситуацій у транспортній інфраструктурі», «Психологія емоційного інтелекту», «Менеджмент морських ресурсів» та ін.

Особистий внесок авторки. Розроблені наукові положення та отримані емпіричні дані є самостійним внеском авторки у розробку проблеми визначення

соціально-психологічних основ стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту. В опублікованих зі співавторами працях доробок авторки становить 50%. Розробки та ідеї, що належать співавторам, у дисертації не використовуються.

Положення та висновки кандидатської дисертації на тему «Формування психологічної готовності майбутніх фахівців морського транспорту до професійної діяльності в екстремальних ситуаціях» у докторській дисертації не використовуються.

Апробація результатів дослідження. Основні теоретичні та практичні положення дисертаційної роботи було представлено на науково-практичних конференціях різного рівня, зокрема *міжнародних*: VII науково-практичній конференції «Сучасні проблеми гуманітарної науки і практики: філософський, психологічний та соціальний виміри» (Сєверодонецьк, 2019 р.), VI-VII науково-практичних конференціях «Актуальні питання здоров'язбереження у координатах сучасних парадигм» (Сєверодонецьк, 2019 р., 2021 р.), naukowo-praktycznej konferencji «Wielokierunkowosc Jako Gwarancja Postepu Naukowego» (Warszawa, Polska, 2020), 3rd Scientific and Practical Conference «Challenges in Science of Nowadays» (Washington, USA, 2020), III науково-практичній інтернет-конференції «Сучасні виклики і актуальні проблеми науки, освіти та виробництва: міжгалузеві диспути» (Київ, 2020 р.), IV науково-практичній конференції «Інноваційні підходи розвитку компетентнісних якостей фахівців в умовах професійного становлення» (Ізмаїл, 2020 р.), wissenschaftlichpraktischen Konferenz «Tendenze attuali della moderna ricerca scientifica» (Stuttgart, Deutschland, 2020), 4 th Scientific and Practical Conference «Scientific Horizon in the Context of Social Crises» (Tokyo, Japan, 2020), XI науково-практичній конференції «Сучасні підходи до високоєфективного використання засобів транспорту» (Ізмаїл, 2020 р.), IOP Conference Series: Materials Science and Engineering (2021), науково-практичній конференції «Актуальні питання сучасних педагогічних і психологічних наук» (Одеса, 2021 р.), науково-практичній конференції «Психологія та педагогіка у XXI столітті: перспективні та пріоритетні напрямки досліджень» (Київ, 2021 р.), науково-практичній конференції «Дослідження різних напрямків розвитку психології та педагогіки» (Одеса, 2021 р.), науково-практичній конференції «Сучасні педагогіка та психологія: перспективні та пріоритетні напрями наукових досліджень» (Київ, 2021 р.), науково-практичній конференції «Фактори розвитку педагогіки і психології в XXI столітті» (Харків, 2021 р.), 13th ANFE Conference «Human Factors, Business Management and Society» (New York, USA, 2022), 1st scientific and practical conference «Science and innovation of modern world» (London, United Kingdom, 2022), I науково-практичній конференції «Психологічне здоров'я особистості в контексті процесів глобалізації: методологія дослідження, реалії та перспективи» (PHRCPG: MR, RP) (Київ, 2022 р.), науково-практичній конференції «Соціально-психологічні ресурси особистості в екстремальних умовах» (Київ, Львів, Торунь, 2023 р.),

науково-практичній конференції «Актуальні проблеми психології розвитку особистості» (Київ, 2023 р.), 5th scientific and practical conference «Modern problems of science, education and society» (Kyiv, 2023), науково-практичній конференції «Психологія життєвого простору особистості в сучасних умовах кризи, глобалізації та цифрової трансформації суспільного життя» (Одеса, 2023 р.), 9th scientific and practical conference «Modern problems of science, education and society» (Kyiv, 2023); з міжнародною участю: XIV Всеукраїнській науково-практичній веб-конференції «Соціально-психологічні проблеми гендерної стратифікації суспільства» (Севєродонецьк, 2020 р.); *всєукраїнських*: VIII науково-практичній конференції «Актуальні питання теорії та практики психолого-педагогічної підготовки майбутніх фахівців» (Хмельницький, 2020 р.), науково-практичній конференції «Психічне здоров'я нації: актуальні проблеми та виклики суспільства» (Кам'янець-Подільський, 2020 р.), науково-практичній конференції «Перспективні напрямки розвитку сучасних педагогічних і психологічних наук» (Харків, 2021 р.), VIII науково-практичній конференції «Особистісні та ситуативні детермінанти здоров'я» (Київ, 2023 р.), XIII науково-практичній конференції «Формування особистості сучасного фахівця як суб'єкта самотворення в умовах освітнього простору» (Хмельницький, 2023 р.); на розширених засіданнях кафедри практичної психології та соціальної роботи Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля (2023-2024 рр.).

Публікації. Основні положення й висновки дисертаційної роботи представлено у 51 публікації авторки, з яких 1 одноосібна монографія, 1 навчально-методичний посібник, 20 статей у наукометричних фахових виданнях із психології (з них 1 стаття – у наукометричній базі Scopus, 2 статті – у наукометричній базі Web of Science Core Collection); 2 статті – у зарубіжних періодичних наукометричних виданнях; 27 публікацій – у збірниках матеріалів науково-практичних конференцій.

Структура й обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, шести розділів, висновків до розділів, загальних висновків, списку використаних джерел із 371 найменувань (з них 195 – іноземними мовами). Загальний обсяг дисертації викладено на 604 сторінках, із них 500 сторінок основного тексту. Робота містить 65 таблиць на 43 сторінках, 48 рисунків на 26 сторінках, 27 додатків на 63 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дослідження, розкрито його об'єкт, предмет, мета і завдання наукового пошуку, теоретико-методологічні засади та методичний апарат. Висвітлено наукову новизну, теоретичне та практичне значення роботи, наведено відомості про апробацію результатів дослідження, публікації за темою дисертації, її структуру та обсяг.

У першому розділі «**Теоретико-методологічні засади дослідження проблеми стресу у професійній діяльності фахівців морського і**

внутрішнього водного транспорту» здійснено теоретико-методологічний аналіз стану дослідженості проблеми стресу у психології; визначено зовнішні та внутрішні чинники, що викликають стрес у професійній діяльності фахівців морського і внутрішнього водного транспорту.

Проведено аналіз поглядів на природу стресу і стресових станів, який свідчить про його розгляд у контексті біологічних проявів, через що стрес визначається як початковий етап управління пристосувальними процесами, під час якого відбувається мобілізація захисних сил організму. Проте доведено, що психіка людини через притаманну їй надзвичайну чутливість і складність, може суттєво модифікувати характер стресу у тому класичному вигляді, у якому його подають біологічні теорії. Показано, що фізіологічні зміни, які виникають при психологічному і фізіологічному видах стресу, мають спільні риси, але водночас й суттєві відмінності у механізмах їхнього формування. На основі отриманих кореляцій фізіологічних показників і даних про перебіг психічних процесів та емоційних реакцій обґрунтовано інтегральні показники, що характеризують особливості і глибину стресового стану.

З'ясовано, що розгляд єдиного феномену стресу у межах різних галузей наукового знання сприяв більш поглибленому вивченню окремих фізіологічних, психологічних і соціально-психологічних проявів стресу, закономірностей їх розвитку, структур і функціональних механізмів, що перебувають в основі цих проявів.

Констатовано, що наразі терміном «стрес» позначається великий спектр аспектів, пов'язаних із генезою, проявами і різноспрямованими наслідками переважно негативних впливів зовнішнього середовища екстремального характеру, міжособистісними конфліктами, виконанням професійної діяльності в особливих умовах, пов'язаних з ризиком для життя і здоров'я фахівців тощо.

Наголошується, що у зв'язку з відсутністю загальної теорії стресу не має й його загальноприйнятого визначення. Кожна з галузей наукового знання, що використовує цю категорію, інтерпретує її відповідно до предметного поля власних досліджень.

Узагальнено, що дефініція «стрес» за час свого існування зазнала суттєвих змін, які головним чином детерміновано ґрунтовними дослідженнями різних векторів цієї багатогранної проблеми, починаючи з каузальності, обумовленості, перебігу, профілактики стресу, корекції його негативних проявів та психотерапії наслідків тощо. Показано, що відмінності у поглядах на класифікації видів стресу, а також неоднозначність розуміння цього феномену обумовлюють розбіжності його трактувань, а отримані результати можуть мати суперечливий характер; також не виключається виникнення прогалин щодо чітких та адекватних критеріїв оцінки таких результатів, а звідси й викривленої інтерпретації, застосування нерелевантних методичних прийомів дослідження тощо. У цілому, стрес як психологічна категорія,

містить складну ієрархію психічних процесів, які за певним сценарієм опосередковують вплив стрес-чинника чи створеної ним ситуації стресогенного характеру на організм та життєдіяльність конкретного індивіда.

Класифікація існуючих основних підходів та моделей стресу дозволяє розглядати як зовнішні, так і внутрішні чинники його виникнення, зокрема у професійній діяльності фахівців морського і внутрішнього водного транспорту (рис. 1).

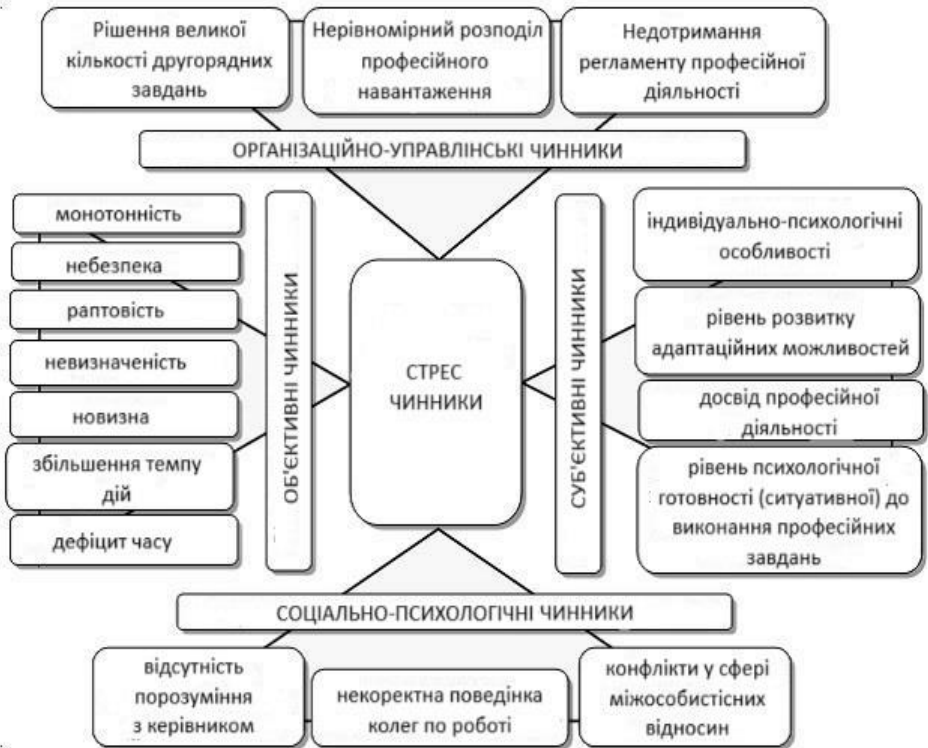


Рис. 1. Стрес-чинники у професійній діяльності фахівців морського і внутрішнього водного транспорту

До першої групи (об'єктивні чинники стресу) належать шкідливі характеристики виробничого середовища, важкі умови роботи і надзвичайні (форс-мажорні) обставини. Ці чинники первинно сприяють розвитку біологічного стресу, який може ускладнюватися психологічним стресом.

