



Профессиональные детерминанты образа мира экипажей морских и воздушных судов¹

ЯНИЦКИЙ Михаил Сергеевич

ORCID: 0000-0003-3049-8594

СЕРЫЙ Андрей Викторович

ORCID: 0000-0002-9318-4333

БРАУН Ольга Артуровна

ORCID: 000-0002-1213-9558

БАЛАБАЩУК Роман Олегович

ORCID: 000-0001-9034-3274

Кемеровский государственный университет, Кемерово, Россия

НЕЯСКИНА Юлия Юрьевна

ORCID: 0000-0003-3223-6512

Камчатский государственный университет имени Витуса Беринга, Петропавловск-Камчатский, Россия

Аннотация. Целью исследования является выяснение характера влияния особенностей профессиональной деятельности на пространственно-временные и ценностно-смысловые компоненты образа мира у членов экипажей морских и воздушных судов. *Методология.* В качестве детерминант образа мира анализировались особенности профессионального образа жизни, связанные со стажем соответствующей профессиональной деятельности, её типом, а также обычной длительностью выполняемых рейсов. У экипажей морских судов тип профессиональной деятельности устанавливался по факту принадлежности к командному составу либо судовой команде, а также к вахтенному либо безвахтенному типу службы, у экипажей воздушных судов — по принадлежности к лётному или кабинному экипажу. В исследовании приняли участие 90 моряков российских грузовых и рыболовных судов, а также 80 членов экипажей российских пассажирских воздушных судов. *Результаты.* Специфический образ жизни, связанный с расширением пространственно-временных границ осуществления профессиональной деятельности, особенно проявляющимся в дальних плаваниях и дальних авиаперелётах, обуславливает обогащение образа мира новыми смыслами и ценностями. Выраженное и продолжительное изменение параметров среды жизнедеятельности, и, соответственно, образа жизни экипажей морских и воздушных судов, обуславливает формирование у них нового, профессионального хронотопа. Описываемая профессиональная деятельность отличается постоянно повторяющимся перемещением из одного хронотопа в другой и обратно, что придаёт ей циклический характер. Наиболее продуктивной для формирования образа мира является средняя продолжительность выполняемых рейсов, позволяющая сбалансировать позитивные и негативные психологические эффекты описываемых видов профессиональной деятельности. *Выводы.* Специфика профессиональной деятельности экипажей морских и воздушных судов определяет особенности пространственно-временных и ценностно-смысловых компонентов их образа мира. Тип и стаж профессиональной

¹ Статья опубликована при поддержке Программы НИУ ВШЭ «Университетское партнёрство».

деятельности в данном случае оказываются менее значимыми детерминантами по сравнению с преимущественной длительностью плаваний или авиаперелётов. Такая длительность, являясь специфической характеристикой описываемых профессий, определяет степень разрыва между чередующимся с определённой ритмичностью «домашним» и «рейсовым» образами жизни. *Ценность результатов* заключается в возможности их использования в практике психологического сопровождения профессиональной деятельности экипажей морских и воздушных судов.

Ключевые слова: образ мира, хронотоп, профессиональная деятельность, экипаж морского судна, экипаж воздушного судна.

Введение

Общей закономерностью формирования образа мира человека является его активность, связанность с жизненной практикой и опытом. Образ мира отражает практическую включённость человека в окружающий мир и детерминируется реальными условиями его жизнедеятельности. Объекты внешнего мира, преобразуясь в той или иной практической деятельности, обуславливают формирование его субъективного образа, приобретающего в ней новые, системные свойства (Леонтьев, 2005). Особенности образа мира человека, осуществляющего свою деятельность в нетипичных, особых или сложных условиях вызывают в этой связи особый интерес исследователей. Под сложными условиями в данном случае понимается совокупность объективных факторов, обуславливающих повышенное напряжение адаптационных механизмов, необходимое для поддержания баланса в системе «человек — среда». К таким условиям можно отнести нестандартные пространственно-временные характеристики профессиональной деятельности, наиболее ярко выраженные у экипажей морских и воздушных судов, отличающихся особым режимом и графиком труда, а также постоянным изменением физической среды его осуществления. Эти специфические группы, тем самым, могут рассматриваться в качестве модельных при изучении особенностей профессионального образа жизни, определяющих образ мира человека.

Теоретические подходы к изучению образа мира человека и его профессиональных детерминант

Условия окружающей среды определяют реальность, в которой происходит жизнеосуществление человека, и, соответственно, формируют его жизненный мир. Базовые физические параметры этого жизненного мира детерминируют его «надстроечные» психологические характеристики. Человек в этом контексте понимается как открытая психологическая система, включающая в себя в качестве взаимообусловленных компонентов саму действительность, образ жизни как совокупность реализуемых деятельностей, а также индивидуальный образ мира (Клочко и др., 2015). При этом, как указывает В. П. Серкин, образ мира детерминируется не существующими условиями жизни как таковыми, а характером реализуемых в этих условиях деятельностей, то есть образом жизни (Серкин, 2009). Соответственно, условия жизни задают особенности и характер образа жизни, который, в свою очередь, детерминирует формирование образа мира.

Образ мира представляет собой отражённую в сознании индивида модель реальной действительности, включающую предметные, пространственно-временные, а также рефлексивные компоненты, наделённые субъективным смыслом. Тем самым, образ мира понима-

ется как «пятимерный» континуум, включающий четыре физических измерения пространства-времени, дополняемые «пятым измерением» — значениями (Леонтьев, 2005). Феномен образа мира традиционно раскрывается посредством использования понятия «хронотоп», в современной трактовке также представляющего собой единство пространственно-временных и ценностно-смысловых координат (Зинченко, 2011). Соответственно, образ мира рассматривается сегодня как совокупность пространственно-временных и ценностно-смысловых элементов, выступающих его хронотопическими измерениями.

