

УДК: 159.9.072.43

Олена Миколаївна Тирон,

аспірант кафедри психології,

Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна»,

старший викладач кафедри англійської мови за професійним спрямуванням,

Київська державна академія водного транспорту імені Петра Конашевича-Сагайдачного,

вул. Фрунзе, 9, м. Київ, Україна

СОЦІАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ МОРСЬКИХ ЕКІПАЖІВ ЯК ПІДГРУНТЯ ФОРМУВАННЯ ІНШОМОВНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ МОРЯКІВ

У статті здійснено узагальнення існуючих положень про соціально-психологічні особливості морських міжнародних екіпажів на сучасному етапі розвитку міжнародної морської галузі. Виявлено сукупність наукових тверджень, які визначають соціально-психологічні особливості життєдіяльності моряків в умовах рейсу у багатонаціональному екіпажі. Проведені узагальнення стануть підґрунтям підготовки кваліфікованих спеціалістів для річкового і морського транспорту у ВНЗ.

Ключові слова: морський екіпаж як соціальна група, чинники впливу на життєдіяльність моряка, віковий склад міжнародного екіпажу, темпоральні характеристики рейсу.

Постановка проблеми. Рівень підготовки спеціалістів для морської галузі має відповідати не тільки вимогам освітніх професійних програм, а й низки резолюцій міжнародних морських організацій. Відомо, що крьюінгова політика націлена на пошук дешевої робочої сили, в результаті чого більшість екіпажів світового флоту стали змішаними за національністю, мовними та культурними ознаками. Як правило, міжнародні екіпажі складаються з семи і більше національностей [1]. У таких умовах здатність до швидкого та правильного сприймання та відтворення іншомовного контенту стає фактором прийняття правильних рішень та гарантує безпеку судноплавства.

Аналіз останніх досліджень зарубіжних та вітчизняних науковців з питань формування міжнародних екіпажів дозволив виділити два тематичні напрямки:

1. Характеристика особливостей життєдіяльності моряка і вплив людського фактора на безпеку мореплавства (Н. Бородіна, Г. Броневицкий, О. Данченко, О. Деміна, О. Істоміна, І. Сафін та інші);

2. Проблематика формування та функціонування морської англійської мови (К. Коул, П. Тренкер, Р. Прасад, Е. Кахвечі і Х. Семпсон, Я. Хорк, С. Козак, В. Чернявська та інші).

У наукових джерелах просліджується вплив особливостей життєдіяльності моряка в умовах праці в міжнародному екіпажі на формування ключових компетентностей, зокрема іншомовної комунікативної компетентності.

Мета статті – розкрити соціально-психологічні особливості морських екіпажів на сучасному етапі розвитку мореплавства як підґрунтя формування іншомовної компетентності моряка.

Виклад основного матеріалу. У «Конвенції про працю в морському судноплавстві» (2006 р.) є визначення поняття «моряк» – це особа, яка зайнята, задія-

на або працює в будь-якій якості на борту судна і до якої застосовується вищевказана Конвенція [2].

О. Істоміна описує у своїх працях особливості життєдіяльності морських екіпажів та розглядає їх розвиток як розвиток соціальних груп. Особливості соціально-психологічних характеристик морських екіпажів задаються, на думку автора, декількома чинниками:

- «особливим» характером умов праці;
- перебуванням морських фахівців в умовах відносної соціальної ізоляції (й у відриві від звичного берегового середовища);
- обмеженням перебування морських фахівців у рейсі визначеними термінами;
- особливостями управління колективом (субординація, статутна система відносин);
- нерозділеністю побутової та виробничої сфер життєдіяльності [3].

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

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

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

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

4) обширність «географії» рейсу – локальний район перебування судна або плавання в різних клімато-географічних зонах (цей параметр пов'язаний

як зі змістом діяльності морських фахівців, так із одноманітністю- різноманітністю вражень, кількістю «подій»);

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

Спеціаліст будь-якої професії має адаптуватися до свого місця роботи. Для адаптації майбутнього моряка треба зважати на стадії розвитку екіпажу як соціальної групи.

Для малих екіпажів виділяють три стадії:

– стадія знайомства (триває декілька днів, характеризується інтересом один до одного, стриманістю й коректністю членів екіпажів);

– стадія дискусій (триває 2-3 тижні, члени екіпажу активно спілкуються між собою на різні теми, більш-менш розвивається неформальна структура групи);

– стадія рольових орієнтацій (період рейсу після 3-го тижня; відбувається остаточне оформлення структури неформальних відносин; протягом тривалих рейсів структура може декілька разів кардинально змінюватися, що залежить від різних «суднових» подій).

