

УДК 159.923:159.944.4:656.61.071.1/.2(045)
DOI 10.24195/2414-4665-2026-2-8

Олексій Чебикін,

доктор психологічних наук, професор,
дійсний член Національної академії педагогічних наук України,
професор кафедри теорії та методики практичної психології,
Державний заклад «Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К.Д. Ушинського»,
вул. Старопортофранківська, 26, м. Одеса, Україна,
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7905-2708>

Ольга Тоцька,

аспірантка кафедри загальної та диференціальної психології,
Державний заклад «Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К.Д. Ушинського»,
вул. Старопортофранківська, 26, м. Одеса, Україна,
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0000-2286-3171>

ПРО СПЕЦИФІКУ ПРОФЕСІЙНОГО ВИГОРАННЯ ФАХІВЦІВ ЕКІПАЖІВ МОРСЬКИХ СУДЕН

У статті наведено основні результати теоретико-емпіричного дослідження особливостей професійного вигорання фахівців екіпажів морських суден, зокрема представників офіцерського та рядового складів.

Узагальнення існуючих досліджень свідчить, що на цей час існують різні теоретичні позиції щодо розуміння професійного вигорання як психологічного феномену. Недостатня опрацьованість цієї проблеми ускладнює процес вивчення вигорання та його ключових характеристик. Щодо практичної нерозробленості проблеми, то наявні в різних джерелах дані здебільшого акцентують увагу на важливості їх урахування під час надання психологічної допомоги. Тут ще недостатньо висвітлені інструменти самопомоги фахівців в аспекті використання різних психологічних технік. Виходячи наведене, у своїй роботі ми поставили мету здійснити попереднє дослідження з оцінки прояву професійного вигорання в офіцерів та рядових моряків з урахуванням їх емоційно-особистісних особливостей.

Проведене дослідження дало змогу отримати діагностовані показники емоційно-особистісних особливостей та їх зв'язки з даними професійного вигорання. Зокрема, у групі офіцерів маємо нижчий рівень (названий нами як нормативний) прояву професійного вигорання, що характеризується такими властивостями, як достатній рівень емоційної комфортності, емоційної стабільності, товарищескості, та високою нормативністю поведінки, тоді як у рядових моряків відмічено підвищений рівень вигорання на фоні прояву в них заниженого емоційного комфорту, підвищеної тривожності та напруги, а також середнього рівня емоційної стабільності. На основі цих даних охарактеризовано певні науково-методичні підходи до можливостей його профілактики й корекції на рівні організаційних умов, а також різні системні підходи до психологічної підтримки та допомоги.

Ключові слова: професійне вигорання, особистісні особливості, емоційне виснаження, деперсоналізація, редукція особистих досягнень, емоційний комфорт, тривожність, емоційна стабільність, адаптивність, самосприйняття, замкненість, нормативність поведінки, самоконтроль, напруга.

Вступ і сучасний стан досліджуваної проблеми.

Діяльність фахівців екіпажів морських суден у зв'язку з особливими умовами їх роботи є предметом чисельних досліджень (Maslach, Leiter, 2008), у яких розкриваються можливості вдосконалення їх професійних знань, навичок (Bennett, Gitomer, 2008), безпеки (Hetherington, Mearns, 2006) та соціально-психологічних особливостей взаємодії (Jensenetal, 2009; Olds, 2015; Oldenburgetal, 2019) під час подолання різних екстремальних факторів. Наявні дані, у яких різні психоемоційні стани морських фахівців можуть негативно впливати на виконання покладених на них обов'язків (Carter, 2005; Jensenetal, 2019). У сучасній психології така проблема розглядається на рівні втоми, професій-

ного чи емоційного вигорання та є достатньо актуальною як у теоретичному, так і в прикладному аспекті (Mellbye, 2017).

Виходячи з наведеного, можна стверджувати, що зміст стану професійного вигорання полягає у поступовій втраті особистісних ресурсів і охоплює кілька взаємопов'язаних компонентів: емоційне виснаження (відчуття спустошеності та перевтоми), деперсоналізацію (формування цинічного, відчуженого ставлення до інших людей, зокрема колег та оточення) і редукцію особистих досягнень (зниження відчуття власної компетентності й ефективності). Цей стан має зазвичай динамічний характер і розгортається поетапно: від стадій напруження до резистенції та, зрештою, виснаження



(Чебикін, Атаханов, 2023). Саме тому в окремих роботах (Leka, 2004) у науковому контексті психологічне вигорання трактується як результат невідповідності між вимогами професійного середовища й індивідуальними можливостями особистості щодо їх подолання та може призводити до деформації мотиваційної, емоційної, когнітивної та інших сфер діяльності.