До несприятливих умов професійної діяльності, що провокують розвиток стресу, віднесено високий темп діяльності, тривалу роботу, «рваний» темп діяльності, підвищену відповідальність, значні фізичні навантаження тощо. Додатковими чинниками стресу є різні надзвичайні (форс-мажорні) ситуації, які можуть набувати непередбачуваного характеру у залежності від специфіки професійної діяльності.

Друга група (суб'єктивні чинники стресу) містить такі основні різновиди: міжособистісні (комунікаційні) і внутрішньоособистісні стреси. Перші можуть виникати при спілкуванні з вищими посадовими особами, підлеглими і рівностатусними колегами по роботі. Внутрішньоособистісні стреси, у свою чергу, поділяють на професійні, стреси особистісного характеру і стреси, пов'язані з соматичним нездоров'ям фахівців. Показано, що професійні причини стресів обумовлені дефіцитом знань, вмінь і навичок (стрес новачків), а також відчуттям неконгруентності між працею і винагородою за неї. Причини стресів особистісного характеру мають неспецифічні прояви. Найчастіше це низька самооцінка, невпевненість у собі, страх невдачі, низька мотивація, невпевненість у своєму майбутньому тощо.

Отже, серед особистісних (внутрішніх) чинників стресів найважливішими можна вважати емоційну стабільність, локус контролю, особливості мислення, що впливають на сприйняття стресової ситуації, досвід подолання подібних стресових ситуацій, готовність звернутися за соціальною підтримкою до інших тощо.

У другому розділі «**Стресостійкість у професійній діяльності фахівців морського і внутрішнього водного транспорту: соціально-психологічний дискурс**» показано, що вивчення проблеми стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту в екстремальних умовах їх професійної діяльності здійснюється крізь призму мобілізації усіх ресурсів організму для підтримки оптимального функціонування (особистісний ресурс), який розглядається як інтегральна характеристика фахівця і охоплює усі рівні, та дозволяє врахувати його можливості щодо протистояння екстремальності ситуації з метою підтримки здоров'я та ефективності професійної діяльності. Під внутрішньоособистісними ресурсами стресостійкості, крім індивідуально-психологічних особливостей особистості фахівця (рівень розвитку волі, локус контролю, емоційна стійкість, рівень особистісної тривожності, соціальна сміливість), зазначено стилі міжособистісних відносин та копінг-стратегії поведінки при стресі.

Наголошується, що долаюча поведінка складається з копінгових дій, які відображають змістовний аспект особистісної активності фахівця (внутрішньої і зовнішньої), до якої він вдається з метою подолання стресу. Їх певна комбінація утворює копінг-стратегії, які допомагають подолати важку життєву ситуацію і об'єднує емоційні, когнітивні та поведінкові стратегії, які використовуються, щоб опанувати стресову ситуацію. У свою чергу, своєрідне

стійке поєднання дій і стратегій у їх оригінальній конфігурації, що актуалізуються у ситуації стресу, утворюють відповідний копінг-стиль.

У межах поведінкового підходу було виокремлено стилі реагування фахівців на стресову ситуацію в умовах професійної діяльності у залежності від особливостей їх ставлення до неї, а також від здатності зрозуміти цю саму ситуацію. Стилi реагування було розподілено на конструктивні – це активність, яку демонструє фахівець для вирішення проблеми, і захисні, коли відбувається реагування з застосуванням тих чи інших форм психічного захисту. Проведений аналіз ресурсів долаючої поведінки фахівців показав, що вагому роль у подоланні стресів, які супроводжують їх професійну діяльність, відіграють сфокусовані на конкретній проблемі зусилля, спрямовані на позитивну переоцінку стресової ситуації, на зміну самої ситуації, на пошук ефективної емоційної та інформаційної підтримки, на регулювання власних почуттів і дій, на визнання власної ролі у цій проблемі, на прийняття на себе відповідальності за її конструктивне вирішення. Виокремлено типи копінг-стратегій при різних поєднаннях нейродинамічних якостей особистості і реагування на стрес-чинники.

Отримані дані дозволили прийняти суб'єктний та особистісно-ситуаційний підходи, як методологічну основу аналізу копінг-стратегій у системі психологічних ресурсів стійкості особистості до стресу в організації різних сфер діяльності, у т. ч. в професійній діяльності фахівців морського і внутрішнього водного транспорту.

У третьому розділі «**Інструментально-методичне забезпечення та організація емпіричного дослідження інтенсивності індивідуального і професійного стресу у фахівців морського і внутрішнього водного транспорту**» описано процедуру, методики та етапність емпіричного дослідження інтенсивності індивідуального і професійного стресу у фахівців морського і внутрішнього водного транспорту; наведено його результати.

Показано, що вибір методів дослідження передбачав комплексний підхід із вивченням соціально-психологічних особливостей фахівців морського і внутрішнього водного транспорту та їх стресостійкості. Методи дослідження підбиралися з урахуванням екстремальних умов професійної діяльності цих фахівців та обмеженістю часу на обстеження, виходячи з вимог максимальної стислості процедури, простоти і доступності змісту та інформативності методик.

З метою вивчення динаміки показників психофізіологічного статусу у респондентів в процесі 6-місячного рейсу обстеження було проведено у 3 етапи: 1 етап – 3-й тиждень плавання; 2 етап – 3-й місяць плавання; 3 етап – 3-й тиждень після плавання. Поетапне вивчення характеристик психологічного стану респондентів під час тривалого рейсу оцінювалося за результатами застосування відібраних для проведення емпіричного дослідження блоків діагностичних методик (табл. 1).

Таблиця 1

Методики емпіричного дослідження відповідно до його етапності та завдань

1 етап
<i>Виокремити суб'єктивні уявлення респондентів про умови діяльності та соціально-психологічні чинники, що впливають на стресостійкість респондентів</i>
Опитування (неструктуроване інтерв'ю)
2-й етап
<i>Сформувати експериментальні підгрупи респондентів із різним рівнем стійкості до стресів</i>
Блок А - Стресостійкість
<ol style="list-style-type: none"> 1. «Тест самооцінка стресостійкості» (С. Коухен і Г. Вілліансон). 2. Методика «Тест на визначення стресостійкості особистості» (В. Семиченко). 3. Методика шкалованої самооцінки психофізіологічного стану (О. Кокун).
3-й етап
<i>Дослідити індивідуально-типологічні та соціально-психологічні особливості респондентів, що впливають на їх стресостійкість</i>
Блок Б - Мотиваційно-ціннісна сфера
<ol style="list-style-type: none"> 1. Методика «Ціннісні орієнтації» (М. Рокіч). 2. Методика «Мотивація до успіху і запобігання невдачі» (А. Реан). 3. Методика «Мотивація професійної діяльності» (К. Замфір).
Блок В - Емоційно-вольова сфера
<ol style="list-style-type: none"> 1. Тест М. Люшера. 2. Методика «Емоційна збудливість – врівноваженість» (Б. Смірнов). 3. Методика «Діагностика вольового потенціалу особистості» (М. Фетіскін).
Блок Г - Сфера міжособистісних відносин
<ol style="list-style-type: none"> 1. Методика «Оцінка самоконтролю у спілкуванні» (М. Снайдер, адаптація Н. Гришиної). 2. Методика «Q-сортування» (В. Стефансон). 3. Методика «Міжособистісні відносини» (Т. Лірі).
Блок Д - Поведінкова сфера
<ol style="list-style-type: none"> 1. Методика «Індекс життєвого стилю» (Р. Плутчик, Х. Келлерман). 2. Методика «Індикатор копінг-стратегій» (Д. Амірхан). 3. Опитувальник «Поведінка у конфліктній ситуації» (К. Томас).
Блок Ж - Індивідуально-психологічні риси особистості
<ol style="list-style-type: none"> 1. Характерологічний опитувальник (К. Леонгард). 2. 16-факторний особистісний опитувальник Р. Кеттелла (16-PF). 3. Шкала особистісної тривожності (Ч. Спілбергер). 4. Методика «Міні-мульт» (шкала «Іпохондрія»).

5. Опитувальник професійної життєстійкості (О. Кокур).

Аналіз структури особистісних ресурсів стресостійкості і виявлення їх специфіки у респондентів із різними рівнями стресостійкості

Факторний аналіз.

Порівняльний аналіз середніх значень (t-критерій Стьюдента).

Кореляційний аналіз.

Перевірка статистичними методами гіпотези щодо провідних соціально-психологічних чинників стресостійкості респондентів

Однофакторний дисперсійний аналіз.

Соціально-демографічні дані респондентів були неоднорідними за їх професійними та віковими характеристиками, а також стажем професійної діяльності (табл. 2).

Таблиця 2

Соціально-демографічна дані вибірки

Соціально-демографічні характеристики	Чисельність групи	% від загальної кількості респондентів
<i>Вік</i>		
1 група: 19-29 років	23	26,8%
2 група: 30-39 років	13	15,1%
3 група: 40 років і більше	50	58,1%
<i>Плавстаж</i>		
до 3 років	13	15,1%
3-10 років	25	29,1%
більше 10 років	48	55,8%

На першому етапі дослідження в результаті аналізу даних опитування було виокремлено особливості життєдіяльності респондентів, що впливають, за їх суб'єктивною оцінкою, на стресостійкість.

Відповідно до класифікації умов життєдіяльності фахівців та даних опитування, виокремлено категорії аналізу та підраховано частоту їхніх згадувань респондентами (табл. 3).

За підсумками 2-го та 3-го етапів емпіричного дослідження стресостійкості респондентів різних вікових категорій констатовано, що переважна частина фахівців, потрапляючи у ситуації стресогенного характеру,

пов'язані з їх професійною діяльністю, демонструють здатність достатньо ефективно регулювати власну емоційну і поведінкову сфери, що дозволяє їм на рівні висунутих вимог виконувати професійні обов'язки, підтримуючи, таким чином, оптимальний рівень працездатності.