Для великих екіпажів виділяють чотири стадії:

– стадія формування уявлень одне про одного (перші 10-20 днів);

– стадія розбіжностей (30-40 дні рейсу);

– стадія нормалізації відносин (50-70 дні рейсу);

– стадія діяльності (від 70-го дня рейсу).

Мають місце і відмінності між проявом конфліктів у малих і великих екіпажах.

У малих екіпажах конфлікти швидко проходять латентну стадію, виявляються в конфліктній взаємодії (супроводжуються, як правило, сильним емоційним напруженням) і так чи інакше розв'язуються.

У великих екіпажах латентна стадія затягується, нерідко конфліктна взаємодія відбувається приховано, про свої невдоволення члени екіпажу розказують обмеженому колу, на прямий контакт з опонентами не виходять.

За такої ситуації конфлікти взагалі можуть не розв'язуватися, не діставати свого завершення.

Сучасні дослідження показали, що конфлікти в морських екіпажах мають свою динаміку: на початку рейсу вони переважно стосуються об'єктивних умов праці та життєдіяльності на судні; з середини рейсу «об'єкт» конфлікту зміщується в площину міжособистісних відносин; і аж до кінця рейсу причинами виникнення конфліктів є стосунки між членами екіпажу [4].

В міжнародних екіпажах причини конфліктів найчастіше криються:

– в етнічних стереотипах (зокрема, у неприйнятті, упередженості стосовно людей певної національності, що виявляється у відповідному ставленні до них) й етноцентризмі;

– у відмінностях національних менталітетів, релігійних або культурних відмінностях, що виявляється у ставленні до тих чи інших об'єктів (до національної кухні, способів приготування їжі, етикету; до роботи, в тому числі до оцінювання та оплати праці, до обов'язків конкретних фахівців, до посадових повноважень; до традицій, звичаїв, ритуалів; до часу і його організації; до особистої гігієни; до «морських» прикмет, прислів'їв, жестів та іншого).

Проблеми спілкування, що виникають у міжнародному екіпажі, ми пов'язуємо з теорією етнічних стереотипів. І досі існує проблема визнання істинності стереотипів, співвідношення стереотипу та упередженості, стереотипу та поведінки. Методологію вивчення стереотипів представив В. Агеєв. За його концепцією, етнічні стереотипи вивчаються такими способами: метод вільного опису; метод прямого опитування, проєктивні методи, психосемантичні методи [5]. Глибокий аналіз основних методів вивчення етнічних стереотипів здійснено в праці Т. Стефаненко [6].

Наслідком відносної ізоляваності моряка є:

– підвищення частотності комунікативних контактів;

– виникнення синдрому «насильницької» комунікації (спілкування поза бажанням);

– блокування потреби у спілкуванні;

– деформація спілкування, а саме: часті неофіційні контакти приводять до взаєморозуміння та емоційної близькості, що позначається на непорушності субординації [4].

Професійна спрямованість моряків є провідним мотиваційним утворенням. Але і духовні потреби, прагнення до саморозвитку та самовдосконалення, бажання зрозуміти світ і досягнути сенс життя займають важливе місце в структурі особистості моряка. Релігійна спрямованість формується на підставі релігійних потреб, сімейних і національних духовних цінностей особистості. У професійній діяльності моряків релігійні потреби усвідомлюються під впливом стресових факторів і здатні виступати в ролі довготривалих мотиваційних настановлень, а система релігійних потреб і сформованих духовних цінностей та настанов особистості моряка впливає на професійну діяльність.

Наукові дослідження показали, що релігійна спрямованість моряка має підтримуючий для професійного розвитку характер. У процесі професійного становлення під впливом особливих екстремальних умов праці у моряків формується релігійна спрямованість, яка орієнтована на зовнішню підтримку і має захисний характер [7].

Результати досліджень щодо темпоральних характеристик рейсу дали поштовх розвитку нашої ідеї, що саме початок рейсу – найсприятливіший час для налагодження комунікації та встановлення дружніх стосунків.