Результатом проведённого нами ранее исследования является собственная структурно-содержательная модель хронотопических характеристик образа мира человека (Яницкий и др., 2021). Согласно данной модели, образ мира представляет собой динамическую иерархическую систему, включающую пространственно-временные и ценностно-смысловые хронотопические компоненты. В качестве характеристики субъективного пространства человека мы рассматриваем упорядоченную иерархию его субидентичностей в основных сферах жизнедеятельности, очерчивающую его социально-психологическую «территорию». Временными характеристиками образа мира выступают временная перспектива личности как совокупность представлений человека о своем прошлом, настоящем и будущем и отношений к этим временным локусам. Ценностно-смысловыми характеристиками образа мира являются ценностные ориентации личности, а также осмысленность жизни и ее конкретных временных локусов, которые определяют актуальное смысловое состояние личности.

Профессиональная обусловленность образа мира подробно анализируется в работах Е. А. Климова и его последователей. Согласно Е. А. Климову, особенности профессиональной деятельности определяют специфику образа мира, и, соответственно, «разные профессионалы живут в разных субъективных мирах» (Климов, 1995). И. Б. Ханина в связи с этим говорит о «профессиональном видении мира», отражающем специфику смысловых отношений профессионала с объектами окружающего мира (Ханина, 2009). Собственно профессиональный образ мира определяется О. М. Краснорядцевой как «интегрированная характеристика системной организации, включающей в себя человека, его жизненный мир и сам образ жизни, преобразованный профессией» (Краснорядцева, 2003, с. 8). Таким образом, профессиональный образ мира детерминируется спецификой образа жизни, связанного с особенностями профессиональной деятельности.

Сложные и нестандартные условия профессиональной деятельности определяют «профессионально специфичный образ жизни», который, по мнению В. П. Серкина, свойственен для геологов, рыбаков, моряков, лётчиков и представителей других профессий (Серкин, 2012). Эти и подобные виды профессий характеризуются особыми временными циклами профессиональной деятельности — сезонными (как у рыбаков, сельхозработников, строителей, дорожников, старателей и других «полеви́ков») или вахтовыми (как, например, у нефтяников, полярников, моряков). Указывая на влияние таких пространственно-временных характеристик деятельности на образ мира её субъекта, И. И. Черемискина использует понятие «профессиональный хронотоп» (Черемискина, 2008). Имеются убедительные данные о воздействии специфики профессиональной деятельности (в частности — у пилотов гражданской авиации) на систему ценностно-смысловых ориентаций личности (Стрелков, 2001). Вполне очевидно, что особенности профессиональной деятельности закономерно связаны с трансформацией как пространственно-временных, так и ценностно-смысловых характеристик образа мира.

Влиянию различных факторов профессиональной деятельности и профессионального образа жизни экипажей воздушных или морских судов на их психофизиологические и социально-психологические характеристики посвящен целый ряд специальных иссле-

дований. Так, С. Н. Ежов в своей работе описывает влияние длительности трансмеридианных авиаперелетов, связанных с выраженным джетлагом (синдромом смены часовых поясов), на нарушение функционального состояния и биоритмов человека, приводящее к целому ряду физиологических и социальных проблем (Ежов, 2021). О. А. Гаранина показывает, что свойственный рассматриваемым профессиям временной график диссонирует с обычным графиком жизни самого профессионала и его социального окружения, определяя возникновение так называемого «социального десинхроноза», субъективно переживаемого тяжелее десинхроноза физиологического (Гаранина, 2015). О. А. Истомина в данном контексте выделяет конкретные пространственно-временные детерминанты образа мира моряков, такие как автономность, географическое разнообразие, временная определённость, связанные с продолжительностью пребывания в рейсе (Истомина, 2005). Эти и другие подобные исследования позволяют рассматривать преобладающую временную продолжительность рейсов в качестве наиболее общего фактора, определяющего специфичность образа мира экипажей морских и воздушных судов.

В нашем предыдущем исследовании было охарактеризовано влияние конкретных профессиональных детерминант на отдельные составляющие образа мира лётчиков и моряков (Неяскина, 2017). В частности, было установлено, что такие особенности деятельности и образа жизни лётного состава, как повышенная стрессогенность, риск возникновения чрезвычайных ситуаций, необходимость синхронизации пространства и времени в каждом полёте, частая оторванность от дома и семьи, относительно короткий период трудовой активности, сопряжены со значимостью принадлежности к профессии, удовлетворённостью своей жизнью в настоящем, её событийной и эмоциональной насыщенностью, наполненностью личностным смыслом, наличием чётких целей и планов на будущее, ориентацией на ценности семейных отношений, здоровья, профессионального мастерства и ответственности.

У моряков рыболовецкого флота, жизнедеятельность которых отличается длительным физическим и эмоциональным напряжением, вахтовым характером работы и отдыха, ограниченностью физического и социального пространства, сенсорной и информационной депривацией, цикличностью семейных отношений, сексуальной дезадаптацией, отмечалось восприятие времени как однообразного, быстротекущего, сжатого, скачкообразного, прерывистого, раздробленного и неприятного; субъективная событийная концентрация на настоящем, склонность к гедонистическому проживанию сегодняшнего дня и его фаталистической оценке, общая повышенная ориентация на настоящий период времени, эмоционально позитивная окраска прошлого, затруднения в планировании будущего и тревожная неопределённость в его отношении (Неяскина, 2017).

Тем не менее, несмотря на достаточно большое количество полученных эмпирических данных, в изучении образа мира экипажей морских и воздушных судов имеются очевидные признаки недостаточности, связанные с отсутствием целостного представления о специфичности формирования всей совокупности его хромотопических характеристик в зависимости от особенностей их профессиональной деятельности, что определяет необходимость проведения соответствующего отдельного исследования.