Таблиця 3

Особливості умов життєдіяльності, що впливають на стресостійкість респондентів

Умови	Категорії аналізу (частота згадувань)
Природні	Залежність від промислового успіху (84%)
Антропогенні	Втома від одноманітності (94%), гіподинамія (93%), ностальгія по дому (93%), зіткнення на березі з «лавиною проблем», не характерних для перебування у морі (88%), потреба у психологічній допомозі (71%), ситуація постійної нервово-психічної напруженості (готовність до аварійної та аварійної ситуації) (65%)
Соціально-гігієнічні	Цілодобовий режим роботи (94%), монотонність (81%), незадовільні умови проживання на судні (71%), дефіцит інформації про навколишній світ та сім'ю (61%), відсутність умов для проведення дозвілля та відпочинку на судні (53%)
Соціально-психологічні	Напруженість, конфліктність взаємовідносин між членами екіпажу в морі (81%) та відносин із близькими людьми на березі (76%), наявність в екіпажі людей, з якими склалися дружні стосунки (81%), специфіка спілкування на судні (80%), сприйняття екіпажу як єдиної команди (75%)
Ергономічні	Відповідність обладнання судна сучасним вимогам (80%), недостатній рівень лікарської допомоги на судні (61%), стабільний зв'язок із берегом (47%)

При цьому приблизно у половині респондентів третьої вікової групи діагностовано розвинений рівень стресостійкості, для якого характерними є емоційна рівноваженість, швидкий темп відновлення особистісних ресурсів, стабільна адаптивність до різного роду стресових впливів під час виконання професійної діяльності, що дозволяє їм підтримувати високу працездатність.

Встановлено, що під час перебування у рейсі у плавскладу відбуваються ситуативно зумовлені зрушення в емоційній, соціальній, особистісній та поведінковій сферах. У міру збільшення стажу роботи на флоті ці зміни перетворюються на стійко виражені риси особистості, що свідчать про зниження її опірності стресу. Основними соціально-психологічними

маркерами компенсації умов професійної діяльності, які негативно впливають і викликають зниження стресостійкості плавкладу, є специфічне поєднання психологічних захистів, що компенсує деформації в емоційній сфері та змінюється зі збільшенням стажу роботи у бік примітивізації; формування професійно зумовлених акцентуацій особистісних характеристик; зміни мотиваційної сфери у процесі професійної діяльності, які полягають у прагненні не чинити опору і не брати відповідальності на себе. Наслідком зниження стресостійкості респондентів є формування професійних деформацій та психосоматичних порушень, що акумулюються зі збільшенням їхнього плавстажу.

Проведення факторного аналізу методом головних компонент із Варімакс-обертанням та нормалізацією Кайзера дозволило виявити факторну структуру високого та низького рівнів стресостійкості на трьох етапах рейсу (табл. 4-6). Встановлено, що респонденти з високим рівнем стресостійкості демонструють готовність до відкритого, довірливого спілкування, співпраці (фактор 4), вони є достатньо впевненими у собі (фактори 1, 3), компетентними (фактор 5). Виражена сила Я дозволяє їм вибудовувати комфортну взаємодію при збалансованій автономності (фактор 6) та соціабельності (фактор 2).

Виявлено, що у респондентів із низьким рівнем стресостійкості спостерігається прагнення до незалежності (фактор 1), жорсткості у взаємодії (фактор 4), що супроводжується тривожністю (фактор 2). З іншого боку, подібним чином побудована взаємодія є для них комфортною; вона підкріплює їх впевненість у собі (фактори 3, 5, 6). На фазі латентної адаптації основним особистісним ресурсом у респондентів із високим рівнем стресостійкості визначено дисциплінованість (фактор 1). З'ясовано, що міжособистісна взаємодія набуває амбівалентного характеру (фактор 2), втрачає комфортність, що супроводжується комплексом особистісних деструкцій: підвищується навіюваність, тривожність, напруженість, підозрілість і схильність до нерозсудливості (чинники 3, 4, 5). У респондентів із низьким рівнем стресостійкості спостерігається виснаження адаптивних особистісних ресурсів, що проявляється у наднапруженості (фактор 2) та негативізмі (фактор 3) у міжособистісних відносинах. Ці обстежувані сконцентровані на собі (фактор 4), витрачають власні зусилля на підтримку внутрішньої рівноваги, внаслідок чого міжособистісна взаємодія набуває конформного характеру (фактор 1). Їх емоційні ресурси виснажені, простежується звернення до інтелектуальних ресурсів (компетентність, фактор 5).

Визначено, що після п'ятого місяця рейсу респондентам із високим рівнем стресостійкості властиві правдивість (фактор 1), компетентність (фактор 3), конформність (фактор 5), радикалізм (фактор 6). Їм притаманна амбівалентна, недостатньо комфортна взаємодія (чинники 2, 4). У респондентів із низьким рівнем стресостійкості особистісні ресурси, задіяні на різних фазах циклу, характеризуються амбівалентністю, аmodalністю та

містять суперечливі характеристики. Так, одночасно у кожному факторі задіяні як негативні, так і позитивні характеристики: у факторі 1 – емоційна стійкість та напруженість, у факторі 2 – довірливість та тривожність, у факторі 4 – виражена сила Я і тривожність тощо. Отже, факторна структура даних, отриманих на різних етапах рейсу, змінюється, що підтверджує висунуте припущення про затребуваність різних особистісних ресурсів стресостійкості фахівців протягом тривалого рейсу.

Таблиця 4

Факторна структура високого і низького рівнів стресостійкості плавкладу після першого місяця рейсу

№	Високий рівень стресостійкості	Низький рівень стресостійкості
	<i>61% загальної дисперсії</i>	<i>83% загальної дисперсії</i>
1	«Високий самоконтроль» (15,1%)	«Незалежність» (16,9%)
	високий самоконтроль (0,823) заклопотаність (0,666) виражена сила Я (0,598) емоційна стійкість (0,555) правдивість (0,517) самостійність (0,386) довірливість (0,344)	незалежність (0,912) прямолінійність (0,864) підозрілість (0,797) заклопотаність (0,521) смівливість (0,341)
2	«Конформізм» (11,1%)	«Тривожність» (16,1%)
	тривожність (0,775) гнучкість (0,697) напруженість (0,554) підозрілість (0,506) податливість (0,353)	тривожність (0,870) непрактичність (0,829) напруженість (0,584) низький самоконтроль (0,495) обмежене мислення (0,484) емоційна стійкість (0,467)
3	«Впевненість» (11,0%)	«Правдивість» (15,3%)
	товариськість (0,697) радикалізм (0,673) смівливість (0,618) емоційна стійкість (0,352)	правдивість (0,853) виражена сила Я (0,778) кмітливість (0,744) напруженість (0,377)
4	«Довірливість» (7,8%)	«Жорсткість» (13,6%)
	непрактичність (0,674) податливість (0,458) правдивість (0,444)	самостійність (0,778) радикалізм (0,761) жорсткість (0,726) емоційна стійкість (0,404)
5	«Компетентність» (7,7%)	«Асертивність» (10,6%)
	кмітливість (0,853) емоційна стійкість (0,366)	смівливість (0,730) високий самоконтроль (0,680) безтурботність (0,567)

6	«Дистанційованість» (7,2%)	«Комфортна взаємодія» (9,7%)
	незалежність (0,784) підозрілість (0,415)	товариськість (0,857) емоційна стійкість (0,577) релаксація (0,473)

Таблиця 5

**Факторна структура високого і низького рівнів стресостійкості
плавскладу після другого місяця рейсу**

№	Високий рівень стресостійкості	Низький рівень стресостійкості
	<i>55% загальної дисперсії</i>	<i>78% загальної дисперсії</i>
1	«Дисциплінованість» (14,1%)	«Конформність» (17,7%)
	високий самоконтроль (0,747) емоційна стійкість (0,738) правдивість (0,660) виражена сила Я (0,628) кмітливість (0,451)	безтурботність (0,828) навіюваність (0,722) практичність (0,706) податливість (0,677) високий самоконтроль (0,618) сміливість (0,438)
2	«Амбівалентна взаємодія» (12,8%)	«Наднапруженість» (15,8%)
	товариськість (0,734) гнучкість (0,633) радикалізм (0,549) податливість (0,534) непрактичність (0,494) незалежність (0,485)	напруженість (0,847) емоційна нестійкість (0,830) тривожність (0,731) нещирість (0,423) непрактичність (0,403) низький самоконтроль (0,373)
3	«Нерозсудливість» (10,0%)	«Негативізм» (15,1%)
	безтурботність (0,707) сміливість (0,695) навіюваність (0,528)	незалежність (0,914) підозрілість (0,788) прямолінійність (0,687) нещирість (0,413)
4	«Напруженість» (9,3%)	«Егоцентризм» (12,2%)
	тривожність (0,681) напруженість (0,668) виражена сила Я (0,496) емоційна нестійкість (0,363)	радикалізм (0,762) виражена сила Я (0,718) напруженість (0,668) нещирість (0,543) тривожність (0,468) боязкість (0,446)
5	«Незалежність» (8,8%)	«Компетентність» (9,3%)

	<p>підозрлість (0,691) самостійність (0,573) жорсткість (0,509)</p>	<p>кмітливість (0,912) високий самоконтроль (0,422)</p>
--	---	---

Таблиця 6

**Факторна структура високого і низького рівнів стресостійкості
плавкладу після п'ятого місяця рейсу**

№	Високий рівень стресостійкості	Низький рівень стресостійкості
	<i>72% загальної дисперсії</i>	<i>81% загальної дисперсії</i>
1	«Правдивість» (15,5%)	«Реалістичність» (13,6%)
	<p>правдивість (0,826) виражена сила Я (0,767) високий самоконтроль (0,718) емоційна стійкість (0,708)</p>	<p>жорсткість (0,915) емоційна стійкість (0,727) кмітливість (0,568) напруженість (0,378)</p>
2	«Амбівалентна взаємодія» (15,4%)	«Довірливість» (13,1%)
	<p>підпорядкованість (0,826) тривожність (0,717) самостійність (0,656) напруженість (0,538) емоційна нестійкість (0,427)</p>	<p>довірливість (0,797) радикалізм (0,767) тривожність (0,553) сміливість (0,471) емоційна стійкість (0,383)</p>
3	«Компетентність» (12,8%)	«Асертивність» (12,5%)
	<p>гнучкість (0,798) кмітливість (0,743) високий самоконтроль (0,355) заклопотаність (0,353)</p>	<p>практичність (0,856) високий самоконтроль (0,807) сміливість (0,640)</p>
4	«Комфортна взаємодія» (11,3%)	«Перфекціонізм» (12,2%)
	<p>товариськість (0,848) безтурботність (0,758) сміливість (0,564)</p>	<p>високий самоконтроль (0,805) прямолинійність (0,898) самостійність (0,655) виражена сила Я (0,596) тривожність (0,496)</p>
5	«Конформність» (10,5%)	«Амбівалентна взаємодія» (11,8%)
	<p>податливість (0,792) непрактичність (0,705) навіюваність (0,404)</p>	<p>товариськість (0,914) релаксація (0,663) тривожність (0,443) кмітливість (0,434) боязкість (0,389)</p>
6	«Радикалізм» (8,8%)	«Компетентність» (9,8%)

	радикалізм (0,845) обмежене мислення (0,505)	правдивість (0,823) кмітливість (0,592) виражена сила «Я» (0,479)
7		«егоїзм» (8,7%)
		незалежність (0,772) безтурботність (0,746)

У четвертому розділі **«Соціально-психологічні умови розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту»** розкрито специфіку організації та результати емпіричного вивчення соціально-психологічних умов розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту.