У цьому аспекті певні автори у своїх дослідженнях наголошують, що професійне вигорання по-різному тлумачиться. Так, в одних випадках його розглядають як феномен, в інших – як суто професійний стан (Maslach, 2008). Узагальнюючи ці та інші дослідження, на основі ключових спільних ознак професійне вигорання характеризуємо як незадовільний емоційно-особистісний стан, що виникає внаслідок тривалої праці в напружених умовах, які призводять до виснаження та зниження її ефективності. Крім зазначеного, професійне вигорання з огляду на специфіку діяльності моряків можна ще характеризувати як багатовимірний психофізіологічний, емоційно-особистісний, соціально-психологічний стан, що формується під впливом умов саме морської праці та проявляється у виснаженні ресурсів у фахівців, зниженні ефективності їх діяльності та деформації професійної мотивації. З позицій таких наукових поглядів, зокрема щодо синдрому вигорання моряків, цей стан може виникати внаслідок взаємодії кількох груп чинників. По-перше, йдеться про професійно-організаційні фактори. Значний вплив справляють тривалі рейси (місяці без перерви), ненормований робочий час і вахтовий режим, висока відповідальність за безпеку судна, вантажу й екіпажу, обмежені можливості відпочинку, монотонність роботи або, навпаки, періоди пікового навантаження. По-друге, це соціально-психологічні фактори, як-от ізоляція від сім'ї та звичного соціального середовища, обмежене та специфічне коло спілкування (замкнений і часто багатонаціональний колектив), міжкультурні бар'єри в міжнародних екіпажах, можливі конфлікти та напруженість у взаєминах. По-третє, вплив фізіологічних і середовищних факторів, а саме: порушення циркадних ритмів (нічні вахти), шум, вібрація, качка, обмежений простір і сенсорна депривація, кліматичні навантаження. Щодо специфіки змісту процесу вигорання (Freudenberger, 1974), то в моряків він може розгортатися поступово й мати такі складові, як емоційне виснаження (хронічна втома, апатія, зниження енергії), деперсоналізація (дистанціювання від колег, формалізація взаємодії), редукція особистих досягнень (зниження концентрації, мотивації, впевненості).

Як свідчать наші спостереження, у морському контексті ці прояви нерідко посилюються відчуттям відірваності від «нормального життя» та втратою часових орієнтирів. Найбільш небезпечні наслідки небажаного рівня професійного вигорання можуть призвести до підвищення ризику помилок у передбаченні та подоланні аварійних ситуацій, зниження якості життя та роботи загалом.

За незадовільного рівня професійного вигорання варто ще відмітити такі його наслідки, як підвищен-

ня ризику допущення помилок і аварійних ситуацій, зниження якості прийняття оперативних рішень, виникнення психологічних розладів (порушення сну, тривожність), а отже, погіршення ментального здоров'я. Розглядаючи це питання комплексно, можна констатувати, що вигорання моряків є результатом певного дисбалансу між вимогами середовища, ресурсами особистості, рівнем соціальної її підтримки й організаційними умовами праці.

У методологічному аспекті вивчення професійного вигорання морських фахівців наразі спостерігається брак спеціалізованих методів його оцінювання. Така ситуація певною мірою ускладнює його пізнання. Щодо теоретичних основ дослідження професійного вигорання, то вони переважно будуються на фрагментарних концептуальних підходах, у яких використовуються різні позиції, пов'язані з пізнанням незадовільних станів людини.

Такі обставини актуалізують потребу в дослідженні проблеми професійного вигорання в аспекті побудови спеціальних орієнтованих концептуальних підходів до його вивчення у морських фахівців та визначення чи адаптації існуючих методологічних інструментів його діагностики, а також профілактики та корекції. Щодо останніх позицій, то в цьому процесі важливим є переосмислення системності та комплексності організаційних заходів на рівні судноплавних компаній в аспекті забезпечення психогігієнічних умов праці, психологічного супроводу, підтримки комунікації з близькими та періодами ротацій екіпажів тощо.

Мета і завдання. Мета роботи – дослідити особливості професійного вигорання морських офіцерів і рядових моряків, а також їх емоційно-особистісні особливості й окреслити шляхи його профілактики та корекції. Для досягнення мети вирішувалися такі завдання: по-перше, визначити методологічні інструменти оцінки рівня професійного вигорання морських фахівців; по-друге, на основі емпіричних даних описати специфіку професійного вигорання у морських фахівців з урахуванням їх емоційно-особистісних особливостей. Спираючись на ці дані, можна окреслити оптимальні шляхи його профілактики та психокорекції.

Методи дослідження. У роботі застосовано комплексний підхід, що передбачає аналіз наукової літератури, зокрема щодо методологічних підходів до діагностики професійного вигорання, а також визначення методів оцінювання його рівня та емоційно-особистісних особливостей морських фахівців. В остаточному варіанті до них увійшли: тест професійного вигорання Маслач і Джексон; 16-факторний тест Кеттелла; опитувальник соціально-психологічної адаптації, запропонований К. Роджерсом і Р. Деймондсом. Ці методи дали можливість виявити й кількісно оцінити ступінь вигорання за інтегральним показником, емоційним виснаженням, деперсоналізацією та редукцією особистих досягнень. Також було досліджено комплекс емоційно-особистісних особливостей, що характеризують адаптацію, самосприйняття, прийняття інших, емоційний комфорт, інтернальність, прагнення до домінування,

товариськість, інтелект, емоційну стабільність, підлегливість, стриманість, нормативність поведінки, сміливість, чуйність, довірливість, практичність, дипломатичність, спокій, консерватизм, конформізм, самоконтроль та розслабленість.

При цьому ми виходили з гіпотези, що різні стани професійного вигорання фахівців екіпажів морських суден характеризуються певними комплексами їх особистісних особливостей, опора на які може стати основою визначення адекватних підходів до їх профілактики та психокорекції.

Обстеженням охоплено представників як офіцерського, так і рядового складу з 30 екіпажів різних морських суден віком 30–45 років зі стажем роботи не менше ніж 5 років.

Результати. Проведений теоретичний аналіз засвідчив, що умовно можна визначити кілька тенденцій до пізнання професійного вигорання в офіцерів і рядових моряків морських суден. Перша зорієнтована переважно на актуалізацію проблеми (Jensen, 2019). Друга тенденція спрямована на пошук психогігієнічних умов, що регламентують ергонометричні умови їх діяльності, спрямовані на зниження виснаження (Carteretal, 2005). Третя тенденція представлена в дослідженнях, у яких робляться спроби на основі емпіричних даних описати як прямі, так і наслідкові особистісні дані, що можуть характеризувати виснаження (Bridgeretal, 2011). Четверта тенденція стосується різних інструментів психологічної діагностики як засобів професійного відбору фахівців морських суден (Bridgeretal, 2008; Carter, 2009; Freudenberg, 1974). Узагальнюючи наведені та інші тенденції, слід зазначити, що вони мають як спільні, так і відмінні особливості, які можуть характеризувати процес пізнання професійного вигорання. Особливо чітко це фіксується в разі визначення його ключових ознак. До останніх можна віднести такі характеристики професійного вигорання, як емоційне виснаження, деперсоналізація та редукція особистих досягнень та інші.