Методология исследования

Методология исследования профессиональной специфики образа мира в настоящее время основывается либо на сравнении его характеристик у представителей одной профессии с различным стажем профессиональной деятельности, либо на сопоставлении

их у представителей различных типов профессий, имеющих сходный стаж профессиональной деятельности. При этом сочетание данных подходов представляется оптимальным, позволяя выявить профессионально обусловленные различия образа мира на различных этапах профессионального становления (Склеинис, 2015). В нашем исследовании в качестве детерминант образа мира рассматриваются и стаж, и тип профессиональной деятельности, а также преимущественная временная продолжительность выполняемых рейсов, задающая особенности образа жизни представителей данных профессий.

Цель исследования

Целью настоящего исследования является оценка влияния таких характеристик образа жизни, как стаж и тип профессиональной деятельности, а также продолжительность выполняемых рейсов на пространственно-временные и ценностно-смысловые компоненты образа мира экипажей морских и воздушных судов.

Гипотеза исследования

Существуют особенности пространственно-временных и ценностно-смысловых характеристик образа мира экипажей морских и воздушных судов, связанные с их различиями по стажу и типу профессиональной деятельности, а также по преимущественной продолжительности выполняемых рейсов.

Основные характеристики выборочной совокупности

В первую исследуемую группу вошли 90 моряков российских грузовых и рыболовных судов, в том числе 85 мужчин (95%) и пять женщин (5%). По возрасту на основе периодизации Д. Б. Бромлея респонденты были отнесены к юности (18–20 лет) — три (3%); ранней взрослости (20–24 года) — 11 (12%); средней взрослости (25–39 лет) — 30 (33%); поздней взрослости (40–54 года) — 38 (42%); предпенсионному возрасту (55–65 лет) — восемь человек (9%). Стаж профессиональной деятельности находился в диапазоне от 0 до 45 лет с медианным значением три года; из 85 человек ответивших на соответствующий вопрос 45 (53%) имели стаж от 0 до трёх лет, и 40 (47%) — более трёх лет. По типам профессиональной деятельности группа была разделена на командный состав и судовую команду — 41 (46%) и 49 (54%) соответственно, а также на несущих вахтенную либо безвахтенную службу — 56 (62%) и 34 (38%) человек. Обычная продолжительность рейсов составила один-три месяца у 26 человек (29%); 4–5 месяцев — у 32 (36%); шесть месяцев и более — у 32 (36 %).

Во вторую исследуемую группу вошли 80 членов экипажей российских пассажирских воздушных судов, в том числе 14 мужчин (17%) и 66 женщин (83%). По возрасту респонденты были отнесены к периоду юности (18–20 лет) — пять (6%); ранней взрослости (20–24 года) — 15 (19%); средней взрослости (25–39 лет) — 54 (68%); поздней взрослости (40–54 года) — шесть (7%). Стаж профессиональной деятельности находился в диапазоне от 0 до 37 лет с медианным значением девять лет; соответственно 43 человека (54%) имели стаж от 0 до 9 лет и 37 (46%) — более девяти лет. По типам профессиональной деятельности группа была разделена на летный и кабинный экипаж — 10 (12%) и 70 (88%) человек соответственно. Обычная продолжительность рейсов составила один-четыре часа у 35 (44%); пять-восемь часов — у 35 (44%); девять часов и более — у 10 человек (12%).

Методы исследования

Комплекс психодиагностических методик, направленных на изучение хромотопических характеристик образа мира, включает следующие.

Опросник «Структура идентичности», разработанный на основе теста «Двадцати утверждений самоотношения» М. Куна и Т. Макпартленда. Опросник представляет собой

перечень различных, прежде всего социально-ролевых компонентов идентичности, которые испытуемому предлагается проранжировать по уровню значимости для Я-концепции от 1 (наиболее важно) до 16 (наименее важно). Кроме того, опросник позволяет фиксировать отношение респондента к той или иной категории: положительное, отрицательное, нейтральное и неопределённое (Кун, Макпартленд, 1984; Браун и др., 2022).

Методика исследования профессиональной идентичности (МИПИ) Л. Б. Шнейдер. Методика построена на принципах прямого и цепного ассоциативного теста. Первоначально испытуемым предъявляются два слова-стимула: «профессионал» и «непрофессионал», на которые каждый испытуемый записывает по 10 ассоциативных реакций. Затем на эти 10 слов-стимулов вновь предлагалось записать 10 любых слов, пришедших в голову. Все ассоциативные реакции (первичные и вторичные) испытуемых сводятся воедино. Методика позволяет диагностировать пять типов профессиональной идентичности: преждевременная идентичность; диффузная идентичность; мораторий; достигнутая идентичность; гиперидентичность (Шнейдер, 2007).

Методика изучения временной перспективы и временной ориентации (адаптированная К. Муздыбаевым «Шкала аттитюдов ко времени» Ж. Нюттена). Методика основана на методе семантического дифференциала Ч. Осгуда и предназначена для исследования типов аттитюдов к различным временным зонам (прошлому, настоящему, будущему). Шкала состоит из 15 биполярных прилагательных. Ответы даются по семибалльной шкале, где 7 — самая высокая позитивная оценка, 4 — нейтральная, 1 — крайне негативная оценка. Шкала включает три индекса отношения ко времени: «эмоциональное отношение», «ценностное отношение» и «личностный контроль» времени (Нюттен, 2004; Муздыбаев, 2000).

Реконцептуализированный А. В. Серым **тест смысложизненных ориентаций** Д. А. Леонтьева. Тест разработан на основе теории стремления к смыслу и логотерапии В. Франкла. Методика позволяет оценить «источник» смысла жизни, который может быть найден человеком либо в будущем (цели), либо в настоящем (процесс), либо в прошлом (результат), а также исследовать локус контроля (Леонтьев, 1992; Серый, 2002).