У відповідності з тим, що стресостійкість є індивідуальною якістю, рівень розвиненості якої проявляється під час виконання складних фізичних вправ, було проведено низку тестувань, спрямованих на виявлення ефективних способів її оцінки. Встановлено, що об'єктивними даними є результати застосування методу експертної оцінки, разом із результатами проведення психологічного опитування; розподіл обстежуваних за соціонічним типом особистості має здійснюватися за допомогою опитувальника Т. Холмса і Р. Раге, як основної методики, та ПТК «Психо-тест-ПГС», як перевірконої; виявленню зовнішніх ознак стресового стану має передувати дотримання основних вимог, що полягають у забезпеченні однакового кількісного складу учасників занять і наявності двох і більше керівників занять із відповідною кваліфікацією, зважаючи на динамічність проведення практичних занять та індивідуальність прояву зовнішніх психофізичних ознак стресу. При цьому оцінка здібностей до саморегуляції має ґрунтуватися на виявленні типу дихання з врахуванням того, що збільшення інтенсивності дихання веде до більшого прояву негативних наслідків: надмірне збудження, зайва метушливість, помилкове прийняття рішень, найбільший прояв гальмівних процесів, що характеризуються значним зниженням ресурсів нервової системи. Також навчання навичкам саморегуляції щодо врівноваження психічних проявів (комплексне застосування методів діафрагмального дихання та аутотренінгу) має здійснюватися відповідно до виявленого рівня стресостійкості респондентів. Це сприятиме формуванню нового функціонального стану, що дозволить використовувати навички довільної регуляції завдяки гармонізації роботи серцево-судинної та дихальної систем; самостійно долати страх, ситуаційні фобії; довільно знижувати рівень тривожності та напруження; проводити самостійні тренування за допомогою методів контролю над функціональним станом свого організму; зберігати працездатність в умовах сильної фізичної втоми та тривалої психічної напруги.

З'ясовано, що необхідною умовою в оцінці психофізіологічного компонента стресостійкості є виявлення Індексу стресу, що характеризує ступінь стресового стану, який виникає перед виконанням контрольних вправ, основними показниками якого є частота серцевих скорочень та артеріальний тиск; ступінь впливу стресових чинників на психомоторні показники респондентів залежить від типу функціональності центральної нервової системи, а достатньо інформативною у її визначенні є теплінг-тест Є. Ільїна.

Уточнено, що соціонічний тип особистості (швидкість реакції на стрес), показник Індексу стресу (ступінь зміни роботи вегетативної системи), психомоторний тип людини (працездатність ЦНС) і стан здоров'я, який визначається за кількістю захворювань у період, що передує випробуванню, є компонентами інтегрального показника рівня стійкості до стресів, що дозволяє зробити висновки про готовність респондентів до виконання складних фізичних вправ.

Отримані дані обумовили необхідність проведення комплексу відновлювальних заходів, спрямованих на «налаштування» респондентів із несприятливим соціонічним типом особистості до складних фізичних вправ. В якості таких заходів можуть бути профілактичні паузи з виконанням комплексів вправ із саморегуляції за допомогою вирівнювання (заспокоєння) дихання та створення позитивних уявних образів (тривалість пауз не більше 30-60 с), а також мультимедійний супровід на усіх етапах виконання стресоутворювальної вправи.

Підтверджено основні позиції вихідної гіпотези: розвиток стресостійкості обстежуваних на заняттях із фізичної підготовки буде ефективним, якщо дотримуватися таких соціально-психологічних умов: розподіл на підгрупи під час навчального процесу здійснюватиметься на основі виявленого соціонічного типу особистості респондентів (стресонестійкі, стресогальмівні, стресостійкі, стресотреновані); визначення рівня стійкості до стресів буде здійснюватися комплексно, з використанням таких показників, як-то: фізіологічний, психомоторний (сила нервової системи), соціонічний тип особистості, стан здоров'я; у змісті навчальних занять із фізичної підготовки для кожної з груп із несприятливим соціонічним типом особистості буде визначено індивідуальні маршрутні завдання; у кожному розділі фізичної підготовки буде виокремлено вправи за стресоутворювальною ознакою: метання гранати, гімнастика та атлетична підготовка (виконання складних координаційних вправ), тест Купера, біг на великі дистанції тощо; для груп із низьким та середнім показниками рівнів стресостійкості будуть проводитися спеціальні тренінги з оволодіння навичками діафрагмального дихання та аутотренінгу; моделювання стресових службових ситуацій здійснюватиметься на етапі вдосконалення

стресостійкості, зокрема засобами активного соціально-психологічного навчання. Реалізація цих умов у повному обсязі спрямована на підвищення рівня стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту.

У п'ятому розділі **«Системно-рівнева організація стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту та структурно-функціональна модель її розвитку»** розкрито особливості системно-рівневої організації стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту та запропоновано структурно-функціональну модель її розвитку.

Розглядаючи стресостійкість фахівців, як системне соціально-психологічне утворення особистості у контексті її розвитку, зазначається, що цей процес базується на загальному психічному розвитку, ядром якого є професіоналізація фахівця, яка охоплює його професійну підготовку у закладах освіти, професійне становлення і власне професійну діяльність загалом. З'ясовано, що провідною детермінантою розвитку стресостійкості є суперечність між сформованими властивостями респондентів, якостями особистості та об'єктивними вимогами до професійної діяльності, яка й обумовлює каузально виникнення професійного стресу.

Показано, що процес розвитку стресостійкості є динамічним та індивідуально своєрідним процесом, який залежить як від внутрішніх, так і від зовнішніх умов. Тому у дослідженні розглянуто періоди її розвитку відповідно до траєкторії професійного сходження морського фахівця. Виходячи з цього, на етапі професійної адаптації фахівець долає різноманітні стресові ситуації, які супроводжують цей етап, засвоює норми і правила професійної діяльності та професійного спілкування. Етап інтеграції завершує процес професійного розвитку морського фахівця і як результат виникає психічне новоутворення у вигляді особистісної спрямованості на виконання професійної ролі, а у сукупності професійних якостей формуються професійні здібності. Зазначені процеси відбуваються завдяки професійній ідентифікації, шляхом ототожнення себе з професійною моделлю, порівняння та професійної самопрезентації, коли поведінка набуває професійних ознак; інтенсифікується процес формування професійних рис особистості.

З'ясування теоретико-прикладних аспектів розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, аналіз соціальних, інституційних, професійно-діяльнісних та особистісних чинників, що впливають на виникнення стресів в умовах їх професійної діяльності, зумовили необхідність розробки структурно-функціональної моделі, спрямованої на розвиток стресостійкості цих фахівців. Показано, що структурно-функціональна модель розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту складається з індивідуального, особистісного і суб'єктно-діяльнісного рівнів, які опосередковують їх

професійну діяльність, спрямовану на протидію негативним впливам стрес-чинників професійного середовища. Організаційну структуру зазначеної моделі склали такі блоки: концептуальний, цільовий (змістовно-технологічний, процесуально-діяльнісний) та результативний (рис. 2).

Структурні блоки моделі є системно детермінованими, що забезпечує її організаційно-концептуальну цілісність і є важливою умовою операціоналізації і впровадження її у практику.



Рис. 2. Структурно-функціональна модель розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту

Узагальнено, що завдяки реалізації програм психологічного забезпечення і супроводу, які передбачають активну участь у них фахівців під час виконання ними професійної діяльності, врахування особливостей їх особистісного розвитку на кожному з етапів професіоналізації, з акцентом на розвитку професійно важливих якостей, можна досягти високого рівня стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, що дозволить їм ефективно самореалізуватися у професії.

У шостому розділі **«Соціально-психологічні засади розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту»** обґрунтовано змістовно-процесуальні засади побудови і реалізації технології розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту; представлено комплексну соціально-психологічну програму розвитку стресостійкості цих фахівців та доведено її ефективність.

Констатовано, що розвиток стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту слід розглядати не лише як пошук та актуалізацію внутрішніх ресурсів, а й як важливий предиктор їх професійного розвитку, що, у свою чергу, спрямовує на розробку і використання відповідної технології.

Наголошується, що профілактика стресу має виступати як самостійний напрямок роботи, логічно пов'язаний з проблемою розвитку стресостійкості, та не може входити до розглянутої технології, оскільки стресостійкість, як властивість особистості, актуалізується в умовах дії стрес-чинників, а профілактика стресу здійснюється до того, як стрес-чинники починають діяти.

Зазначено, що завдання формувального етапу дослідження полягали у допомозі фахівцям усвідомити та актуалізувати внутрішні особистісні ресурси, спрямовані на розвиток їх стресостійкості через: психоедукацію (бесіди, лекції, пропагування спеціальної літератури і відеофільмів) для опанування ефективними стратегіями копінг-поведінки у критичних ситуаціях життєдіяльності; звільнення від стресогенних стереотипів мислення; застосування прийомів психологічного самозахисту у стресогенних ситуаціях (психологічне консультування; розвиток навичок позитивного мислення, безконфліктної комунікації, психічної саморегуляції, релаксації; проведення тренінгів зі здоров'язбереження, тайм-менеджменту тощо).

На цьому етапі дослідження було розроблено та реалізовано комплексну соціально-психологічну програму розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, яка складалася з тренажерної і фізичної підготовки під час професійної підготовки, а також цільової тренінгової програми саморегуляції, що застосовувалася на етапі допуску

фахівців до виконання службових обов'язків на судні та була спрямована на удосконалення навичок зняття нервової напруги у стресових станах і містила комплекс узгоджених за логікою процесу розвитку стресостійкості занять, як у вигляді аутотренінгу, так й групового тренінгу, що дозволяло поєднувати індивідуальний підхід і задіювати механізми групової динаміки.

На формувальному етапі дослідження було сформовано експериментальну і контрольну групи учасників (середній вік – 33,9 роки) зі зниженою стійкістю до стресу та його джерел (показники учасників за методикою «Шкала психологічного стресу PSM-25» перебували у діапазоні 126-176 балів (високий рівень стресу); за методикою «Оцінка нервово-психічної напруги» – у діапазоні 51-90 балів (помірний (51-57 балів) і надмірний (71-90) рівні нервово-психічної стійкості)). До кожної групи було включено по 15 осіб. В експериментальній групі реалізовувалися заходи, спрямовані на психокорекцію зниженої стійкості до стресу і розвиток стресостійкості. У контрольній групі таких впливів не здійснювалося.

