

Таблиця 2

**Результати розрахунку U-критерія Манна-Уїтні для змінних запитання анкети
«Чим Ви плануєте займатися найближчі 10 років?» для вибірки респондентів 14–24 років (N = 170)**

Групуєча ціннісна змінна	Змінні есе «Чи Ви плануєте займатися найближчі 10 років?»	Середнє значення рангів порівнюваних груп		Значення за U-критерієм Манна-Уїтні
		Група	Середній ранг	
Добро	Універсалізм	1–5	82,41	2599, p≤0,05
		5,5–10	72,50	
	Навчання і Кар'єра	1–5	74,39	2276,5, p≤0,05
		5,5–10	90,61	
Досягнення	Традиція	1–5	78,50	2957,5, p≤0,05
		5,5–10	82,01	
	Саморозвиток	1–5	85,54	2589,5, p≤0,05
		5,5–10	72,58	
Безпека	Саморозвиток	1–5	69,85	2057,5, p≤0,05
		5,5–10	83,76	
Самостійність	Саморозвиток	1–5	83,47	1923,5, p≤0,05
		5,5–10	69,32	

таціями та особистісними стратегіями та тактиками як рівня життєдіяльності особистості, однак не можемо вказувати на його визначальний характер. Окрім того, помічено існування більшої кількості статистично значущих зв'язків

між ціннісними орієнтаціями та життєвими тактиками, аніж стратегіями, що може свідчити про тенденцію визначати не мету, а шляхи її досягнення у відповідності до власної системи цінностей.

ЛІТЕРАТУРА

1. Абульханова-Славская К. А. *Стратегия жизни*. М., 1991. 299 с.
2. Місенг Д. В. Стиль життя особистості: операціоналізація поняття. *Актуальні проблеми психології*. Збірник наукових праць Інституту психології імені Г. С. Костюка НАПН України. 2018. Вип. 9 (18). С. 158–177.
3. Місенг Д. В. Стиль життя особистості: основні наукові підходи і концептуалізація поняття. *Наукові студії із соціальної та політичної психології*. 2016. Вип. 38. С. 30–39.
4. Титаренко Т. М. *Життєвий світ особистості: у межах і за межами буденності*. Київ: Либідь, 2003. 376 с.

СОЦІАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНА АДАПТАЦІЯ ФАХІВЦІВ РІЧКОВОГО ТА МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ЗАПОРУКА УСПІШНОЇ ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

С. В. Місевич

Херсонська державна морська академія,
sv.misevich@gmail.com

Аналіз актуальних досліджень. Сучасне постіндустріальне суспільство характеризується швидкими, часто не прогнозованими, змінами у всіх сферах життя суспільства: в політиці, економіці, культурі, освіті, в тому числі і в соціальних відносинах. У зв'язку з цим постійно змінюються та стають більш жорсткими вимоги до майбутніх професіоналів у своїй галузі. Сучасне суспільство потребує компетентного, відповідального самостійного фахівця, здатного творчо та креативно мислити. Такий професіонал має володіти широкими знаннями, які стосуються не лише його професійної компетентності, а й загальними знаннями, вмінням

їх використовувати у своїй професії. Фахівець, якого так потребує постіндустріальне суспільство, повинен вміти ефективно діяти у проблемних ситуаціях, результативно працювати як у команді, так і самостійно, вміти швидко пристосовуватись до мінливих умов зовнішнього середовища.

Саме тому досить є актуальною проблема соціально-психологічної адаптації у сучасному середовищі, зокрема, у професійній діяльності фахівців річкового та морського транспорту.

Психологічні особливості діяльності морських фахівців детально у своїх дослідженнях висвітлили українські нау-

ковці-психологи (М. Корольчук, Ф. Щербина, І. Попович, Г. Криворотько та ін.), які вивчали психофізіологічні складові працездатності фахівців в екстремальних умовах, професійні специфікації часових уявлень моряків, формування захисних, пристосувальних реакцій організму моряків у трансширотних рейсах різної тривалості, соціально-психологічні очікування у професійному становленні та розвитку особистості, а також соціальні очікування особистості як регулятор соціальнопсихологічної реальності тощо.

Заслужують на увагу також дослідження російських науковців (О. Булгаков, І. Мосягін, Л. Єнькова та ін.), які фундаментально дослідили психологічні проблеми між-групової адаптації на кораблях військово-морського флоту, психофізіологічні закономірності адаптації фахівців зі встановленням періодів максимального зниження компенсаторних можливостей у моряків, а також виявлення впливів на процес психофізіологічної адаптації до службової діяльності молодих фахівців комплексу психологічних і соціальних факторів.

Метою даного дослідження є здійснення теоретичного аналізу проблеми соціально-психологічної адаптації фахівців річкового та морського транспорту у екіпажах, як у соціальних групах, та її вплив на успіх у професійній діяльності.