Суб'єктивна оцінка моряків значною мірою зумовлена їх психічним станом і має такі темпоральні характеристики:

- у перший період рейсу в суб'єктивній оцінці актуалізуються як значущі предметні фактори оточення;

- у середині рейсу в суб'єктивній оцінці актуалізуються як значущі соціально-психологічні фактори оточення;

- на кінець рейсу в суб'єктивній оцінці актуалізуються як значущі особисті переживання суб'єкта [8].

Вплив психічних станів залежить від обставин, що складаються. Ця залежність реалізується через численні індивідуальні та соціально-психологічні фактори. Якщо сформовано сталі позитивні психічні стани, то вони стимулюватимуть вольові зусилля для подолання труднощів.

Статистичні дані про віковий склад міжнародного екіпажу свідчать про те, що на судні представлені три вікових групи [2]. Студенти, що проходять плавальну практику на судні, належать до групи 21-30 років, що складає 26,1% вікового складу, а це третє місце в рейтингу. Тому можна зробити такі висновки:

- на судні будуть присутні моряки їхньої вікової категорії;

- необхідно мати навички спілкування з категорією 31-40 років, що найбільш представлена, та категорією 41-50 років, яка посідає четверте місце в рейтингу.

З огляду на ці дані, проблема вмінь міжпоколінного спілкування нагальна. Окрім цього, студенти в процесі плавальної практики будуть належати до рангу молодших офіцерів. Тому ми говоримо про «міжпоколінне міжрангове спілкування». Спілкування між рангами зумовлено нормами субординації. Але, крім виконання функціональних обов'язків, на судні та на березі проводяться розважальні заходи, коли практиканти мають нагоду спілкуватися в неофіційній обстановці зі старшими офіцерами.

ЛІТЕРАТУРА

1. Kahveci E. Transnational Seafarer Communities / Erol Kahveci, Tony Lane, Helen Sampson. – Cardiff University, 2002. Available at http://www.sirc.cf.ac.uk/6_Multinational_Crews.aspx

2. Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні від 23 лютого 2006 р. [Електронний ресурс] Офіційна база законодавства України. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi/>

Таким чином, ми можемо говорити про міжпоколінне міжнаціональне спілкування в міжнародному екіпажі з урахуванням рангу.

Дослідження свідчать, що праця на морі – одна з найбільш небезпечних через таке:

- велику смертність внаслідок нещасних випадків (наприклад, у торговому флоті – в найбільш безпечному флоті – до 7 разів більше, ніж на березі);

- високу смертність від хвороб через надмірне вживання алкоголю;

- небезпеку від постійного шуму, вібрації, надмірної жари чи холоду;

- контакт з токсичними та канцерогенними матеріалами, що призводять до хронічних захворювань;

- психологічні проблеми і навіть психічні захворювання через тривалу віддаленість від землі та рідних, що призводить до безсоння, втоми та інших проблем [9].

Відомі чинники, що справляють негативний вплив на життєдіяльність моряка: відносно замкнений простір – як територіальний, так і комунікативний; обмежена можливість пересування; сенсорна й інформаційна недостатність; статева депривація; вахтовий характер роботи та відпочинку тощо.

На підставі очікування можливих аварійних ситуацій та природних катаклізмів у моряка формується почуття страху за своє життя, не завжди усвідомлене.

Висновки з даного дослідження. Нами виявлено сукупність положень, які визначають соціально-психологічні особливості морських міжнародних екіпажів, а саме:

- загальні специфічні закономірності (короткостроковість контактів, міжкультурна взаємодія, спрямованість мислення на попередження ризиків, стадії формування екіпажу, як соціальної групи, сценарії розвитку суперечностей тощо);

- соціально-психологічну характеристику члену міжнародного екіпажу як особистості («міжпоколінне міжрангове спілкування»);

- індивідуальні психічні особливості (емоційний інтелект).

Перспективи подальших досліджень пов'язані з поглибленим вивченням психологічних механізмів формування міжнародних екіпажів.

3. Истомина О. А. Методические указания к разделу «Психология группы» курса «Профессиональная психология моряка» / О. А. Истомина. – Владивосток, ИПК МГУ им. адм. Г.И. Невельского, 2006. – 83 с.

4. Истомина О. А. Социально-психологические особенности морских экипажей в условиях длительных рейсов / О. А. Истомина // Транспорт Российской Федерации. Наука. – 2007. – № 12. – С. 41-43. – Режим доступу: <http://www.rostransport.com/transportrf/pdf/12/41-43.pdf>

5. Агеев В. С. Межгрупповое взаимодействие: социально-психологические проблемы / В. С. Агеев. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 1990. – 240 с.