Узагальнюючи вищенаведене, у межах нашого дослідження ми розглядатимемо професійне вигорання як несприятливий емоційний стан, що виникає внаслідок тривалої роботи в напружених умовах, які призводять до виснаження, зниження ефективності праці, а також погіршення ментального здоров'я морських фахівців.

Водночас ми припускаємо, що професійне вигорання в морських фахівців, залежно від їхнього статусу та специфіки прояву цього стану, може зумовлюватися

комплексом емоційно-особистісних особливостей. Серед них можуть бути виявлені провідні чинники, опора на які дасть змогу не лише схарактеризувати специфіку вигорання, а й оптимізувати процеси діагностики, оцінювання особистісних рис та вибір засобів його профілактики чи психокорекції.

Аналіз первинних даних засвідчив, що як за діагностованими показниками вигорання, так і за особистісними особливостями обстежених спостерігається певна варіативність.

У подальшому з огляду на наявні тенденції у варіативності відносно прояву показників вигорання було виявлено, що у морських офіцерів рівень вигорання коливався в межах середніх значень як нормативних, тоді як у представників рядового складу моряків він був значно завищений.

Для того щоб переконатися в тому, що такі відмінності за діагностованими показниками професійного вигорання є суттєвими між групою офіцерів та групою рядових моряків, було здійснено аналіз щодо встановлення статистично достовірних відмінностей. Результати аналізу засвідчили, що за переважною більшістю показників професійного вигорання встановлено статистично достовірні відмінності між представниками офіцерського та рядового складів (табл. 1). Зокрема, це стосується емоційного виснаження ($t = 3,4, p < 0,01$), деперсоналізації ($t = 4,9, p < 0,001$) та інтегрального показника професійного вигорання ($t = 4,7, p < 0,001$).

Надалі, спираючись на гіпотезу дослідження, у зазначених групах ми провели кореляційний аналіз за всіма діагностованими показниками. Аналіз кореляційних зв'язків між показниками професійного вигорання й емоційно-особистісними особливостями офіцерського складу морських суден свідчить, що найбільша кількість як прямих, так і зворотних зв'язків формує два основні комплекси (табл. 2). Перший комплекс зосереджений навколо емоційного комфорту й емоційної стабільності, другий – навколо розслабленості й товариськості. Варто зауважити, що перший комплекс має прямий зв'язок із другим.

Варто також зауважити, що в групі офіцерів важливе значення мають дані про особливості їхньої адаптації, прийняття інших, довірливості та спокою. При цьому емоційний комфорт та емоційна стабільність мають прямі зв'язки з розслабленістю. Крім того, товариськість корелює з високою нормативністю поведінки, яка, зі свого боку, пов'язана з емоційною стабільністю, стриманістю та прагненням до домінування.

Таблиця 1

Показники статистично достовірних відмінностей між групами офіцерського та рядового складів за даними професійного вигорання

Показники	Офіцери		Рядові		t	p
	M	SD	M	SD		
Інтегральний показник вигорання	18,56	3,1077	22,952	4,03062	-4,727	0,05
Емоційне виснаження	17,33	9,419	25,73	9,351	-3,466	0,05
Деперсоналізація	6	4,363	13,33	6,915	-4,913	0,05

Таблиця 2

Кореляційні зв'язки показників, що характеризують дані професійного вигорання та особистісних особливостей у групі офіцерів морських суден

П-к	П2	П3	П4	П5	П7	П8	П10
П1	,389*	632**	0,219	-,401*	-,431*	-0,305	-0,001
П2		371*	-,674**	-,437*	-,400*	-,546**	-,483**
П3			-0,221	-,538**	-,480**	-,635**	-0,173
П4				0,319	0,268	,499**	,601**
П5					0,216	,612**	0,335
П7						,521**	-0,113
П8							,413*
П-к	П11	П13	П15	П16	П19	П22	П26
П1	-0,131	-0,315	-0,155	-0,035	-0,152	0,35	0,098
П2	-,570**	-,681**	-,412*	-,723**	,439*	,589**	0,101
П3	-0,312	-,391*	-0,107	-0,124	0,17	0,287	,377*
П4	,635**	,533**	,420*	,728**	-,443*	-0,322	-0,208
П5	0,219	,554**	0,303	0,251	-0,006	-0,272	-,378*
П7	,433*	,567**	0,006	0,132	-0,301	-,497**	-,379*
П8	,396*	,695**	0,12	0,288	-,450*	-,638**	-,587**
П10	,498**	0,185	,552**	,544**	-0,09	-0,145	0,017
П11		,376*	,620**	,503**	-0,28	-0,176	0,113
П13			0,168	,534**	-,533**	-,728**	-,526**
П15				,437*	0,143	0,023	0,171
П16					-,382*	-,479**	0,009
П19						,520**	0,209
П22							,514**

Примітка 1: * – $p < 0,01$; ** – $p < 0,001$.