Методика изучения ценностных предпочтений, созданная М. С. Яницким на основе подхода Р. Инглхарта к изучению ценностей. Р. Инглхарт разделяет «материалистические» (физиологические) и «постматериалистические» ценности, преобладание которых в том или ином обществе отражает стадию его общего экономического и социального развития. Данные типы ценностных ориентаций имеют различное происхождение, сформулированное им в виде «гипотезы недостаточности» и «гипотезы социализации». В то же время в классификации Р. Инглхарта постматериалистические ценности практически распадаются на две группы — социальные и ценности самоактуализации. М. С. Яницкий модифицировал и апробировал методику Р. Инглхарта, основываясь на собственной трехуровневой модели ценностной структуры массового сознания. Методика позволяет выявить ориентацию на ценности адаптации (выживание и безопасность), социализации (социальное одобрение) или индивидуализации (независимость и саморазвитие). Методика основана на выборе респондентами наиболее важных ценностей из предлагаемого списка, включающего индикаторы ориентации на указанные группы ценностей. Респондентам предъявляется карточка, содержащая девять позиций, представляющих три блока по три пункта в каждом, и предлагается выбрать из девяти предложенных вариантов те, которые они считают для себя наиболее важным, от одного до трёх вариантов (Inglehart, 1971; Яницкий, 2021).

Особенности образа мира экипажей морских судов в зависимости от рассматриваемых профессиональных детерминант

В качестве профессиональных детерминант образа мира анализировались стаж соответствующей профессиональной деятельности, её тип, а также длительность выполняемых рейсов. В данном случае тип профессиональной деятельности устанавливался по факту принадлежности к командному составу либо судовой команде, а также вахтенному либо безвахтенному типу службы. К командному составу, кроме капитана судна, относятся его помощники, механики и другие лица, занимающие инженерно-технические должности, врачи и другие профильные специалисты. К судовой команде относятся все остальные члены экипажа, необязательно имеющие специальное образование и выполняющие функции исполнителей. Вахтенный тип службы предполагает наличие сменного графика дежурств, приходящихся на разное время суток, безвахтенный — постоянный, как правило, дневной режим профессиональной деятельности.

Иерархия компонентов Я-концепции личности, очерчивающая её социально-психологическое пространство, у экипажей морских судов в целом характеризуется отчётливым доминированием гендерных и семейно-ролевых оснований идентичности, а также профессиональной принадлежности (Табл. 1). При этом достоверное влияние на ранг компонентов идентичности оказывает стаж работы — члены экипажей, находящиеся на стадии профессиональной адаптации (стаж до трёх лет), закономерно отличаются большей значимостью образа себя как профессионала, а также представления о себе как о члене той или иной неформальной группы; по мере увеличения стажа повышается представленность высшего уровня самокатегоризации («Я — человек»).

Таблица 1. Структура идентичности экипажей морских судов в зависимости от рассматриваемых профессиональных детерминант (средние ранги)

Компоненты структуры идентичности	Профессиональные детерминанты образа мира									Все (N=85)
	Стаж, лет		Вид экипажа		Тип службы		Продолжительность рейсов, месяцев			
	0–3 (n=43)	> 3 (n=40)	Командный состав (n=40)	Судовая команда (n=44)	Вахтенный (n=51)	Безвахтенный (n=33)	0–3 (n=24)	4–5 (n=27)	> 5 (n=32)	
Я — профессионал (будущий профессионал)	4.4*	5.9*	5.4	4.9	4.9	5.4	5.5	5.6	4.5	5.1
Я — мужчина / женщина	3.5	3.3	2.9	3.8	2.7*	4.4*	2.8	3.5	3.8	3.4
Я — сын / дочь	4.5	5.2	4.8	4.7	4.3	5.4	4.5	5.0	4.8	4.8
Я — муж / жена (будущий муж / жена)	4.6	4.4	4.6	4.5	4.2	5.0	4.8	4.3	4.6	4.5
Я — уникальная личность	7.1	8.0	7.1	7.7	7.6	7.1	6.1*	7.5	8.3*	7.3
Я — представитель своего народа	7.6	7.4	6.9	7.9	7.3	7.5	6.6	7.8	7.6	7.4
Я — гражданин своей страны	6.3	6.5	7.0	5.9	6.4	6.4	6.0	6.6	6.4	6.4
Я — житель своего города	8.3	8.8	8.5	8.4	8.4	8.6	7.7	8.3	9.2	8.5
Я — отец / мать (будущий отец / мать)	5.7	5.1	5.8	5.1	5.2	5.7	6.1	4.5	5.8	5.5
Я — представитель своего поколения	8.9	8.5	7.9	9.1	8.8	8.2	7.0	9.1	8.9	8.6
Я — член неформальной группы	12.6*	13.3*	13.0	12.6	12.8	12.8	13.0	12.7	12.7	12.8
Я — друг / подруга	7.8	7.9	7.7	7.9	7.9	7.6	7.5	7.9	7.9	7.9
Я — последователь своей религии	10.8	11.2	11.4	10.5	11.0	10.9	12.1*	10.8	10.1*	10.9
Я — человек, представитель вида Homo sapiens	9.8*	6.7*	8.0	8.6	8.0	8.7	8.7	7.7	8.3	8.3
Другое	13.7	12.1	13.0	12.4	12.9	12.4	13.5*	13.2	11.7*	12.7

Примечание: * — достоверные различия при $p < 0,05$.

Статус профессиональной идентичности достоверно отличается лишь в зависимости от длительности рейсов. Члены экипажей, обычно выполняющие рейсы средней продолжительности (4–5 месяцев), заметно чаще характеризуются достигнутой позитивной идентичностью; меньшая или большая продолжительность плавания сопряжена с возрастанием частоты гиперидентичности, имеющей скорее псевдопозитивный характер (Табл. 2).