Виклад основного матеріалу. Аналіз наукової літератури надав можливість з'ясувати, що адаптація є властивістю будь-якого живого організму. Таке явище як «адаптація» трактується як процес пристосування об'єкта; дія, спрямована на об'єкт з метою його пристосування до визначених вимог, пристосування об'єкта до використання в конкретних умовах. Адаптація – пристосування будови і функцій організму, органів, клітин до умов середовища. Процес адаптації спрямований на збереження гомеостазу. В той же час адаптація в життєдіяльності людини, на відміну від простого пристосування, розуміється як його активна взаємодія із соціальним середовищем [3] з метою досягнення оптимальних рівнів взаємодії за принципом гомеостазу.

В сучасній психофізіології, при вивченні адаптації, в основному, виокремлюють такі види, як фізіологічна, психічна, соціально-психологічна, психофізіологічна, професійна, виходячи з умов та домінування тих чи інших компонентів у цілісній системі при здійсненні адаптації.

Соціально-психологічну адаптацію трактують, в основному, як процес активного пристосування до вимог зовнішнього середовища як безперервний процес двостороннього контакту людини та її соціального оточення. На процес соціальної адаптації впливають безліч чинників, в тому числі, й психологічні. До таких психологічних чинників належать, перш за все, психологічні властивості окремої особистості, індивідуальні прийоми роботи з опрацюванням інформації (когнітивні стилі), складові копінг-поведінки особистості, способи й тенденції емоційно-поведінкового реагування залежно від ступеня та рівня соціальної адаптації [2].

Як зазначає Г. Криворотько [5], діяльність фахівців річкового та морського транспорту під час довготривалих рейсів, що є характерним для даної професійної категорії, має свою, особливу специфіку, зумовлену чинниками підвищеного ризику, травмонебезпечності, монотонії, стресогенності, відносної соціальної ізоляваності, дефор-

муючого впливу тощо. Специфіка трудової діяльності фахівців річкового та морського транспорту призводить до широкого діапазону змін нервової системи аж – до неврозів, дезадаптації тощо.

Щоб зрозуміти особливості соціально-психологічної адаптації фахівця річкового та морського транспорту та вплив на професійну діяльність, треба детально ознайомитись з сучасними умовами праці і відпочинку даної категорії професії, виходячи зі специфічних її особливостей, а саме: постійної адаптації до соціально-побутових умов, що безперервно змінюються, чи то зміна часових поясів, заміна членів екіпажу, ротація вахтового режиму, ненормованість робочого дня тощо [3].

Загальною принципово відмінною ознакою, що зумовлює специфіку роботи фахівців річкового та морського транспорту, є її небезпечний характер та високий ступінь ризику життєдіяльності [4]. Роботу також супроводжують обставини, які за ознаками є соціально-психологічними, а саме:

- усвідомлення кожним членом суднового екіпажу високого рівня вірогідності аварійних ситуацій і небезпеки особистого життя;
- необхідність миттєвого реагування у небезпечних ситуаціях;
- дефіцит часу на прийняття рішень у межах надзвичайних ситуацій;
- гіподинамія та гіпоксія, що є характерним внаслідок зниження рухової активності через обмеженість простору на судні;
- відрив від дому та членів родини;
- депривація різних видів як обмеженість у різноманітній інформації;
- індивідуальні специфічні психологічні особливості членів екіпажу, зокрема їх типи темпераменту, риси характеру, здібності тощо.
- невідповідна індивідуальна соціально-психологічна адаптація;
- не завжди високий рівень моральної та психологічної культури;
- індивідуальні особливості, які не відповідають професіограмі тощо [4].

Як бачимо, чинники порушення адаптаційних можливостей численні. Серед них професійно-кваліфікаційні властивості адаптанта, особистісні властивості і стани, а також соціально-психологічні чинники, що безпосередньо впливають на процес соціально-психологічної адаптації (неможливість висловити власну незгоду із завданням по роботі, відчуття власної недоадаптованості, скривдженості, неуваги з боку керівництва тощо).

Можна припустити, що невдачі новопризначених і недосвідчених керівників пояснюються тим, що вони не змогли успішно пройти усі етапи адаптаційного процесу.

На шляху становлення успішної професійної діяльності та активного процесу соціально-психологічної адаптації фахівця річкового та морського транспорту стоїть, перш за все, подолання життєвих труднощів. І. Арцибашева у своєму дослідженні зазначає, що саме в основі активної взаємодії з життєвими ситуаціями, як здатність до соціально-психологічної адаптації на основі динаміки смислової саморегуляції, виражається життєстійкість [1].

Формування психологічної готовності до професійної діяльності фахівців річкового та морського транспорту у таких соціальних групах, як екіпаж, є результатом довготривалого процесу формування життєстійкості та формування професійних умінь і навичок.