Примітка 2: інтегральний показник професійного вигорання (П1), емоційне виснаження (П2), деперсоналізація (П3), редукція особистих досягнень (П4), адаптація (П5), самосприйняття (П6), прийняття інших (П7), емоційний комфорт (П8), інтернальність (П9), прагнення до домінування (П10), товариськість (П11), інтелект (П12), емоційна стабільність (П13), підлегливість (П14), стриманість (П15), нормативність поведінки (П16), сміливість (П17), чуйність (П18), довірливість (П19), практичність (П20), дипломатичність (П21), спокій (П22), консерватизм (П23), конформізм (П24), самоконтроль (П25), розслабленість (П26).

Можна стверджувати, що в офіцерів морських екіпажів, у яких переважає оптимально-нормативний рівень професійного вигорання, він, вірогідно, забезпечується їх достатньою емоційною стабільністю, комфортністю, доброю товариськістю, а також відносною напруженою, помірним рівнем тривожності, високими рівнями відповідальності та довірливості. Крім цього, офіцери мають високу адаптивність, адекватність прийняття рішень і нормативний рівень прояву спокою.

При цьому можна припустити, що високий рівень адаптивності в них формується як наслідок здатності функціонувати та взаємодіяти зі значною кількістю людей, що виникає через часту зміну екіпажів та є однією з ключових особливостей їх роботи в морських екіпажах. Вираженість наведених даних професійного вигорання й емоційно-особистісних особливостей в офіцерів ще може бути пояснена більш високим рівнем їх навчально-професійної підготовки, яка системно регламентується морськими компаніями.

Розглядаючи кореляційну матрицю зв'язків у рядового складу моряків (табл. 3), можна також простежити наявність певних комплексів, що мають найбільшу кількість взаємозв'язків з даними професійного виго-

рання й емоційно-особистісними особливостями. Незважаючи на достатню розгалуженість кореляцій, які тут фіксуються, найбільш виразно вони групуються навколо емоційного комфорту, тривожності, емоційної стабільності, що мають взаємозв'язки між собою, об'єднуючи дані адаптивності, самосприйняття, замкненості, нормативності поведінки, підозрливості, самоконтролю та напруги. Але наведені тут домінуючі показники, що формують свої комплекси з довірливістю, замкненістю, саморегуляцією, напруженою тощо, мають гірші якісні середні значення їх прояву.

Підвищений рівень професійного вигорання в рядового складу порівняно з офіцерами можна пояснити такими емоційно-особистісними особливостями, як висока нормативність поведінки, завищений рівень напруження, відносна адаптивність, специфіка самосприйняття та замкненість. Значною мірою вищі показники професійного вигорання серед представників рядового складу екіпажів морських суден можуть пояснюватися нижчою вмотивованістю та меншою здатністю опанувати власні негативні емоційні стани. Крім того, у них менш розвинені навички міжособистісної взаємодії як усередині своєї групи, так і з офіцерським складом.

Кореляційні зв'язки показників, що характеризують дані професійного вигорання й особистісних особливостей у рядових морських суден

П-к	П2	П3	П4	П5	П6	П7	П8	П11
П1	,706**	,730**	-0,018	-,477**	-,383**	-,391**	-,567**	-,279*
П2		,694**	-,627**	-,605**	-,540**	-,337**	-,621**	-,597**
П3			-,428**	-,706**	-,498**	-,358**	-,651**	-,559**
П4				,426**	,419**	0,135	,355**	,608**
П5					,498**	,403**	,640**	,537**
П6						0,061	,371**	,387**
П7							,528**	,412**
П8								,460**
П-к	П13	П14	П16	П17	П19	П22	П25	П26
П1	-,371**	-0,158	-0,079	-0,223	-0,073	,287*	-,491**	0,061
П2	-,606**	-,338**	-,412**	-,454**	0,133	,508**	-,481**	0,122
П3	-,523**	-0,184	-0,125	-,280*	0,082	,447**	-,603**	,329*
П4	,511**	,375**	,448**	,354**	-0,187	-,458**	0,222	-0,19
П5	,515**	0,168	,296*	0,24	-0,202	-,526**	,552**	-,396**
П6	,316*	,481**	0,097	,375**	0,196	-,393**	0,238	-0,063
П7	,446**	0,06	,298*	0,103	-,461**	-,385**	,398**	-,333**
П8	,642**	0,067	,321*	0,193	-,422**	-,529**	,513**	-,429**
П11	,478**	,269*	,382**	,437**	-,316*	-,328*	,373**	-0,199
П13		0,227	,511**	,322*	-,339**	-,554**	,567**	-,380**
П14			0,207	,469**	,313*	-0,101	-0,059	0,106
П16				0,143	-,386**	-,395**	,342**	-0,143
П17					0,035	-0,251	0,152	-0,005
П19						,398**	-0,237	,333**
П22							-,484**	,370**
П25								-,399**

Примітка 1: * – $p < 0,01$; ** – $p < 0,001$.

Примітка 2: інтегральний показник професійного вигорання (П1), емоційне виснаження (П2), деперсоналізація (П3), редукція особистих досягнень (П4), адаптація (П5), самосприйняття (П6), прийняття інших (П7), емоційний комфорт (П8), інтернальність (П9), прагнення до домінування (П10), товариськість (П11), інтелект (П12), емоційна стабільність (П13), підлеглість (П14), стриманість (П15), нормативність поведінки (П16), сміливість (П17), чуйність (П18), довірливість (П19), практичність (П20), дипломатичність (П21), спокій (П22), консерватизм (П23), конформізм (П24), самоконтроль (П25), розслабленість (П26).

Узагальнюючи результати дослідження групи рядових моряків, слід зазначити, що підвищений рівень тривожності, а також виражена схильність до емоційного виснаження, деперсоналізації та редукції особистих досягнень є наслідком їхнього перебування у стані високого емоційного напруження. Тож вони часто відчувають себе емоційно некомфортно, невпевнено, можуть проявляти емоційне відсторонення, через яке важче підтримувати позитивні стосунки з іншими, що призводить до погіршення взаємодії з оточенням і деперсоналізації. Наявність у них недостатнього самоконтролю може погіршувати рівень їх організованості, що ускладнює ефективність планування своєї роботи і можливість зосереджуватися на пріоритетних її задачах в умовах рейсу.