Таблица 2. Статус идентичности экипажей морских судов в зависимости от рассматриваемых профессиональных детерминант (% от числа ответивших)

Статус идентичности	Профессиональные детерминанты образа мира									Все (N=90)
	Стаж, лет		Вид экипажа		Тип службы		Продолжительность рейсов, месяцев			
	0-3 (n=45)	> 3 (n=40)	Командный состав (n=41)	Судовая команда (n=49)	Вахтенный (n=56)	Безвахтенный (n=34)	0-3 (n=25)	4-5 (n=32)	> 5 (n=32)	
Преждевременная идентичность	.0	2.5	2.4	.0	1.8	.0	.0	.0	3.1	1.1
Диффузная идентичность	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0
Мораторий	2.2	.0	.0	2	1.8	.0	.0	3.1	.0	1.1
Достигнутая идентичность	60	60	61	59.2	60.7	58.8	48	71.9	56.3	60
Гиперидентичность	37.8	37.5	36.6	38.8	35.7	41.2	52.0	25.0	40.6	37.8

Временная перспектива личности экипажей морских судов также обнаруживает зависимость от анализируемых профессиональных детерминант (Таблица 3). Члены экипажей, находящиеся на стадии профессиональной адаптации, в целом склонны с уверенностью планировать своё будущее на более длительный срок, чем опытные работники. Члены судовой команды также демонстрируют большую дальность временной перспективы по сравнению с командным составом. Вероятно это обусловлено тем, что опыт и квалификация связаны с лучшим пониманием возможных рисков и ограничивающих факторов, большей осмысленностью и реалистичностью планируемой жизненной перспективы. Возможно также, что длительность планирования в данном случае связана со спецификой карьеры — так называемыми «карьерными тупиками», выражающиеся в том, что капитан или опытный специалист узкого профиля не имеют возможности дальнейшего продвижения по карьерной лестнице. Преимущественная продолжительность выполняемых рейсов вполне логично взаимосвязана с длительностью уверенного планирования своего будущего — малая продолжительность сопряжена с относительно более короткой временной перспективой, и наоборот.

Таблица 3. Временная перспектива экипажей морских судов в зависимости от рассматриваемых профессиональных детерминант (% от числа ответивших)

Дальность временной перспективы	Профессиональные детерминанты образа мира									Все (N=90)
	Стаж, лет		Вид экипажа		Тип службы		Продолжительность рейсов, месяцев			
	0-3 (n=45)	> 3 (n=40)	Командный состав (n=41)	Судовая команда (n=49)	Вахтенный (n=56)	Безвахтенный (n=34)	0-3 (n=25)	4-5 (n=32)	> 5 (n=32)	
Один-два месяца	4	7.5	9.8	2	5.4	5.9	16	3.1	0	5.6
Полгода	13	15	19.5	12.2	16	14.7	20	15.6	12.5	15.6
Один год	16	25	24.4	16.3	12.5	32.4	20	12.5	25	20
Два года	11	5	7.3	10.2	8.9	8.8	16	6.3	6.3	8.9
3-4 года	16	15	14.6	16.3	16	14.7	8	15.6	21.9	15.6
5-10 лет	20	17.5	14.6	20.4	19.6	14.7	8	25	18.8	17.8
10 лет и более	4	2.5	0	6.1	5.4	0	0	6.3	3.1	3.3
Затрудняюсь ответить	16	12.5	9.8	16.3	16	8.8	12	15.6	12.5	13.3

Подавляющее большинство членов описываемой группы характеризуются временной ориентацией на настоящее (Таблица 4). При этом среди членов экипажей со стажем более трех лет и лиц командного состава относительно больше согласных с утверждением, что их время уже «ушло», ценности и возможности остались в прошлом, что, по-видимому, может определяться тем, что многие из них уже достигли «потолка» своего профессионального развития. Доля ориентирующихся на прошлое или будущее выше среди несущих вахтенную службу, связанную со сменным графиком работы. Нахождение в длительном рейсе (шесть

и более месяцев) также обуславливает определённый уход от настоящего, связанного с ощущением того, что человек пока (или уже) не живёт полноценной жизнью, что возможности реализации своих ценностей сейчас ограничены или отсутствуют. Напротив, пребывание в рейсе продолжительностью 4–5 месяцев в наибольшей степени сопряжено с представлением о том, что человек именно сейчас живет настоящей жизнью.

Таблица 4. Временная ориентация экипажей морских судов в зависимости от рассматриваемых профессиональных детерминант (% от числа ответивших)

Индикаторы временной ориентации	Профессиональные детерминанты образа мира									Все (N = 89)
	Стаж, лет		Вид экипажа		Тип службы		Продолжительность рейсов, месяцев			
	0–3 (n = 44)	> 3 (n = 40)	Командный состав (n = 41)	Судовая команда (n = 48)	Вахтенный (n = 55)	Безвахтенный (n = 34)	2–3 (n = 25)	4–5 (n = 32)	> 5 (n = 31)	
Время, в котором мы сейчас живём, — это моё время	79.5	70	78	73	72.7	79.4	76	90	61.3	75.3
Моё время ушло	2.3	10	9.8	2	7.3	3	4	3.1	9.7	5.6
Моё время ещё не пришло	9	10	7.3	10.4	12.7	3	8	3.1	16.1	9
Затрудняюсь ответить	9	10	4.9	14.6	7.3	14.7	12	3.1	12.9	10.1

Аттитюды ко времени, представляющие собой отражение комплекса чувств личности по отношению к настоящему, прошлому и будущему, у экипажей морских судов также обнаруживают достоверную зависимость от особенностей их профессиональной деятельности (Табл. 5). Для описываемой группы в целом характерна позитивная оценка всех временных локусов. Такие факторы, как тип службы и продолжительность рейсов, в данном случае не являются значимыми. При этом члены экипажей, находящиеся на стадии профессиональной адаптации, а также отнесённые к судовой команде, демонстрируют более позитивное представление о своём настоящем и будущем, что вполне соответствует большей длительности их временной перспективы, описанной ранее.