6. Стефаненко Т. Г. Этнопсихология: Практикум: Учебное пособие / Т. Г. Стефаненко. – М.: Аспект пресс, 2006. – 208 с.

7. Данченко С. А. Религиозная направленность моряков: Учебн. пособие / С. А. Данченко. – Владивосток: Мор. гос. ун-т, 2007. – 57 с.

8. Янчук М. Н. Темпоральность субъективной оценки психического состояния личности в особых условиях жизнедеятельности (на примере моряков гражданского флота) / М. Н. Янчук: Дисс. канд. психол. наук, 10.00.01. – Хабаровск, 2003. – 242 с.

9. Marine Accident Report 5/99: Report of the Inspector's Inquiry into the loss of the m/v Green Lily on the 19 November 1997 off the East Coast of Bressay, Shetland Islands London: MAIB.– p. 79.

REFERENCES

1. Kahveci, E., Tony, L., Sampson, H. (2002). *Transnational Seafarer Communities*. Cardiff: Cardiff University. Retrieved from: http://www.sirc.cf.ac.uk/6_Multinational_Crews.aspx [in English].

2. *Konventsia mizhnarodnoi organizatsii pratsi 2006 roku pro pratsiu v morskomu sudnoplavstvi vid 23 lutoho 2006 r. [ILO Convention of 2006 on the Maritime Labour of February 23, 2006]*. (2006). Retrieved from: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi> / [in Ukrainian].

3. Istomina, O. (2006). *Metodicheskie ukazaniya k razdelu "Psikhologiya gruppy" kursa "Professionalnaia psikhologiya motiaka"* [Methodical recommendations for section "Psychology of a Group", course "Professional Psychology of a sailor"]. Vladivostok [in Russian].

4. Istomina, O. (2007). *Sotsialno-psikhologicheskie osobennosti morskikh ekipazhei v usloviiah dlitelnykh reisoov* [Socio-psychological features of marine crews in the conditions of long-term voyages]. *Transport rosiiskoi federatsii. Nauka –Transport of the Russian Federation. Science*, 12, 41-43. Retrieved from: <http://www.rostransport.com/transportrf/pdf/12/41-43.pdf> [in Russian].

5. Ageev, V. S. (1990). *Mezhgrupovoe vzaimodeistvie: sotsialno-psikhologicheskie problemy* [Interaction between groups: social and psychological problems] Moscow: Publishing House of Moscow [in Russian].

6. Stefanenko, T. G. (2006). *Etnopsikhologiya: Praktikum: Uchebnoe posobie* [Ethnopsychology: Work-book: manual]. Moscow: Aspekt Press. [in Russian].

7. Danchenko, S.A. (2007). *Religioznaia napravlenost moryakov: uchebnoe posobie* [Religious longing of seafarers]. Vladivostok: Mor. state. University Press [in Russian].

8. Yanchuk, M. N. (2003). *Temporalnost subiektivnoi otsenki psikhicheskogo sostoiania lichnosti v osobykh usloviiah zhiznedeiatelnosti (na primere motiakov grazhdanskogo flota)* [Temporal features of subjective estimation of psychological state of an individual in the extreme conditions of life activity (on the example of seafarers of civil fleet)]. *Candidate's thesis*. Khabarovsk [in Russian].

9. Marine Accident Report 5/99. (1997). Report of the Inspector's Inquiry into the loss of the m/v Green Lily on the 19 November 1997 off the East Coast of Bressay, Shetland Islands. London: MAIB [in English].

*Елена Николаевна Тьрон,
аспирант кафедры психологии,
Открытый международный университет развития человека «Украина»,
старший преподаватель кафедры английского языка профессиональной направленности,
Киевская государственная академия водного транспорта им. Петра Конашевича Сагайдачного,
ул. Фрунзе, 9, г. Киев, Украина*

СОЦИАЛЬНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ МОРСКИХ ЭКИПАЖЕЙ КАК ПРЕДПОСЫЛКА ФОРМИРОВАНИЯ ИНОЯЗЫЧНОЙ КОМПЕТЕНТНОСТИ МОРЯКОВ