Для оцінювання ефективності запропонованої програми використовували план типу «тест – вплив – ретест» з експериментальною і контрольною групами.

Оцінка динаміки розвитку стійкості до стресу під впливом коригувальних заходів здійснювалася за допомогою шкали стійкості до джерел стресу (Є. Распопін). Підтверджено, що психічна стійкість до внутрішніх джерел стресу (шкала «Я сам») доволі тісно пов'язана з задоволеністю стосунками у сім'ї, спілкуванням із друзями та з людьми, близькими за інтересами, коханням, становищем у суспільстві та життєвими перспективами. Психічна стійкість до зовнішніх джерел стресу пов'язана з задоволеністю роботою, матеріальним благополуччям і забезпеченістю, спілкуванням із друзями та з людьми, близькими за інтересами, становищем у суспільстві. Загальний рівень психічної стійкості до стресу пов'язаний із задоволеністю стосунками у сім'ї, харчуванням, спілкуванням із друзями і з людьми, близькими за інтересами, любовними стосунками, становищем у суспільстві та життєвими перспективами. З'ясовано, що чим вищою є задоволеність цих потреб, тим вищою є й стійкість до відповідних джерел стресу. При цьому найбільш вагомими антистресовими змінними є задоволеність стосунками у сім'ї, спілкуванням із друзями, любовними стосунками, становищем у суспільстві та життєвими перспективами. Отже, психічна стійкість позитивно корелює із задоволеністю основних життєвих потреб.

Для перевірки ефективності розробленої програми використовувалися також методи неструктурованого інтерв'ю, методики «Шкала психологічного стресу PSM-25» та «Оцінка нервово-психічної напруги».

Показано, що система занять і вправ, передбачених модулями комплексної соціально-психологічної програми сприяла зниженню рівня

психологічного стресу і нервово-психічної напруги учасників експериментальної групи (табл. 7).

Виявлено значущі кореляційні зв'язки між показниками стресостійкості учасників, їх когнітивно-інтелектуальних та емоційно-особистісних якостей, що вказує на дієвість системи вправ і занять, які містяться у соціально-психологічній програмі розвитку стресостійкості і її релевантність поставленим завданням, а набуті, завдяки участі у програмі, знання і навички можна використовувати для зняття нервової напруги у стресових ситуаціях, моделювання стресостабільного стану під час виконання службових обов'язків.

Таблиця 7

Середньостатистичні значення показників рівня психологічного стресу учасників експериментальної групи до і після участі у програмі розвитку стресостійкості

Методика	До участі у програмі				Після участі у програмі				t
	M±m	Me	σ	Cv	M±m	Me	Σ	Cv	
PSM-25	149,22±3,33	148,6	14,45	9,56%	133,37±5,07	136,6	22,01	16,53%	2,61
ОНПН	62,66±1,94	64,6	8,51	13,68%	56,42±1,71	56,1	7,55	13,38%	2,38

Примітка: PSM-25 – методика «Шкала психологічного стресу PSM-25»; ОНПН – методика «Оцінка нервово-психічної напруги»; достовірність відмінності між значеннями (min-max) становить $r < 0,05$.

Встановлено позитивну динаміку у показниках самопочуття, активності, настрою, працездатності, зацікавленості та бажання виконувати професійні завдання. Застосування програмних заходів та соціально-психологічних умов розвитку стресостійкості учасників сприяло зміні структури експериментальної групи за соціомічним типом особистості: збільшилась питома вага учасників, віднесених до стресотренованого та стресостійкого типів. В учасників із несприятливим соціонічним типом особистості (стресонестійкі, стресогальмівні) підвищилися показники психічної надійності, достовірно змінилися формально-динамічні характеристики емоційних переживань, суттєво покращилися показники саморегуляції. У контрольній групі статистично значущих зрушень не зафіксовано.

Отже, запропонована технологія розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту та комплексна соціально-психологічна програма розвитку стресостійкості цих фахівців довели свою ефективність.

ВИСНОВКИ

У дисертаційному дослідженні наведено теоретичне узагальнення та нове розв'язання проблеми розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту. Запропонована концепція дослідження забезпечила можливість системного розкриття соціально-психологічних основ стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту та можливості її розвитку. Узагальнення отриманих у дисертаційному дослідженні результатів дозволило зробити такі висновки.

1. Проведено теоретико-методологічний аналіз стану дослідженості проблеми стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту в умовах професійної діяльності. Констатовано, що терміном «стрес» науковці об'єднують велике коло питань, пов'язаних із зародженням, проявами і наслідками екстремальних впливів зовнішнього середовища, конфліктами, складною і відповідальною професійною діяльністю, небезпечною ситуацією тощо. Наукові дослідження, проведені в означеному проблемному ракурсі, обумовлені фундаментальним вивченням різних аспектів стресу – причинності, регуляції, детермінації, проявів, подолання. Узагальнюючи ці положення, підкреслено, що стресовою може бути визнана лише така реакція суб'єкта, яка сягає порогових значень його фізіологічних і психологічних можливостей. Показано, що у науковій літературі пропонується розрізняти такі основні типи стресових оцінок: травмівна втрата (реальна або очікувана), що має особливе особистісне значення; загроза впливу, що вимагає здібностей, які перевищують наявні можливості особистості; складне завдання, проблема, відповідальна і потенційно ризикована ситуація. З огляду на це, професія фахівця морського і внутрішнього водного транспорту є, безперечно, стресогенною, а дослідження тривалого стресу у реальних умовах професійної діяльності цих фахівців свідчать про те, що фізичний і, особливо, психічний рівень їх особистісно-професійної адаптації та стресостійкості є, відповідно, маркерами фізичного і психічного станів.

2. Виокремлено і систематизовано зовнішні та внутрішні стресогенні чинники у професійній діяльності фахівців морського і внутрішнього водного транспорту. Констатовано, що професійно-обумовлені екстремальні впливи на фахівців зазначеного профілю визначаються як природними (шторми, зміни клімату, екстремальні умови виживання на воді тощо) і виробничими умовами (шуми та вібрація судна, технічні забруднення, постійна готовність до екстремальних професійних навантажень у критичних аварійних ситуаціях та ін.), так і соціально-психологічними чинниками, обумовленими типом судна та складом екіпажу (постійна готовність до виконання професійних обов'язків члена екіпажу, групова ізоляція і депривація, самотність, наявність в екіпажі

людей інших культур, ризик піратського нападу на судно, терористичного акту тощо). Крім того, особливість психологічного стресу цих фахівців, що характеризується включенням складної ієрархії психічних процесів, полягає у його розвитку, який відбувається під впливом не лише реальних, а й імовірнісних подій, викликаючи тривогу і страх. Відтак, серед внутрішніх (особистісних) чинників, найважливішими визначено: емоційну стабільність; локус контролю; досвід подолання подібних стресових ситуацій у минулому; особливості мислення, що впливають на сприйняття стресової ситуації; готовність звернутися за соціальною, емоційною, інструментальною підтримкою тощо. Наголошується, що постійна присутність екстремальних чинників у професійній діяльності фахівців морського і внутрішнього водного транспорту визначає необхідність розвитку у них високої стресостійкості та психологічної готовності до професійної діяльності в екстремальних умовах, з метою забезпечення необхідної психофізичної та соціально-психологічної професійної надійності.

3. Виявлено сутність і соціально-психологічні ресурси стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, а також індивідуальні стилі їх реагування на стрес-чинники в умовах професійної діяльності. Феномен стресостійкості (якість, риса, властивість) розглянуто з функціональних позицій, як характеристику, що впливає на продуктивність (успішність) професійної діяльності цих фахівців. При цьому, зважаючи на ідею про подвійну природу стресостійкості, показано, що ця особливість проявляється у її розгляді як властивості, яка впливає на результат професійної діяльності (успішність - неуспішність) і як характеристики, що забезпечує гомеостаз особистості як системи. З цих позицій стресостійкість розкрито як діяльнісний показник (зовнішній) та особистісний (внутрішній), що проявляє свою активність при невідповідності потенцій фахівця умовам чи вимогам професійної діяльності. Роль цього компонента полягає у виробленні такої системи захисту особистості від стрес-чинників, яка забезпечила б стійкість (захисність) фахівця від розвитку стресового стану. Крім того, виявлення сутності стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту в екстремальних умовах їх професійної діяльності здійснено крізь призму мобілізації особистісного ресурсу, як інтегральної характеристики, що охоплює індивідуально-психологічні особливості особистості (рівень розвитку волі, емоційна стійкість, рівень особистісної тривожності, соціальна сміливість), стилі міжособистісних відносин та копінг-стратегії поведінки при стресі (когнітивні, поведінкові, емоційні). Аналіз індивідуальних стилів реагування фахівців морського і внутрішнього водного транспорту на стрес-чинники в умовах професійної діяльності свідчить про те, що значущу роль у подоланні стресів відіграють проблемно фокусовані зусилля щодо зміни ситуації у пошуку інформаційної, соціальної, емоційної підтримки, регулювання власних почуттів і дій, позитивна переоцінка

стресової ситуації; визнання своєї ролі у проблемній ситуації; прийняття на себе відповідальності за її вирішення. Наведені дані дозволили прийняти суб'єктний та особистісно-ситуаційний підходи, як методологічну основу аналізу індивідуальних стилів реагування у системі соціально-психологічних ресурсів стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту.

4. Обґрунтовано інструментально-методичне забезпечення та проведено оцінку інтенсивності індивідуального і професійного стресу у фахівців морського і внутрішнього водного транспорту. З'ясовано, що переважна більшість фахівців у стресогенних ситуаціях здатні достатньо ефективно регулювати власні емоції та контролювати поведінку, що надає їм можливість виконувати на належному рівні професійні завдання та підтримувати оптимальний рівень працездатності. Розвинену стресостійкість, яка характеризується емоційною зрівноваженістю, швидким темпом відновлення втрачених ресурсів, стабільною адаптивністю до різноманітних стресових ситуацій у професійній діяльності і, як наслідок, – високою працездатністю, виявлено майже у половини обстежених третьої вікової групи, що можна розцінювати як досягнення ними високого рівня професіоналізму. За результатами оцінки інтенсивності індивідуального і професійного стресу у фахівців морського і внутрішнього водного транспорту уточнено, що соціонічний тип особистості (швидкість реакції на стрес), показник Індексу стресу (ступінь зміни роботи вегетативної системи), психомоторний тип (працездатність центральної нервової системи) і стан здоров'я, який визначався за кількістю захворювань у період, який передував випробуванню, є компонентами інтегрального показника рівня стійкості до стресів. Це дозволило зробити висновки про готовність більшості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту до виконання ними професійних завдань, зокрема в екстремальних умовах професійної діяльності.