Висока чутливість до соціальних вимог рядових моряків теж може ускладнювати позитивні стосунки з екіпажем та оточенням, що відбивається на деперсоналізації, оскільки це сприяє певній відстороненості від інших. Виявлені зв'язки напруженості з емоційною нестабільністю, дратівливістю та нетерплячістю під-

кріплюють цей процес. Наявна тут помірна деперсоналізація у них одночасно може виступати захисним механізмом, що дає змогу уникати емоційно конфліктних ситуацій у спілкуванні, дистанціюватися від інших, щоб захистити себе від перевантаження.

Дискусія. Отримані попередні результати, попри обмеженість їх характеру, дають можливість окреслити важливі тенденції у структурі та проявах професійного вигорання серед морських фахівців. Передусім варто підкреслити, що виявлена диференціація між офіцерським і рядовим складом не є випадковою, а, ймовірно, обумовлена сукупністю організаційно-професійних, психологічних та соціально-побутових чинників, що певною мірою узгоджується з іншими дослідженнями (Oldenburg et al., 2020). У цьому контексті виявлений нормативний рівень вигорання в офіцерів може бути пов'язаний з їх кращою професійною підготовкою, сформованими навичками саморегуляції, а також більшою автономією у прийнятті рішень, що суттєво розширює дані існуючих досліджень (Oldenburg et al., 2013). Натомість підви-

щений рівень вигорання серед представників рядового складу може відображати певну їх обмеженість впливу на умови праці, а саме їх вищий рівень фізичного навантаження, монотонність діяльності та знижену суб'єктивну контрольованість професійних ситуацій. Такі дані суттєво розширюють існуючі уявлення щодо різних рівнів професійного вигорання в рядових моряків (Liash O. et al., 2025).

Важливим напрямом подальших досліджень є деталізація факторів, що опосередковують ці відмінності. Зокрема, доцільним є врахування тривалості рейсів, специфіки суднових умов, рівня соціальної ізоляції, характеру міжособистісної взаємодії в екіпажі, а також впливу екстремальних і кризових ситуацій, про що наголошується в інших дослідженнях (Bridger et al., 2009).

Окремої уваги потребує аналіз впливу сучасних геополітичних умов, що підвищують рівень невизначеності та небезпеки професійної діяльності моряків.

На майбутнє важливими є адаптація та валідація психодіагностичних інструментів для вивчення професійного вигорання в морському середовищі, що відкриває додаткові можливості для поглибленого пізнання цього феномену. Залучення методик, спрямованих на оцінку емоційної стійкості, емоційної зрілості, рівня тривожності, стресостійкості, та копінг-стратегій може надати можливість не лише фіксувати рівень вигорання, але й виявляти індивідуально-психологічні предиктори його розвитку (Chebykin, 2023, Nosov, Popovychetal, 2020). У цьому аспекті особливого значення набуває створення комплексних діагностичних методик, що поєднують як кількісні, так і якісні підходи до оцінки професійного вигорання та його емоційно-особистісних детермінант у морських фахівців.

Проблема оптимізації психогігієнічних, нормативних та ергономічних умов діяльності морських фахівців також потребує системного перегляду. Йдеться не лише про вдосконалення режимів праці та відпочинку, але й про створення психологічно безпечного середовища, зниження рівня хронічного стресу, а також упровадження програм підтримки психічного здоров'я на борту суден. В умовах зростання кількості ризиків як природного, так і техногенного та військового характеру такі заходи набувають особливої актуальності.

У контексті профілактики професійного вигорання доцільно розглядати розробку багаторівневої системи психологічного забезпечення, спираючись на отримані теоретичні й емпіричні результати дослідження. Також може бути запропоновано тримодульну модель профілактики, що охоплює такі складники: по-перше, удосконалення психологічного відбору й оцінювання індивідуально-психологічних характеристик морських фахівців (зокрема, їхньої стресостійкості, емоційної саморегуляції та мотиваційної спрямованості); по-друге, психологічний супровід, що передбачає регулярний моніторинг психоемоційного стану, проведення психопрофілактичних заходів і тренінгів із розвитку на-

вичок комунікації; по-третє, опанування засобів психологічної самопомоги, спрямоване на формування у фахівців здатності самостійно розпізнавати ознаки вигорання та застосовувати індивідуальні стратегії його подолання. Важливо підкреслити, що застосування подібних підходів, які реалізуються в інших видах екстремальної діяльності, підтверджує їхню ефективність (Popovychetal, 2020).

Подальші емпіричні дослідження мають бути спрямовані на уточнення виявлених закономірностей через розширення вибірок, а також апробацію запропонованих моделей пізнання професійного вигорання із залученням більшої кількості методик діагностики емоційно-особистісних особливостей моряків у реальних умовах їх діяльності.

Висновки. На основі проведеного дослідження можна зробити попередні висновки:

1. Показано, що проблема професійного вигорання загалом і серед фахівців морських спеціальностей зокрема є надзвичайно актуальною в теоретичному, методологічному та практичному аспектах.

2. Уточнено розуміння змісту професійного вигорання, що розглядається як багатовимірний психофізіологічний, емоційно-особистісний, соціально-психологічний стан, який формується під впливом умов саме морської праці та проявляється у виснаженні ресурсів у фахівців, зниженні ефективності діяльності та деформації професійної мотивації.