В статье проведено обобщение существующих научных положений о социально-психологических особенностях жизнедеятельности международных экипажей на современном этапе развития международной морской индустрии. Уровень подготовки специалистов для морской отрасли должен отвечать не только требованиям образовательных профессиональных программ, но и требованиям ряда резолюций международных морских организаций. Известно, что криоинговая политика нацелена на поиск дешевой рабочей силы, в результате чего большинство экипажей мирового флота стали смешанными по национальным, языковым и культурным признакам. В таких условиях способность к быстрому и правильному восприятию и воспроизведению иноязычного контента становится фактором принятия правильных решений и гарантирует безопасность судоходства. Цель статьи – раскрыть социально-психологические особенности морских экипажей на современном этапе развития мореплавания как основы формирования иноязычной компетентности моряка. Нами сформулирована совокупность положений, определяющих социально-психологические особенности морских международных экипажей:

1. Общие специфические закономерности морского многонационального экипажа:

– коммуникативная деятельность морских экипажей характеризуется краткосрочностью контактов, что требует умения налаживать дружеские отношения с первых дней рейса;

– межкультурное взаимодействие предполагает умение находить благоприятные темы для беседы и избегать тем, которые могут вызвать несовпадение взглядов и привести к спорам и конфликтам;

– анализ когнитивной деятельности моряка в многонациональном экипаже позволил утверждать о направленности мышления моряка на предупреждение рисков их жизнедеятельности и всего процесса мореплавания.

Нами определены стадии формирования экипажа как социальной группы, такие как: знакомство, дискуссии, нормализация отношений и деятельности. Понимание особенностей социально-психологических особенностей развития экипажа на каждой стадии позволяют скорректировать поведение моряка, сохранить его психическое здоровье и избежать конфликтных ситуаций на судне.

2. Социально-психологическая характеристика члена международного экипажа как личности:

– индивидуальные психологические особенности моряка международного экипажа (особенности развития эмоционального интеллекта, депривация, стремление к самообучению и самоусовершенствованию);
– введение понятия «межпоколенческое межранговое общение».

Ключевые слова: морской экипаж как социальная группа, факторы влияния на жизнедеятельность моряка, возрастной состав международного экипажа, темпоральные характеристики рейса.

Olena Tyron,

*post-graduate student, Department of Psychology,
Open International University of Human Development "Ukraine",
senior lecturer of the ESP,
Kyiv State Maritime Academy named after hetman Petro Konashevich-Sahaydachniy,
9, Frunze Str., Kyiv, Ukraine*

PSYCHOSOCIAL CHARACTERISTICS OF SEA CREWS AS A BACKGROUND OF SEAFARERS' FOREIGN LANGUAGE COMPETENCE FORMATION

The article gives the synthesis of existing scientific statements about socio-psychological peculiarities of life of international crews at the present stage of development of the international maritime industry. The level of training of specialists for maritime industry must meet not only the requirements of professional educational programs but the number of resolutions and requirements of international maritime organizations. It is well-known that crewing policy aims to search for cheap labor and as a result, most crews are mixed now, consisting of seven or more nationalities. In such circumstances, the ability to perceive and reproduce foreign content quickly and correctly is a factor which influences making the right decisions and ensure safety of navigation. The purpose of the article is to formulate socio-psychological characteristics of marine crews at the present stage of navigation development. We have formulated a set of provisions which determine the socio-psychological characteristics of international maritime crews, such as:

1. General specific laws of a maritime multinational crew:

– communicative activity of marine crews is characterized by short contacts, which require the ability to establish friendly relationships beginning from the first days of the voyage;
– intercultural interaction involves the ability to find favorable topics for conversation and to avoid those ones that may cause misunderstanding and lead to disputes and conflicts;
– analysis of cognitive activity of a sailor in a multinational crew allows to assume the idea about the direction of sailors' thinking towards risk prevention in their life and the navigation process.

The following stages of formation of the crew as a social group have been determined: familiarization, discussion, normalization of relations and a stage of activities. Understanding the social and psychological characteristics of the crew at every stage of its development allows to correct seafarer's behavior to maintain their mental health and to avoid conflict situations on board.

2. Socio-psychological characteristics of a member of the international crew as an individual:

– individual psychological features of a seafarer in the international crew (the development of emotional intelligence, deprivation, the desire for self-learning and self-improvement);
– the introduction of the concept of "intergenerational inter-rank communication".

Keywords: marine crew as a social group, conditions of the life activity of a seafarer, the age structure of the international crew, the temporal characteristics of the voyage.

Подано до редакції 10.02.2016

Рецензент: к. юр. н. Єлсазаров