5. Визначено соціально-психологічні умови розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, в тому числі засобами психофізичної підготовки, та відповідно до соціонічного типу особистості фахівців (стресонестійкі, стресогаальмівні, стресостійкі, стресотривалі). Проведений кореляційний аналіз надав можливість виявити наявність та міцність взаємозв'язків між структурними компонентами стресостійкості фахівців та соціально-психологічними умовами її розвитку. Домінуючі позиції у кореляційній матриці посідали «емпатія», «внутрішня мотивація професійної діяльності», «моральна нормативність». Крім того, достатню кількість значущих взаємозв'язків зі структурними компонентами стійкості фахівців до стресу у всіх вікових групах виявили копінг-стратегія «вирішення проблем» та «толерантність». З цих позицій соціально-психологічними умовами розвитку стресостійкості фахівців є набуття здатності до розуміння емоційного стану або ситуації, усвідомлення загальноприйнятих моральних норм і принципів та, відповідно до них, врегулювання власної поведінки (керування мотивами

самореалізації та отримання задоволення від процесу і результату професійної діяльності, застосування проблемно-орієнтованого копінгю, який полягає у використанні всіх наявних ресурсів для пошуку можливих засобів ефективного подолання проблемної ситуації та прикладання для її вирішення максимальних зусиль; прояв толерантності і підвищені просоціальні очікування від учасників спільної діяльності з орієнтацією на співробітництво). Показано, що помірну та слабку кореляцію виявлено між структурними компонентами стресостійкості фахівців та такими змінними як «зовнішня позитивна мотивація», «зовнішня негативна мотивація», а також копінг-стратегіями «пошук соціальної підтримки» та «уникнення проблем». Виходячи з цього показано, що для стимулювання розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту необхідно активізувати цілеспрямований вплив таких соціально-психологічних умов як розвиток емпатії, моральної нормативності, внутрішньої мотивації професійної діяльності та задіяння копінг-стратегії вирішення проблем.

6. Розкрито особливості системно-рівневої організації стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту (за індивідним, особистісним та суб'єктно-діяльним рівнями) та обґрунтовано структурно-функціональну модель розвитку їх стресостійкості. Констатовано, що системна концепція стресостійкості охоплює психофізіологічний та соціально-психологічний напрями дослідження стресостійкості як цілісної, багаторівневої структури, яка містить біологічний, психологічний і соціальний рівні, поєднані між собою різноманітними зв'язками. З огляду на це, стресостійкість фахівця є результатом діяльності цілісної системи, до якої він включений. Розкриття теоретико-прикладних аспектів розвитку стресостійкості, аналіз соціальних, інституційних, професійно-діяльничих та особистісних чинників, що впливають на виникнення професійних стресів у фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, зумовили розробку структурно-функціональної моделі, спрямованої на розвиток їх стресостійкості. Організаційне ядро моделі склали концептуальний, цільовий (змістовно-технологічний, процесуально-діяльничий) та результативний блоки, які є системно детермінованими, що забезпечує її організаційно-концептуальну цілісність і є важливою умовою операціоналізації цієї моделі. Побудована структурно-функціональна модель дозволила розкрити шляхи та засоби розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, опосередковуючи діяльність цих фахівців, спрямовану на протидію стресогенним впливам професійного середовища.

7. Запропоновано технологію та комплексну соціально-психологічну програму розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту і проведено оцінку її ефективності. Підкреслено, що розвиток стресостійкості фахівців слід розглядати не лише як пошук та актуалізацію їх внутрішніх ресурсів, а й як важливий предиктор професійного розвитку, що спрямовує до розробки і використання відповідної технології. З цих позицій

було запропоновано та реалізовано соціально-психологічну програму розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, яка складалася з тренажерної і фізичної підготовки під час їх професійної підготовки у закладах вищої освіти, а також цільової тренінгової програми саморегуляції, що застосовувалася на етапі допуску до виконання службових обов'язків, та була спрямована на удосконалення навичок зняття нервової напруги у стресових станах. Програма містила комплекс узгоджених за логікою розвитку стресостійкості занять та вправ, як у вигляді аутотренінгу, так і групового тренінгу, що дозволило поєднати індивідуальний підхід та задіяти механізми групової динаміки.

Оцінка ефективності розробленої соціально-психологічної програми продемонструвала значущі позитивні зміни у показниках стресостійкості фахівців, їх когнітивно-інтелектуальних та емоційно-особистісних якостей. Крім того, виявлено позитивну динаміку у показниках самопочуття, активності, настрою, працездатності, зацікавленості та бажання виконувати професійні завдання. Збільшилась питома вага фахівців, віднесених до стресотренованого та стресостійкого типів. В учасників із несприятливим соціонічним типом особистості (стресонестійкі, стресогальмівні) вірогідно підвищилися показники психічної надійності, достовірно змінилися формально-динамічні характеристики емоційних переживань, значно покращилися показники саморегуляції, що позитивно позначилося на їх стресостійкості загалом.

Перспективи подальшого дослідження. Проведене дослідження не вичерпує всіх аспектів вивчення проблеми стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту та її соціально-психологічних засад. Перспективи подальших наукових студій вбачаються у розробці тренінгових заходів з розвитку опірності стресу фахівців морського і внутрішнього водного транспорту відповідно до різновиду їх професійної специфікації; полягають у пошуку шляхів оптимізації професійного благополуччя цих фахівців у кризові періоди життя та на етапі їх вторинної професіоналізації; у вивченні концептів стресостійкості та особистісно-професійної адаптації фахівців інших ризиконебезпечних професій.

Список опублікованих наукових праць за темою дисертації:

1. Монографії:

1.1. Сорока О.М. Психологія стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту: монографія. К.: ФОП Ямчинський О.В., 2024. 530 с. ISBN 978-617-8171-12-4

2. Навчально-методичні праці:

2.1. Сорока О., Гайдаржи А. Організаційна культура судноводіїв: менеджмент морських ресурсів: навч.-метод. посіб. К.: Міленіум, 2020. 148 с. ISBN 978-966-8063-83-8. *(Особистий внесок авторки полягає у розкритті*

впливу організаційної культури судноводіїв на їх стресостійкість у професійній діяльності).

3. Статті у наукових фахових виданнях із психології:

3.1. Сорока О.М. Практичні рекомендації майбутнім фахівцям морського транспорту щодо самокорекції тривоги та страху перед ймовірними екстремальними ситуаціями у професійній діяльності. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Психологічні науки»*. Херсон, 2019. Вип. 3. С. 182-192.

<https://doi.org/10.32999/ksu2312-3206/2019-3-25>

3.2. Сорока О.М., Коротченко М.П., Сошніков С.Г. Аналіз аварійності світового флоту та роль у ньому людського фактору. *Теорія і практика сучасної психології: зб. наук. праць Класичного приватного університету*. 2020. № 1. Т. 3. С. 182-185. (Особистий внесок авторки полягає в обґрунтуванні ролі психологічного стресу як чинника аварійності на морському транспорті).

<https://doi.org/10.32840/2663-6026.2020.1-3.32>

3.3. Сорока О.М. Особливості прогнозування внутрішніх ліній психічного здоров'я особистості. *Габітус: наук. журн.* 2020. Вип. 19. С. 190-194.

<http://habitus.od.ua/journals/2020/19-2020/35.pdf>

3.4. Сорока О.М. Причини та особливості девіантної поведінки фахівця морського транспорту в екстремальних ситуаціях. *Габітус: наук. журн.* 2020. Вип. 12. Т. 2. С. 208-212.

http://habitus.od.ua/journals/2020/12_2020/part_2/38.pdf

3.5. Сорока О.М., Бабелюк О.В. Психологічні ресурси стресостійкості моряків далекого плавання. *Габітус: наук. журн.* 2021. Вип. 25. С. 169-174. (Особистий внесок авторки полягає у диференційно-психологічному аналізі семантики близьких за значенням до психологічних ресурсів понять, а також обґрунтуванні психічних ресурсів людини як чинника, що впливає на вибір нею стратегій копінг-поведінки).

<http://habitus.od.ua/journals/2021/25-2021/32.pdf>

3.6. Сорока О.М. Стрес: базові параметри і феноменологія суб'єктного прояву. *Вісник Національного університету оборони України: наук. журн.* 2021. № 1 (59). С. 158-165.

<http://visnyk.nuou.org.ua/article/view/226274/226821>

3.7. Сафін О.Д., Сорока О.М. Психологічні передумови дослідження професійного стресу в особливих умовах діяльності. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Військово-спеціальні науки*. 2021. №1 (45). С. 39-43. (Особистий внесок авторки полягає у теоретико-методологічному обґрунтуванні психологічних передумов дослідження професійного стресу).

<https://miljournals.knu.ua/index.php/visnuk/article/view/745/694>

<https://doi.org/10.17721/1728-2217.2021.45>

3.8. Сорока О.М. Теоретико-методологічні підходи до дослідження стресостійкості моряка як однієї з основних характеристик функціонального стану і системної властивості його особистості. *Вчені записки Таврійського*

національного університету імені В.І. Вернадського. Серія: Психологія. 2021. Т. 32 (71). № 3. С. 75-80.

https://psych.vernadskyjournals.in.ua/journal/3_2021/14.pdf

3.9. Danylenko O., Chimshir V., Zhelaskov V., Tymofeyeva O., Soroka O., Korotchenko M. Social and communicative competence formation of future boatmasters in the process of studying humanities. *Revista Românească pentru Educație Multidimensională Journal Lumen*. 2021. Vol. 13. Issue 3. P. 366-386. (Особистий внесок авторки полягає у розкритті потенціалу гуманітарних дисциплін під час формування соціально-комунікативної компетентності майбутніх судноводіїв як складової їх стресостійкості) (Web of Science Core Collection).

<https://lumenpublishing.com/journals/index.php/rrem/article/view/3789/3132>

3.10. Сорока О.М. Вплив психічної нормативності та акцентуацій характеру моряків на їхню стресостійкість залежно від тривалості рейсу та їхнього віку. *Дніпровський науковий часопис публічного управління, психології, права*. Дн.: Видавничий дім «Гельветика», 2022. Вип. 3. С. 129-138.

<https://www.chasopys-ppp.dp.ua/index.php/chasopys/article/view/228>

<https://doi.org/10.51547/ppp.dp.ua/2022.3.22>

3.11. Сорока О.М. Від системно-рівневої організації стресостійкості фахівця морського транспорту до структурно-функціональної моделі її розвитку. *Дніпровський науковий часопис публічного управління, психології, права*. Дн.: Видавничий дім «Гельветика», 2022. Вип. 4. С. 129-136.

<https://www.chasopys-ppp.dp.ua/index.php/chasopys/article/view/273>

<https://doi.org/10.51547/ppp.dp.ua/2022.4.19>

3.12. Сорока О.М. Розробка та обґрунтування психофізіологічних показників діагностики стресостійкості моряків. *Вісник Національного університету оборони України: наук. журн.* 2023. № 4 (74). С. 130-141.