Таблица 5. Аттитюды ко времени экипажей морских судов в зависимости от рассматриваемых профессиональных детерминант (средние баллы)

Аттитюды ко времени	Профессиональные детерминанты образа мира									Все (N = 90)
	Стаж, лет		Вид экипажа		Тип службы		Продолжительность рейсов, месяцев			
	0–3 (n = 45)	> 3 (n = 40)	Командный состав (n = 41)	Судовая команда (n = 48)	Вахтенный (n = 55)	Безвахтенный (n = 34)	0–3 (n = 25)	4–5 (n = 31)	> 5 (n = 32)	
Настоящее										
Эмоциональное отношение	5.5*	4.9*	5	5.4	5.2	5.2	5.3	5.1	5.2	5.2
Ценностное отношение	5.8	5.5	5.4*	5.9*	5.7	5.7	5.5	5.7	5.8	5.7
Личностный контроль	5.4	5.1	5*	5.5*	5.2	5.3	5.1	5.2	5.4	5.3
Прошлое										
Эмоциональное отношение	5.4	5.1	5.1	5.4	5.3	5.2	5.3	5.5	5	5.3
Ценностное отношение	5.4	5.3	5.4	5.4	5.4	5.5	5.5	5.6	5.2	5.4
Личностный контроль	5.1	5.2	5.2	5.2	5.1	5.3	5.3	5.3	4.9	5.2
Будущее										
Эмоциональное отношение	5.8*	5.1*	5.2*	5.8*	5.6	5.4	5.6	5.6	5.4	5.5
Ценностное отношение	6.2*	5.6*	5.7	6.1	6	5.8	6	6	5.8	5.9
Личностный контроль	5.8	5.4	5.3*	5.9*	5.7	5.5	5.6	5.8	5.5	5.6

Примечание: * — достоверные различия при $p < 0,05$.

Для членов экипажей со стажем работы менее трёх лет по сравнению с опытными работниками чаще присуще позитивное эмоциональное отношение к своему настоящему и будущему, которые одинаково характеризуются как безопасное, приятное и светлое. Им также

более свойственно положительное ценностное восприятие будущего, описываемого как насыщенное событиями, интересное и значительное. Членам судовой команды по сравнению с командным составом в большей степени присуще представление о контролируемости своего настоящего и будущего, которые оцениваются как исполненные надежд, свободные и успешные. Их настоящее также чаще имеет позитивную ценность, как насыщенное событиями, осмысленное и интересное, а будущее характеризуется более позитивной оценкой в эмоциональном отношении, воспринимаясь как приятное, светлое и безопасное.

Общий уровень осмысленности жизни, как и осмысленность отдельных временных локусов, не обнаруживают достоверной зависимости от стажа деятельности и вида экипажа, то есть от профессионального опыта и квалификации (Табл. 6). Вместе с тем вахтенный тип службы значимо сопряжён с большей осмысленностью собственной жизни и её прожитого этапа, выступая своего рода «мобилизирующим» фактором, актуализирующим механизмы смыслового совладания со сложными условиями жизнедеятельности. Продолжительность пребывания в рейсе оказывает не прямое влияние на показатели по описываемой методике — длительность рейса четыре–пять месяцев демонстрирует наиболее благоприятное воздействие на продуктивность актуального смыслового состояния и формирование представления о себе как активном и самостоятельном субъекте своей жизни и деятельности.

Таблица 6. Смысложизненные ориентации экипажей морских судов в зависимости от рассматриваемых профессиональных детерминант (стандартизованные баллы)

Шкалы СЖО	Профессиональные детерминанты образа мира									Все (N = 89)
	Стаж, лет		Вид экипажа		Тип службы		Продолжительность рейсов, месяцев			
	0–3 (n = 45)	> 3 (n = 39)	Командный состав (n = 40)	Судовая команда (n = 48)	Вахтенный (n = 55)	Безвахтенный (n = 33)	0–3 (n = 24)	4–5 (n = 31)	> 5 (n = 32)	
ОЖ	5.1	5.3	4.9	5.6	5.7	4.5	4.0*	6.3*	5.2	5.3
Цели	3.8	4.1	3.95	4.0	4.3	3.3	3.3*	4.6*	3.8	4.0
Процесс	4.6	4.7	4.5	4.9	5.0	4.2	4.1	5.3	4.6	4.7
Результат	5.2	5.1	4.9	5.4	5.8*	4.2*	4.0*	6.2*	5.1	5.2
Локус контроля — Я	2.8	2.9	2.7	2.9	3.0	2.5	2.4	3.1	2.9	2.8
Локус контроля — жизнь	4.8	5.1	4.6	5.3	5.3	4.2	3.6*	5.9*	4.9*	4.95

Примечание: * — достоверные различия при $p < 0$.

Большая и, особенно, меньшая продолжительность рейсов отчётливо коррелируют со снижением показателя общей осмысленности жизни и всех его составляющих. Возможно, это связано с фазами адаптационного процесса к трудовой деятельности: два–три месяца — активная адаптация; четыре–пять месяцев — устойчивое функционирование; дальше — нарастание истощения и возможность наступления дезадаптации.

Сложные условия жизнедеятельности экипажей морских судов оказывают определённое влияние и на формирование системы их ценностных ориентаций (Табл. 7). В исследуемой группе отсутствуют отнесённые к наиболее высокоорганизованному индивидуализирующемуся ценностному типу, ориентирующемуся на ценности личностного роста и развития. Наибольшее число респондентов направлены на противоположные им адаптационные ценности, то есть ценности выживания. При этом детерминантами такой ориентации, как и общей несформированности ценностной системы (у отнесённых к промежуточному типу), выступают стаж более трёх лет и принадлежность к командному составу, обуславливающие, очевидно, большее напряжение адаптационных механизмов. По мере увеличения продолжительности рейсов процент «неопределившихся» в ценностном отношении последовательно снижается и несколько возрастает доля отнесённых к социализирующемуся типу, ориентирующихся на ценности семейной жизни, карьеры и

признания со стороны окружающих. Наибольшая направленность на эти ценности «среднего уровня» отмечается у экипажей, выполняющих рейсы длительностью четыре-пять месяцев, то есть со средней, и, вероятно, оптимальной с точки зрения профессиональной адаптации, продолжительностью.