Висновки. В умовах швидких, часто не прогнозованих, змін у всіх сферах життя суспільства, неухильно зростають вимоги й до фахівців річкового та морського транспорту відносно їх психологічної готовності, зокрема пристосування до специфічних умов життєдіяльності на судні в екіпажі, як в соціальній групі. Соціально-психологічна адаптація фахівців річкового та морського транспорту визначається як усвідомлення вимог, умов, правил життя екіпажу, їх засвоєння (включення в структуру актів

соціальної поведінки), відтворення їх в рамках встановлених відносин в структурі колективу і поза ним. Питання соціально-психологічної адаптації фахівця річкового та морського транспорту у виробничих умовах дуже важливий. Без його позитивного вирішення успішна професійна діяльність просто неможлива, особливо в специфічних умовах праці, де від адаптації в замкнутому колективі судна залежить забезпечення безпеки судноплавства та збереження найвищої цінності – життя людини.

Перспективи подальших досліджень полягають у визначенні педагогічних умов формування готовності до соціально-психологічної адаптації майбутніх фахівців річкового та морського транспорту в умовах освітнього процесу у закладах вищої освіти.

ЛІТЕРАТУРА

1. Арцибашева І. О. Феномен життєстійкості: сучасні погляди та дослідження. *Інсайт: збірник наукових праць студентів, аспірантів та молодих вчених*. 2018. № 15. С. 23–25.
2. Деменко О. Ф. Соціальна адаптація в сучасних умовах. *Актуальні проблеми психологічної та соціальної адаптації в умовах кризового суспільства*: матеріали III Всеукраїнського науково-практичного круглого столу. 2018. С. 336.
3. Єнькова Л. П. Представление о времени жизни у моряков-судоводителей гражданского флота : дис. канд. псих. наук: 19.00.03. Москва, 2002. 168 с.
4. Зайцева Т. Г., Ходаковський В. Ф. *Самоменджмент психофізичних станів морських фахівців у контексті посилення людського ресурсу та попередження аварійності на флоті*: навчальний посібник. Херсон : ХДМА, 2013. 142 с.
5. Криворотько Г. С. Психологічна характеристика особливих умов діяльності моряків далекого плавання. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. серія психологічна*. 2012. № 2. С. 400–408.

ФОРМУВАННЯ ОСОБИСТОСТІ ГРОМАДЯНСЬКОГО СУСПІЛЬСТВА В УМОВАХ БЕЗПРЕЦЕДЕНТНОЇ ДЕМОКРАТІЇ АНТОНА МАКАРЕНКА

В. Ф. Моргун

Полтавський національний педагогічний університет імені В. Г. Короленка
v.f.morgun@gmail.com

Видатний управлінець Англії ХХ століття Вінстон Черчилль дуже своєрідно визначив демократію (народовладдя) як найкращу форму правління: «Демократія – препогана форма правління, але нічого кращого людство поки не придумало». Дещо іншої думки був український патріот, журналіст, поет і культурний діяч Володимир Данилейко: «*Детох* – наростень на шкірі, *demos* – не народ, а наріст на тілах націй, сиріч «метиси», «приплод»; ...Націям потрібні не зvierоднілі демократії, а вистояні **націокрамії**, – за ними майбутнє історії» (Думки, 2006, с. 132).

Отже, якщо нам до вподоби демократія за Черчиллем, то, з поправкою Данилейка, – це влада народу титульної нації з пропорційним представництвом національних меншин.

Постановка проблеми. Оглянувши вертикаль влади в Україні – від керівників держави до керівників колективів низової ланки (Блинова, 2011 [2] Васютинський, 2005 [3]; Моргун, 2002 [5]; Тополов, 2011 [7] та ін.) знаходимо, принаймні, два «вкривлених дзеркала» нашої демократії, аналіз яких є *актуальними завданнями даної роботи*:

– по-перше, це ілюзія демократії у верхніх ешелонах влади;

– по-друге, ілюзія демократичної влади у керівників низових колективів, що мають власну печатку;

– третім, головним, завданням є аналіз демократичних засад досвіду А. С. Макаренка як основи сучасного громадянського суспільства в Україні.

Виклад основного матеріалу. Перша ілюзія демократії (яка для топ-менеджерів країни не є ілюзією, бо більшість із них або самі олігархи, або – найманці олігархів) – це просто фіговий листок демократії, що прикриває безсоромну надексплуатацію «олігархатом» власного народу і надр України [2; 3; 6]. Вона розвіюється, принаймні, трьома основними контраргументами:

1) ігнорування соціології: за даними авторитетного соціолога Євгена Головахи провідний Інститут соціології НАН України за останні роки не отримав жодного замовлення на соціологічне дослідження чи моніторинг громадської думки з боку владних структур (?!); тоді як, наприклад, Ангела Меркель починає кожен робочий день