<http://visnyk.nuou.org.ua/article/view/281169/276389>

3.13. Сорока О.М. Обґрунтування розвивального блоку авторської психотехнології забезпечення стресостійкості корабельного фахівця. *Освітньо-науковий простір: наук. журн. / Український державний університет імені Михайла Драгоманова*. К.: Вид-во Ліра-К, 2023. Вип. 4 (1 – 2023). С. 151-160.

<https://ess.npu.edu.ua/index.php/ess/article/view/57/58>

3.14. Сорока О.М. Аналіз динаміки біокорелятив показників психологічного стресу у майбутніх корабельних фахівців. *Psychology Travelogs: наук. журн. Хмельницького національного університету*. 2023. № 3. С. 125-135.

<https://pt.khmnpu.edu.ua/index.php/pt/article/view/100/99>

<https://doi.org/10.31891/PT-2023-3-12>

3.15. Сорока О.М. Психологічні інструменти розвитку стресостійкості фахівців морського транспорту. *Вісник національного університету оборони України: наук. журн.* 2023. № 3 (73). С. 138-148.

<http://visnyk.nuou.org.ua/article/view/276978/274321>

3.16. Сорока О.М. Психокорекційна складова авторської психотехнології розвитку стресостійкості корабельного фахівця. *Вісник Національного університету оборони України: наук. журн.* 2023. № 6 (76). С. 178-183.

<http://visnyk.nuou.org.ua/article/view/286319/284336>

3.17. Сорока О.М. Вплив стрес-чинників на психомоторні показники майбутніх фахівців морського транспорту. *Перспективи та інновації науки. Серія «Психологія»*. 2023. № 16 (34). С. 559-574.

<http://perspectives.pp.ua/index.php/pis/article/view/8134/8178>

3.18. Сорока О.М. Теоретико-методологічні засади психотехнології розвитку стресостійкості корабельного фахівця. *Вісник Львівського університету. Серія психологічні науки*. 2023. Вип. 16. С. 33-38.

http://psy-visnyk.lnu.lviv.ua/archive/16_2023/5.pdf

3.19. Semenov O., Yaremchuk N., Vitiuk V., Kashubiak I., Lukashov O., Soroka O. Impact of digital educational environment on the emotional intelligence of future primary school teachers: a comparative research. *Revista Amazonia Investiga*. 2024. Vol. 13 No. 76. P. 123-132. (Особистий внесок авторки полягає у проведенні соціально-психологічного аналізу особливостей впливу емоційного інтелекту на стресостійкість особистості в умовах суспільних змін) (Web of Science Core Collection).

<https://www.amazoniainvestiga.info/index.php/amazonia/about>

3.20. Raievska Y., Savchuk J., Hulias I., Khokhlov A., Soroka O., Snyiakova V., Lukashov O. Mechanism of comparison in the structure of self-efficacy of juniors' sporting activities. *Journal of Physical Education and Sport*. 2024. Vol. 24(6). P. 178-196. (Особистий внесок авторки полягає у розкритті ролі стресостійкості особистості у структурі її самоефективності в кризових умовах) (Scopus)

<https://efsupit.ro>

4. Статті у матеріалах науково-практичних конференцій та інших виданнях:

4.1. Сорока О. Методи емоційно-вольового самовпливу як засоби впливу на свідомість морського фахівця. *Wielokierunkowość Jako Gwarancja Postępu Naukowego: kolekcja prac naukowych «ΛΟΓΟΣ» z materiałami Międzynarodowej naukowo-praktycznej konferencji* (Warszawa, Polska, 21 lutego 2020 r.). Warszawa, Polska: Europejska platforma naukowa. T. 2. S. 56-59.

<http://ir.librarynmu.com/bitstream/123456789/1996/1/88-349-PB.pdf>

4.2. Сорока О.М. Комунікативна компетенція як запорука безпечної навігації. *Challenges in Science of Nowadays: Proceedings of the 3rd International Scientific and Practical Conference* (Washington, USA, April 6-8, 2020). Washington, USA: EnDeavours Publisher, 2020. P. 175-176.

<https://archive.interconf.center/index.php/conference-proceeding/issue/view/6-8.04.2020/39> ISBN 979-1-293-10109-3

4.3. Сорока О.М. Психологічна підготовка майбутніх судноводіїв. *Актуальні питання теорії та практики психолого-педагогічної підготовки майбутніх фахівців: зб. статей за матеріалами VIII Всеукраїнської науково-практичної конференції* (м. Хмельницький, 9-10 квітня 2020 р.). Хмельницький: ХНУ, 2020. С. 112-114.

http://lib.khnu.km.ua/konfer_HNU/2020/tezy_konferencziyi_2020.pdf

4.4. Сорока О.М. Гендерна нерівність на річковому та морському транспорті. *Соціально-психологічні проблеми гендерної стратифікації суспільства: зб. статей за матеріалами XIV Всеукраїнської науково-практичної веб-конференції (з міжнародною участю)* (м. Сєвєродонецьк, 10 квітня 2020 р.). Сєвєродонецьк: Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2020. С. 203-206.

https://deps.snu.edu.ua/media/filer_public/46/cd/46cd280f-29a4-4238-9f0f-c3439e980c59/zbirnik_materialiv_konferentsiyi_2020.pdf

4.5. Сорока О.М. Фактори девіації поведінки судноводія в умовах довготривалого рейсу. *Сучасні виклики і актуальні проблеми науки, освіти та виробництва: міжгалузеві диспути: зб. статей за матеріалами III Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції* (м. Київ, 15 квітня 2020 р.). К., 2020. С. 94-97.

<https://openscilab.org/?p=470>

4.6. Сорока О.М. Аутопсихологічна компетентність моряків як професійна основа діяльності в екстремальних умовах. *Інноваційні підходи розвитку компетентнісних якостей фахівців в умовах професійного становлення: зб. статей за матеріалами IV Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Ізмаїл, 23-24 квітня 2020 р.). Ізмаїл: Дунайський інститут Національного університету «Одеська морська академія», 2020. С. 116-118.

https://dinuoma.com.ua/wp-content/uploads/2020/04/konference6_23_24_04_20.pdf

4.7. Сорока О.М. Основні етапи становлення надійності професійної діяльності фахівця морського транспорту. *Tendenze attuali della moderna ricerca scientifica: der Sammlung wissenschaftlicher Arbeiten «ΛΟΓΟΣ» zu den Materialien der internationalen wissenschaftlichpraktischen Konferenz* (Stuttgart, Deutschland, 5 Juni, 2020). Stuttgart, Deutschland: Europäische Wissenschaft splattform. B. 2. P. 146-147.

<https://ojs.ukrlogos.in.ua/index.php/logos/article/view/3353/3270>

4.8. Сорока О.М. Надійність професійної діяльності моряка. *Scientific Horizon in the Context of Social Crises: Proceedings of the 4 th International Scientific and Practical Conference* (Tokyo, Japan, June 6-8, 2020). Tokyo, Japan: Otsuki Press, 2020. P. 104-107.

<https://ojs.ukrlogos.in.ua/index.php/interconf/issue/view/6-8.06.2020/319>

4.9. Сорока О.М. Лукізм серед моряків. *Сучасні підходи до високоєфективного використання засобів транспорту: зб. статей за матеріалами XI Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Ізмаїл, 3-4 грудня 2020 р.). Запоріжжя: АА Тандем, 2020. С. 371-375.

<https://dinuoma.com.ua/wp-content/uploads/2020/12/tezy041220.pdf>

4.10. Сорока О.М. Стресогенність професійної діяльності фахівців в умовах тривалого морського рейсу: психологічний дискурс. *Knowledge, Education, Law, Management*. 2020. №7 (35). Vol. 2. P. 111-118.

<https://kelmczasopisma.com/viewpdf/3127>

4.11. Danylenko O.B., Soroka O.M., Dukov D.F., Soshnikov S.G., Kramarenko V.V. Application of information and communication technologies and simulators to train future specialists in navigation and ship handling. *IOP*

Conference Series: Materials Science and Engineering. 2021. Vol. 1031(1). 012117 (Особистий внесок авторки полягає в обґрунтуванні застосування інформаційно-комунікаційних технологій та тренажерів для підготовки майбутніх фахівців з навігації та судноводіння в аспекті розвитку у них стійкості до професійного стресу).

<https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/1031/1/012117/pdf>

4.12. Сорока О.М. Стрес: феноменологія суб'єктного прояву. *Перспективні напрямки розвитку сучасних педагогічних і психологічних наук: зб. статей за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Харків, 12-13 лютого 2021 р.). Х.: Східноукраїнська організація «Центр педагогічних досліджень», 2021. С. 92-95.

<https://eportfolio.kubg.edu.ua/data/conference/7570/document.pdf>

4.13. Сорока О.М. Психологічні передумови дослідження професійного стресу у фахівців морського транспорту. *Актуальні питання сучасних педагогічних і психологічних наук: зб. статей за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Одеса, 19-20 лютого 2021 р.). Одеса: ГО «Південна фундація педагогіки», 2021. С. 36-40.

http://repositsc.nuczu.edu.ua/bitstream/123456789/12618/1/%D0%9E%D0%B4%D0%B5%D1%81%D1%81%D0%B0_%20%D0%86%D0%BB%D1%8C%D1%97%D0%BD%D0%B0_%D0%9C%D1%83%D1%85%D1%96%D0%BD%D0%B0_%D0%A4%D0%B5%D0%B2%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C_2021.pdf

4.14. Сорока О.М. Психологічні ресурси стресостійкості моряків далекого плавання. *Психологія та педагогіка у XXI столітті: перспективні та пріоритетні напрямки досліджень: зб. статей за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Київ, 4-5 червня 2021 р.). К.: ГО «Київська наукова організація педагогіки і психології», 2021. С. 121-124.

<http://knopp.org.ua/>

4.15. Сорока О.М. Стресостійкість як одна з основних характеристик функціонального стану і системна властивість особистості моряка. *Фактори розвитку педагогіки і психології в XXI столітті: зб. статей за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Харків, 11-12 червня 2021 р.). Х.: Східноукраїнська організація «Центр педагогічних досліджень», 2021. С. 80-84.

<http://knopp.org.ua/>

4.16. Сорока О.М. Стресогенність професійної діяльності фахівців в умовах тривалого морського рейсу: психологічний дискурс. *Дослідження різних напрямків розвитку психології та педагогіки: зб. статей за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Одеса, 18-19 червня 2021 р.). Одеса: ГО «Південна фундація педагогіки», 2021. С. 34-37.

<http://knopp.org.ua/>

4.17. Сорока О.М. Копінг-поведінка фахівців-моряків як відображення індивідуальних стилів їхнього реагування на стрес-чинники професійної діяльності. *Virtus: Scientific Journal / Editor-in-Chief M.A. Zhurba*. 2021. № 55. С. 42-46.