Таблица 7. Ценностные ориентации экипажей морских судов в зависимости от рассматриваемых профессиональных детерминант (% от числа ответивших)

Ценностный тип	Профессиональные детерминанты образа мира									Все (N = 86)
	Стаж, лет		Вид экипажа		Тип службы		Продолжительность рейсов, месяцев			
	0-3 (n = 43)	> 3 (n = 38)	Команд- ный состав (n = 40)	Судовая команда (n = 46)	Вахтенный (n = 56)	Безвахтенный (n = 30)	0-3 (n = 23)	4-5 (n = 32)	> 5 (n = 30)	
Адаптирующийся	32.6	63.2	55.0	34.8	42.9	46.7	47.8	40.6	46.7	44.2
Социализирующийся	41.9	21.0	27.5	41.3	37.5	30.0	26.1	40.6	36.7	34.9
Индивидуализирующийся	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Промежуточный	25.6	15.8	17.5	23.9	19.6	23.3	26.1	18.8	16.7	20.9

Особенности образа мира экипажей воздушных судов в зависимости от рассматриваемых профессиональных детерминант

В данном случае анализируемыми факторами также являлись стаж и тип профессиональной деятельности, обычная длительность выполняемых рейсов. Тип профессиональной деятельности оценивался по принадлежности к лётному (командир, пилот) или кабинному (бортоператор, бортпроводник) экипажу, которые существенно различаются характером и сложностью деятельности, уровнем её напряжённости и ответственности, длительностью профессиональной подготовки, уровнем заработной платы.

Таблица 8. Структура идентичности экипажей воздушных судов в зависимости от рассматриваемых профессиональных детерминант (средние ранги)

Компоненты структуры идентичности	Профессиональные детерминанты образа мира							Все (N = 80)
	Стаж, лет		Вид экипажа		Продолжительность рейсов, часов			
	0-9 (n = 43)	> 9 (n = 37)	Лётный (n = 10)	Кабинный (n = 70)	1-4 (n = 35)	5-8 (n = 35)	> 8 (n = 10)	
Я — профессионал (будущий профессионал)	4	4.3	2.6*	4.3*	4.5*	3.6*	4.4	4.1
Я — мужчина / женщина	3.5	2.9	3.8	3.2	3.4	3.2	2.8	3.3
Я — сын / дочь	4	4.4	4	4.2	4.2	4.4	3.5	4.2
Я — муж / жена (будущий муж / жена)	5	5.5	4.5	5.3	5.7*	5.3*	3.3*	5.2
Я — уникальная личность	3*	4.4*	5.4*	3.4*	3.5	3.8	4	3.7
Я — представитель своего народа	9.1	8.1	9	8.6	9	8.5	7.5	8.6
Я — гражданин своей страны	9.7	8.5	8.2	9.3	8.8	9.4	9.4	9.1
Я — житель своего города	9.7	9.2	10	9.3	9.3	9.6	9.3	9.4
Я — отец / мать (будущий отец / мать)	7.2	6.4	5.6	7	7.3	6.5	6.3	6.8
Я — представитель своего поколения	8.1*	9.5*	9.3	8.7	8.4	8.7	10.1	8.8
Я — член неформальной группы	11.8	12.5	13	12	11.6	12.5	12.4	12.1
Я — друг / подруга	7.3	7.3	6.4	7.4	7.1	7.1	8.4	7.3
Я — последователь своей религии	12.6	12.4	11.5	12.6	12.6	12.5	12	12.5
Я — человек, представитель вида Homo sapiens	10.4	10.2	11.6	10.1	10.2	10	11.7	10.3
Другое	14.5	14.6	15	14.5	14.1*	14.9*	14.9	14.5

Примечание: * — достоверные различия при $p < 0,05$.

Структура идентичности описываемой группы обнаруживает определённые различия в зависимости от всех анализируемых профессиональных детерминант (Табл. 8). Так, восприятие себя как уникальной личности или как представителя своего поколения более типично

для членов экипажей с меньшим профессиональным стажем, что может быть связано с их меньшим возрастом. Члены лётного экипажа по сравнению с кабинным демонстрируют значительно более высокую значимость профессиональной роли («Я — профессионал»), занимающую в их иерархии субидентичностей первое место, что, вероятно, отражает осознание высокого профессионального статуса и его социального признания, чувство гордости за свою работу. Кроме того, члены лётного экипажа, как правило, характеризуются более ранним и более устойчивым профессиональным самоопределением: обучение на профессию пилота занимает не менее пяти лет, в то время как бортпроводники осваивают свою профессию в срок до трёх месяцев.

Закономерно, что для кабинного экипажа приоритетной оказывается личностная идентичность («Я — уникальная личность»), отражая меньшую или менее продолжительную вовлечённость в профессиональную группу. Рост продолжительности выполняемых авиаперелётов прямо взаимосвязан с повышением значимости семейно-ролевых оснований образа Я («Я — муж / жена»), что представляется вполне закономерным — дальние рейсы, в отличие от так называемых «разворотных», связаны с обязательностью продолжительного, иногда многодневного отдыха в пункте назначения перед обратным вылетом и, соответственно, длительностью отрыва от дома и семьи.

Влияние рассматриваемых детерминант на статус идентичности носит несколько иной характер (Табл. 9). У членов экипажей со стажем более девяти лет значительно реже отмечается достигнутая позитивная идентичность, и чаще — мораторий или же гиперидентичность. Представители лётного экипажа по сравнению с кабинным также реже демонстрируют достигнутую идентичность при заметно большей частоте гиперидентичности. Такое влияние опыта и квалификации экипажей воздушных судов на статус их идентичности может быть связано с поглощением своим статусом, ролью, высокой положительной оценкой своих качеств, стремлением достичь цели любой ценой, что может приводить к нарушению гибких отношений с социумом, неприятию критики и так далее. Воздействие продолжительности рейсов в данном случае имеет нелинейный характер — наиболее благоприятный статус идентичности наблюдается при средней длительности выполняемых рейсов (пять–восемь часов).