3. Визначено, що сукупність чинників, які зумовлюють розвиток професійного вигорання у морських фахівців, залежить як від їхніх емоційно-особистісних особливостей, стажу та кар'єрного статусу, так і від специфічних обставин діяльності: тривалого перебування в обмеженому просторі, особливостей соціально-психологічного клімату екіпажу та технічних умов на судні.

4. Установлено, що між морськими офіцерами та рядовими моряками за показниками рівня оцінки професійного вигорання є статистично достовірні відмінності на рівні $p < 0,05$. В офіцерів цей стан відмічається в межах нормативних значень, тоді як у рядових моряків він є завищеним.

5. Показано, що для офіцерів характерними є такі емоційно-особистісні особливості, як емоційний комфорт, емоційна стабільність, товарицькість та висока нормативність поведінки. Це, імовірно, забезпечує їм сприятливіші умови професійної діяльності та запобігає посиленню професійного вигорання. Для рядових моряків притаманними виявилися низький рівень емоційного комфорту, підвищена тривожність, середня емоційна стабільність та високе напруження; ці показники мають стати підґрунтям для розроблення заходів із профілактики та корекції їхнього професійного вигорання.

6. На основі отриманих даних окреслено певні організаційні та соціально-психологічні умови як для вдосконалення методологічного інструментарію оцінювання професійного вигорання морських фахівців, так і для його подальшої профілактики та корекції.

ЛІТЕРАТУРА

1. Чебикін О., Атаханов Б. Дослідження емоційних та особистісних характеристик як імовірних детермінант психологічної кризи у молоді. *Наука і освіта*. 2023. № 2. С. 95–103. <https://doi.org/10.24195/2414-4665-2023-2-14>.
2. Allen P., Wadsworth E., Smith A. Seafarers' fatigue: a review of the recent literature. *International Maritime Health*. 2008. Vol. 59, № 1–4. P. 81–92.
3. Bennett R. E., Gitomer D. H. Transforming K–12 assessment: integrating accountability testing, formative assessment and professional support. Princeton, NJ : Educational Testing Service. 2008. 43 p. https://doi.org/10.1007/978-1-4020-9964-9_3.
4. Bridger R. S., Brasher K., Dew A., Kilminster S. Job stressors in naval personnel serving on ships and in personnel serving ashore over a twelve-month period. *Applied Ergonomics*. 2011. Vol. 42, № 5. P. 710–718. <https://doi.org/10.1016/j.apergo.2010.11.005>.
5. Bridger R. S., Brasher K., Dew A., Kilminster S. Occupational stress and strain in the Royal Navy. *Occupational Medicine*. 2008. Vol. 58, № 8. P. 534–539. <https://doi.org/10.1093/occmed/kqn136>.
6. Bridger R. S., Dew A., Brasher K., Munnoch K., Kilminster S. Chronic and acute psychological strain in naval personnel. *Occupational Medicine*. 2009. Vol. 59, № 7. P. 454–458. <https://doi.org/10.1093/occmed/kqp104>.
7. Buscema F., Cena L., Cricenti C., Zito M. Through restless waters and deep commotion: a study on burnout and health impairment of Italian seafarers from the JD–R model perspective. *F1000Research*. 2025. Vol. 14, № 19. P. 1–19. <https://doi.org/10.12688/f1000research.159198.1>.
8. Carter T. Working at sea and psychosocial health problems: report of an International Maritime Health Association Workshop. *Travel Medicine and Infectious Disease*. 2005. Vol. 3, № 2. P. 61–65. <https://doi.org/10.1016/j.tmaid.2004.09.005>.
9. Carter T. The design of health promotion strategies for seafarers. *International Maritime Health*. 2017. Vol. 68, № 2. P. 102–107. <https://doi.org/10.5603/IMH.2017.0019>.
10. Carter T. The need for international seafarer medical fitness standards. *International Maritime Health*. 2009. Vol. 60, № 1–2. P. 1–5.
11. Carter T. Mapping the knowledge base for maritime health: 1 historical perspective. *International Maritime Health*. 2011. Vol. 62, № 4. P. 210–216.
12. Chebikyn O. Experimental study of the emotional sphere of children, adolescents and early adulthood in Ukraine. London and New York : Routledge. Taylor & Francis Group, 2023. 278 p. <https://doi.org/10.4324/9781003330943>.
13. Freudenberg H. J. Staff burn-out. *Journal of Social Issues*. 1974. Vol. 30, № 1. P. 159–165. <https://doi.org/10.1111/j.1540-4560.1974.tb00706.x>.
14. Hetherington C., Flin R., Mearns K. Safety in shipping: the human element. *Journal of Safety Research*. 2006. Vol. 37, № 4. P. 401–411. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2006.04.007>.
15. Leka S. Psychosocial hazards and seafarer health: priorities for research and practice. *International Maritime Health*. 2004. Vol. 55, № 1–4. P. 137–155.
16. Liash O., Yatsiuk M., Hrebenova V. Socio-psychological factors of professional burnout among employees of the SES of Ukraine in the Context of modern challenges. *Social Psychology*. 2025. № 4 (1). P. 57–64. [https://doi.org/10.31652/2786-6033-2025-4\(1\)-57-64](https://doi.org/10.31652/2786-6033-2025-4(1)-57-64).
17. Maslach C., Leiter M. P. Early predictors of job burnout and engagement. *Journal of Applied Psychology*. 2008. Vol. 93, № 3. P. 498–512. <http://dx.doi.org/10.1037/0021-9010.93.3.498>.
18. Mellbye A., Carter T. Seafarers' depression and suicide. *International Maritime Health*. 2017. Vol. 68, № 2. P. 108–114. <https://doi.org/10.5603/IMH.2017.0020>.
19. Nosov P., Ben A., Zinchenko S., Popovych I., Mateichuk V., Nosova H. Formal approaches to identify cadet fatigue factors by means of marine navigation simulators. *CEUR Workshop Proceedings*. 2020. Vol. 2732. P. 823–838.
20. Nosov P., Zinchenko S., Popovych I., Safonov M., Palamarchuk I., Blakh V. Decision support during the vessel control at the time of negative manifestation of human factor. *CEUR Workshop Proceedings*. 2020. Vol. 2608. P. 12–26. <https://doi.org/10.32782/cm15/2608-2>.
21. Oldenburg M., Jensen H.-J., Needs and possibilities for ship's crews at high seas to communicate with their home. *International Journal of Occupational Medicine and Environmental Health*. 2019. Vol. 32, № 6. P. 805–815. <https://doi.org/10.13075/ijomeh.1896.01436>.
22. Oldenburg M., Jensen H.-J., Wegner R. Burnout syndrome in seafarers in the merchant marine service. *International Archives of Occupational and Environmental Health*. 2013. Vol. 86, № 4. P. 407–416. <https://doi.org/10.1007/s00420-012-0771-7>.
23. Oldenburg M., Jensen H.-J., Latza U., Baur X. Seafaring stressors aboard merchant and passenger ships. *International Journal of Public Health*. 2009. Vol. 54, № 2. P. 96–105. <https://doi.org/10.1007/s00038-009-7067-z>.
24. Oldenburg M., Jensen H.-J. Stress and strain among merchant seafarers differs across the three voyage episodes of port stay, river passage and sea passage. *PLoS ONE*. 2019. Vol. 14, № 6. e0217904. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0217904>.
25. Oldenburg M., Jensen H.-J. Reply to comment on “Stress and strain among seafarers related to the occupational groups”. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 2020. Vol. 17, № 6. P. 2137.
26. Olds D. M. Seafarers' psychological well-being: a critical review of the literature (2005–2011). *International Maritime Health*. 2015. Vol. 66, № 1. P. 43–48.
27. Jensen H.-J., Oldenburg M. Potentially traumatic experiences of seafarers. *Journal of Occupational Medicine and Toxicology*. 2019. Vol. 14, № 1. P. 1–6. <https://doi.org/10.1186/s12995-019-0238-9>.