<http://conference-ukraine.com.ua/ua/virtus/archivej/>

4.18. Сорока О.М. Копінг-поведінка як відображення індивідуальних стилів взаємодії із ситуацією стресу фахівців морського транспорту. *Сучасні*

педагогіка та психологія: перспективні та пріоритетні напрями наукових досліджень: зб. статей за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 9-10 липня 2021 р.). К.: ГО «Київська наукова організація педагогіки та психології», 2021. С. 136-139.

<http://knopp.org.ua/>

4.19. Soroka O., Kravchenko O., Mishchenko M., Levenets A., Korolchuk V., Myronets S., Tsybalyk S., Vakhotska I., Hotsuliak N. Development of Specialists' Stress Tolerance in the Process of Their Professional Activity. *Human Factors, Business Management and Society: Proceedings of the 13th AHFE International Conference* (New York, USA, July 24-28, 2022). New York, USA, 2022. Issue 56. P. 196-204. (Особистий внесок авторки полягає у розкритті технологічних аспектів розвитку стійкості до стресу фахівців у процесі виконання ними своїх професійних обов'язків).

https://books.google.cz/books?id=_NyVEAAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=ru&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

4.20. Soroka O., Kravchenko O., Mishchenko M., Teptiuk Yu., Safin O., Andrusyk O., Timchenko O., Khrystenko V. Psychological Conditions for the Development of Stress Resistance in Specialists of Different Age Categories. *Physical Ergonomics and Human Factors: Proceedings of the 13th AHFE International Conference* (New York, USA, July 24-28, 2022). 2022. Issue 63. P. 117-123. (Особистий внесок авторки полягає у визначенні психологічних умов розвитку стресостійкості у періоді ранньої і середньої дорослості).

https://books.google.cz/books?id=P-GVEAAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=ru&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

4.21. Сорока О.М. Обґрунтування та розробка структурно-функціональної моделі розвитку стресостійкості фахівця морського транспорту. *Science and innovation of modern world: Proceedings of the 1st International scientific and practical conference* (London, United Kingdom, September 28-30, 2022). London, United Kingdom: Cognum Publishing House, 2022. P. 297-306.

<https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2022/09/SCIENCE-AND-INNOVATION-OF-MODERN-WORLD-28-30.09.22.pdf>

4.22. Сорока О.М. Системно-рівнева організація стресостійкості фахівця морського транспорту як чинника його психічного здоров'я. *Психологічне здоров'я особистості в контексті процесів глобалізації: методологія дослідження, реалії та перспективи: зб. статей за матеріалами I Міжнародної науково-практичної конференції (PHPCPG: MR, RP)* (м. Київ, 04 листопада 2022 р.). К.: ТОВ «Про формат», 2022. С. 125-127.

<https://psy.knu.ua/ua/science/scientificevents>

4.23. Сорока О.М. Про психологічні інструменти розвитку стресостійкості фахівців морського транспорту. *Соціально-психологічні ресурси особистості в екстремальних умовах: зб. статей за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Київ, 28 квітня 2023 р.). К.: Л.; Торунь: Liha-Pres, 2023. С. 42-45.

<https://doi.org/10.36059/978-966-397-309-8-11>

4.24. Сорока О.М. Тренінг як психологічний інструмент розвитку стресостійкості фахівців морського транспорту. *Актуальні проблеми психології розвитку особистості: зб. статей за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Київ, 12-15 травня 2023 р.). К.: Український державний університет імені Михайла Драгоманова, 2023. С. 85-88.

<https://enpuir.npu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/41110/Aktualni%20problemy%20psykholohii%20rozvytku%20osobystosti.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

4.25. Сорока О.М. Психотехніки з розвитку стресостійкої особистості до екстремальних ситуацій. *Modern problems of science, education and society: Proceedings of the 5th International scientific and practical conference* (Kyiv, Ukraine, 17-19 July 2023). К.: SPC «Sciconf.com.ua», 2023. С. 356-360.

<https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2023/07/MODERN-PROBLEMS-OF-SCIENCE-EDUCATION-AND-SOCIETY-17-19.07.2023.pdf>

4.26. Сорока О.М. Результати експериментально-діагностичного обґрунтування психолого-педагогічних умов розвитку стресостійкості фахівців морського транспорту засобами фізичної підготовки. *Психологія життєвого простору особистості в сучасних умовах кризи, глобалізації та цифрової трансформації суспільного життя: зб. статей за матеріалами Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Одеса, 14-15 вересня 2023 р.). Одеса: Міжнародний гуманітарний університет, 2023. С. 281-284.

<https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/1ddbcc55-81bd-4908-993e-ea7ecc4dc5f7/content>

4.27. Сорока О.М. Структура і зміст цільової тренінгової програми розвитку стресостійкості корабельних фахівців. *Modern problems of science, education and society Proceedings of the 9th International scientific and practical conference* (Kyiv, Ukraine, 6-8 November 2023). К.: SPC «Sciconf.com.ua», 2023. С. 890-896.

<https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2023/11/MODERN-PROBLEMS-OF-SCIENCE-EDUCATION-AND-SOCIETY-6-8.11.23.pdf>

4.28. Сорока О.М. Емпіричне дослідження зрушень у різних сферах особистості моряків, які впливають на їхню стресостійкість. *Особистісні та ситуативні детермінанти здоров'я: зб. статей за матеріалами VIII Всеукраїнської науково-практичної конференції* (м. Київ, 16 листопада 2023 р.). К.: Інститут психології імені Г.С. Костюка НАПН України, 2023. С. 105-107.

<https://www.academia.edu/109227811?fbclid=IwAR1u2qUbW9evw7iqB9vwVblepAQOZigUZ3ybYSO4Ph9-32hGBhmMJfe71ms>

4.29. Сорока О.М. Розвиток стресостійкості майбутніх корабельних фахівців засобами фізичної підготовки. *Формування особистості сучасного фахівця як суб'єкта самотворення в умовах освітнього простору: зб. статей за матеріалами XIII Всеукраїнської науково-практичної конференції* (м. Хмельницький, 30 листопада 2023 р.). Хмельницький: ХНУ, 2023. С. 288-290.

<https://psy.khmnu.edu.ua/wp-content/uploads/sites/17/materialy-vseukrai%CC%88nskoj%CC%88-naukovo-praktychnoi%CC%88-konferenczii%CC%88-30.11.-2023-%E2%80%93kopiya.pdf>

АНОТАЦІЇ

Сорока О.М. Соціально-психологічні основи стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора психологічних наук за спеціальністю 19.00.05 – соціальна психологія; психологія соціальної роботи. Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля МОН України. – Київ, 2024.

Дисертацію присвячено визначенню соціально-психологічних основ стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту.

Розкрито концептуальні засади дослідження стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту та її розвитку в умовах професійної діяльності у соціально-психологічній парадигмі наукового знання. Виокремлено та систематизовано зовнішні і внутрішні стресогенні чинники у професійній діяльності фахівців морського і внутрішнього водного транспорту. Виявлено сутність і соціально-психологічні ресурси стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, а також індивідуальні стилі їх реагування на стрес-чинники в умовах професійної діяльності. Досліджено і диференційовано інтенсивність індивідуального і професійного стресу у фахівців морського і внутрішнього водного транспорту та виявлено соціально-психологічні умови розвитку стресостійкості цих фахівців, в тому числі засобами психофізичної підготовки, та відповідно до соціонічного типу особистості (стресонестійкі, стресогальмівні, стресостійкі, стресотреновані).

Визначено особливості системно-рівневої організації стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту (за індивідним, особистісним та суб'єктно-діяльнісним рівнями). Розроблено та обґрунтовано структурно-функціональну модель розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту, що поєднує концептуальний, цільовий (змістовно-технологічний, процесуально-діяльнісний) і результативний блоки. Здійснено теоретико-методологічне обґрунтування та визначено змістовно-процесуальні засади побудови і реалізації технології розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту. Апробовано та доведено ефективність комплексної соціально-психологічної програми розвитку стресостійкості фахівців морського і внутрішнього водного транспорту.

***Ключові слова:** особистість, професійна діяльність, фахівці морського і внутрішнього водного транспорту, стрес-чинники професійної діяльності, стресостійкість, соціально-психологічні умови розвитку стресостійкості.*

Soroka O.M. Socio-psychological foundations for the stress resistance of the maritime and inland waterway transport specialists. – Qualification scholarly work published as manuscript.

Dissertation for the degree of doctor of psychological sciences, speciality, 19.00.05 – social psychology, psychology of social work. Volodymyr Dahl East-Ukrainian National University Ministry of Education of Ukraine. – Kyiv, 2024.

The dissertation is dedicated to determining the socio-psychological foundations of stress resistance in maritime and inland water transport specialists.

The conceptual foundations of the investigation of the stress resistance of maritime and inland water transport specialists and its development under the conditions of professional activity in the socio-psychological paradigm of scientific knowledge are shown. The external and internal stress-inducing factors in the professional activities of maritime and inland water transport specialists were identified and systematised. The essence and socio-psychological resources of stress resistance of maritime and inland water transport specialists as well as the individual styles of their reaction to stress factors under the conditions of professional activity were revealed. The intensity of individual and professional stress in maritime and inland water transport specialists was studied and differentiated, and the socio-psychological conditions for the development of stress resistance of these specialists were identified, including the means of psychophysical training, and according to the socionic personality type (stress-resistant, stress-inhibiting, stress-resistant, stress-trained).

The specifics of the organisation of stress resistance of maritime and inland water transport specialists at system level were determined (individual, personal and subject-activity). A structural-functional model of the development of stress resistance of maritime and inland water transport specialists was developed and justified, which combines conceptual, goal-oriented (content-technical, process-active) and effective blocks. The theoretical and methodological substantiation was carried out and the substantive and procedural principles of the structure and implementation of the technology for the development of stress resistance of maritime and inland water transport specialists were determined. The effectiveness of a complex socio-psychological programme for developing the stress resistance of maritime and inland water transport specialists was tested and proven.

The evaluation of the effectiveness of the developed socio-psychological programme showed significant positive changes in the specialists' indicators of stress resistance, their cognitive-intellectual and emotional-personal characteristics. In addition, a positive dynamic was observed in the indicators of well-being, activity, mood, ability to work, interest and desire to perform professional tasks. The specific weight of specialists assigned to the stress-trained and stress-resistant types has increased. In participants with an unfavourable socionic personality type (stress-resistant, stress-inhibiting), the indicators of mental reliability probably increased, the formal-dynamic characteristics of emotional experiences changed significantly, the indicators of self-regulation improved significantly, which had a positive effect on their stress resistance in general.

Key words: *personality, professional activity, marine and inland water transport specialists, stress factors of professional activity, stress tolerance, social and psychological conditions for the development of stress resistance.*

Підписано до друку 26.03.2024 р.
ф. 60х90/16, ум. др. арк. 1,9
Зам. 26/03/34-05/1, накл. 100 пр.
Друкарня Прінт Квік
м. Київ, вул. Леонтовича 9, оф. 65
т. (044) 235-0009, 235-7528
printquick@ukr.net