REFERENCES

1. Chebykin, O., & Atakhanov, B. (2023). Doslidjennya emociyno-osobustishih osoblustovey yak virogidnih determinant psihologichoi crizi v molodi [Study of emotional and personality characteristics as probable determinants of psychological crisis in youth]. *Nauka i osvita – Science and education*, 2, 95–103. <https://doi.org/10.24195/2414-4665-2023-2-14> [in Ukrainian].
2. Allen, P., Wadsworth, E., & Smith, A. (2008). Seafarers' fatigue: a review of the recent literature. *International Maritime Health*, 59 (1–4), 81–92 [in English].
3. Bennett, R. E., & Gitomer, D. H. (2008). Transforming K–12 assessment: Integrating accountability testing, formative assessment, and professional support. *Educational Testing Service*, 43. https://doi.org/10.1007/978-1-4020-9964-9_3 [in English]
4. Bridger, R. S., Brasher, K., Dew, A., & Kilminster, S. (2011). Job stressors in naval personnel serving on ships

- and in personnel serving ashore over a twelve-month period. *Applied Ergonomics*, 42 (5), 710–718. <https://doi.org/10.1016/j.apergo.2010.11.005> [in English]
5. Bridger, R. S., Brasher, K., Dew, A., & Kilminster, S. (2008). Occupational stress and strain in the Royal Navy. *Occupational Medicine*, 58 (8), 534–539. <https://doi.org/10.1093/occmed/kqn136> [in English]
6. Bridger R. S., Dew A., Brasher K., Munnoch K., Kilminster S. (2009). Chronic and acute psychological strain in naval personnel. *Occupational Medicine*, 59 (7), 454–458. <https://doi.org/10.1093/occmed/kqp104> [in English]
7. Buscema, F., Cena, L., Cricenti, C., Zito, M. (2025). Through restful waters and deep commotion: a study on burnout and health impairment of Italian seafarers from the JD–R model perspective. *F1000Research*, 14 (19), 1–19. <https://doi.org/10.12688/f1000research.159198.1> [in English]
8. Carter, T. (2005). Working at sea and psychosocial health problems: Report of an International Maritime Health Association workshop. *Travel Medicine and Infectious Disease*, 3 (2), 61–65. <https://doi.org/10.1016/j.tmaid.2004.09.005> [in English].
9. Carter, T. (2017). The design of health promotion strategies for seafarers. *International Maritime Health*, 68 (2), 102–107. <https://doi.org/10.5603/IMH.2017.0019> [in English]
10. Carter, T. (2009). The need for international seafarer medical fitness standards. *International Maritime Health*, 60 (1–2), 1–5 [in English].
11. Carter, T. (2011). Mapping the knowledge base for maritime health: 1 historical perspective. *International Maritime Health*, 62 (4), 210–216 [in English].
12. Chebykin, O. (2023). Experimental study of the emotional sphere of children, adolescents and early adulthood in Ukraine. *Routledge. Taylor & Francis Group*, 278. <https://doi.org/10.4324/9781003330943> [in English]
13. Freudenberger, H. J. (1974). Staff burn-out. *Journal of Social Issues*, 30 (1), 159–165. <https://doi.org/10.1111/j.1540-4560.1974.tb00706.x> [in English]
14. Hetherington, C., Flin, R., & Mearns, K. (2006). Safety in shipping: The human element. *Journal of Safety Research*, 37 (4), 401–411. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2006.04.007> [in English]
15. Leka, S. (2004). Psychosocial hazards and seafarer health: Priorities for research and practice. *International Maritime Health*, 55 (1–4), 137–155 [in English].
16. Liash O., Yatsiuk M., Hrebenova V. (2025). Socio-psychological factors of professional burnout among employees of the SES of Ukraine in the Context of modern challenges. *Social Psychology*, 4 (1), 57–64. [https://doi.org/10.31652/2786-6033-2025-4\(1\)-57-64](https://doi.org/10.31652/2786-6033-2025-4(1)-57-64) [in English]
17. Maslach, C., & Leiter, M. P. (2008). Early predictors of job burnout and engagement. *Journal of Applied Psychology*, 93 (3), 498–512. <http://dx.doi.org/10.1037/0021-9010.93.3.498> [in English]
18. Mellbye, A., & Carter, T. (2017). Seafarers' depression and suicide. *International Maritime Health*, 68 (2), 108–114. <https://doi.org/10.5603/IMH.2017.0020> [in English]
19. Nosov, P., Ben, A., Zinchenko, S., Popovych, I., Mateichuk, V., & Nosova, O. (2020). Formal approaches to identify cadet fatigue factors by means of marine navigation simulators. *CEUR Workshop Proceedings*, 2732, 823–838 [in English].
20. Nosov, P., Zinchenko, S., Popovych, I., Safonov, M., Palamarchuk, I., & Blakh, V. (2020). Decision support during the vessel control at the time of negative manifestation of human factor. *CEUR Workshop Proceedings*, 2608, 12–26. <https://doi.org/10.32782/cmisis/2608-2> [in English].
21. Oldenburg, M., Jensen, H.-J. (2019). Needs and possibilities for ship's crews at high seas to communicate with their home. *International Journal of Occupational Medicine and Environmental Health*, 32 (6), 805–815. <https://doi.org/10.13075/ijomeh.1896.01436> [in English].
22. Oldenburg, M., Jensen, H.-J., & Wegner, R. (2013). Burnout syndrome in seafarers in the merchant marine service. *International Archives of Occupational and Environmental Health*, 86 (4), 407–416. <https://doi.org/10.1007/s00420-012-0771-7> [in English].
23. Oldenburg, M., & Jensen, H.-J. (2009). Seafaring stressors aboard merchant and passenger ships. *International Journal of Public Health*, 54 (2), 96–105. <https://doi.org/10.1007/s00038-009-7067-z> [in English]
24. Oldenburg, M., & Jensen, H.-J. (2019). Stress and strain among merchant seafarers differs across the three voyage episodes of port stay, river passage and sea passage. *PLoS ONE*, 14 (6), e0217904. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0217904> [in English].
25. Oldenburg, M., & Jensen, H.-J. (2020). Reply to comment on “Stress and strain among seafarers related to the occupational groups”. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17 (6), 2137 [in English].
26. Olds, D. M. (2015). Seafarers' psychological well-being: A critical review of the literature (2005–2011). *International Maritime Health*, 66 (1), 43–48 [in English].
27. Jensen, H.-J., & Oldenburg, M. (2019). Potentially traumatic experiences of seafarers. *Journal of Occupational Medicine and Toxicology*, 14 (1), 1–6. <https://doi.org/10.1186/s12995-019-0238-9> [in English].

Oleksiy Chebykin,

*Doctor of Psychological Sciences, Professor,
Full Member of National Academy of Pedagogical Sciences of Ukraine,
Professor at the Department of Theory and Methods of Practical Psychology,
The state institution «South Ukrainian National Pedagogical University named after K. D. Ushynsky»,
26, Staroportofrankivska, Str., Odesa, Ukraine,
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7905-2708>*

Olha Totska,

*Postgraduate Student at the Department of General and Differential Psychology,
The state institution «South Ukrainian National Pedagogical University named after K. D. Ushynsky»,
26, Staroportofrankivska, Str., Odesa, Ukraine,
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0000-2286-3171>*

ON THE SPECIFICS OF PROFESSIONAL BURNOUT AMONG MARITIME VESSEL CREW SPECIALISTS

The article presents the main results of a theoretical and empirical study of the specific features of professional burnout among maritime vessel crew specialists, in particular, among officers and ratings. A review of existing studies indicates that, at present, there are ambiguous theoretical positions regarding the understanding of professional burnout as a psychological phenomenon. The insufficient elaboration of this issue complicates the process of studying burnout and its key characteristics. As for practical underdevelopment, the data available in various sources place greater emphasis on the importance of taking burnout into account when providing psychological assistance. At the same time, insufficient attention has been paid to self-help tools for specialists, particularly in terms of applying various psychological techniques. Given the above, the aim of our study, at the first stage, was to conduct a preliminary assessment of the manifestations of professional burnout among officers and ratings, taking into account their emotional and personality characteristics. The conducted study made it possible to obtain diagnostic indicators of emotional and personality characteristics and their relationship with professional burnout data. In particular, the group of officers demonstrated a lower level of professional burnout, characterized by such traits, as a sufficient level of emotional comfort, emotional stability, sociability, and a high level of behavioral normativity. In contrast, ratings showed an increased level of burnout, associated with reduced emotional comfort, heightened anxiety and tension, as well as a moderate level of emotional stability. Certain scientific and methodological approaches to the prevention and correction of professional burnout were also identified, including organizational measures and various systemic approaches to psychological support and assistance.

Key words: *professional burnout, personality traits, emotional exhaustion, depersonalization, reduced personal accomplishment, emotional comfort, anxiety, emotional stability, adaptability, self-perception, introversion, behavioral normativity, self-control, tension.*

Дата першого надходження статті до видання: 18.03.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 15.04.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 29.05.2026