Таблица 9. Статус идентичности экипажей воздушных судов в зависимости от рассматриваемых профессиональных детерминант (% от числа ответивших)

Статус идентичности	Профессиональные детерминанты образа мира							Все (N = 79)
	Стаж, лет		Вид экипажа		Продолжительность рейсов, часов			
	0–9 (n = 43)	> 9 (n = 36)	Лётный (n = 10)	Кабинный (n = 69)	1–4 (n = 35)	5–8 (n = 34)	> 8 (n = 10)	
Преждевременная идентичность	0	2.8	0	1.4	2.8	0	0	1.3
Диффузная идентичность	0	0	0	0	0	0	0	0
Мораторий	14	22.2	10	18.8	22.9	14.7	10	17.7
Достигнутая идентичность	72	50	40	65.2	54.3	70.6	60	62
Гиперидентичность	14	25	50	14.5	20	14.7	30	19

Дальность временной перспективы не обнаруживает какой-либо определённой зависимости от стажа профессиональной деятельности и продолжительности выполняемых рейсов (Табл. 10). Вид экипажа, напротив, здесь оказывается достаточно значимым фактором — члены лётного экипажа характеризуются уверенным планированием на более длительный срок, что, по-видимому, связано с большей определённостью и «гарантированностью» их будущего как более «дефицитных» и востребованных специалистов.

Таблица 10. Временная перспектива экипажей воздушных судов в зависимости от рассматриваемых профессиональных детерминант (% от числа ответивших)

Дальность временной перспективы	Профессиональные детерминанты образа мира							Все (N = 80)
	Стаж, лет		Вид экипажа		Продолжительность рейсов, часов			
	0–9 (n = 43)	> 9 (n = 37)	Лётный (n = 10)	Кабинный (n = 70)	1–4 (n = 35)	5–8 (n = 35)	> 8 (n = 10)	
Один–два месяца	14	27	0	22.9	14.3	20	40	20
Полгода	28	16.2	20	22.9	25.7	23	10	22.5
Один год	21	29.7	40	22.9	22.8	25.7	30	25
Два года	11.6	8	0	11.4	14.3	8.6	0	10
Три–четыре года	2.3	2.7	10	1.4	0	5.7	0	2.5
5–10 лет	23.2	13.5	30	17	20	17	20	18.8
10 лет и более	0	0	0	0	0	0	0	0
Затрудняюсь ответить	0	2.7	0	1.4	2.9	0	0	1.3

Большинство членов лётных экипажей, вне зависимости от стажа работы, согласны с утверждением, что время, в котором они живут, — это их время, при этом у представителей лётного экипажа это проявляется наиболее ярко (Таблица 11), что, вероятно, связано с большей осознанностью и удовлетворённостью профессиональной самореализацией. Продолжительность выполняемых рейсов прямо взаимосвязана с частотой ориентирующихся на настоящее, и обратно — с долей ориентирующихся на прошлое. Это может объясняться тем, что работа на дальних рейсах ассоциируется с профессиональными достижениями, возможностью большего налёта часов в единицу времени, считаясь поэтому более престижной и «выгодной», что определяет большую удовлетворённость сегодняшней жизнью.

Таблица 11. Временная ориентация экипажей воздушных судов в зависимости от рассматриваемых профессиональных детерминант (% от числа ответивших)

Индикаторы временной ориентации	Профессиональные детерминанты образа мира							Все (N = 80)
	Стаж, лет		Вид экипажа		Продолжительность рейсов, часов			
	0–9 (n = 43)	> 9 (n = 37)	Лётный (n = 10)	Кабинный (n = 70)	1–4 (n = 35)	5–8 (n = 35)	> 8 (n = 10)	
Время, в котором мы сейчас живём, — это моё время	69.8	62	80	64.3	57	71.4	80	66.3
Моё время ушло	7	8	0	8.5	8.6	8.6	0	7.5
Моё время ещё не пришло	21.0	19	20	20.0	25.7	17.1	10	20
Затрудняюсь ответить	2.3	10.8	0	7.0	8.6	2.9	10	6.3

Отношение к своему настоящему, прошлому и будущему у экипажей воздушных судов также связано с особенностями их профессиональной деятельности (Таблица 12). Описываемой группе в целом свойственна положительная оценка всех временных локусов, тип профессиональной деятельности в данном случае не является значимым фактором. Членам экипажей со стажем работы более девяти лет чаще присуще позитивное ценностное отношение к своему прошлому, которое воспринимается как наполненное смыслом, а также представление о том, что оно было контролируемым, характеризовавшимся целенаправленной активностью. При этом им менее свойственно положительное эмоциональное отношение к своему будущему, что, возможно, связано с ограниченностью перспективы дальнейшего карьерного роста. Продолжительность полётов отчетливо взаимосвязана со степенью позитивности восприятия и настоящего, и прошлого, и будущего, что, по-видимому, определяется преимуществами и предпочтениями выполнения дальнемагистральных рейсов, описанными выше.

Таблица 12. Аттитюды ко времени экипажей воздушных судов в зависимости от рассматриваемых профессиональных детерминант (средние баллы)

Аттитюды ко времени	Профессиональные детерминанты образа мира							Все N = 80
	Стаж, лет		Вид экипажа		Продолжительность рейсов, часов			
	0–9 (n = 43)	> 9 (n = 37)	Лётный (n = 10)	Кабинный (n = 70)	1–4 (n = 35)	5–8 (n = 35)	> 8 (n = 10)	
Настоящее								
Эмоциональное отношение	5.2	5	5.2	5	4.9*	5.0*	6.0*	5.1
Ценностное отношение	5.4	5.2	5.5	5.3	5.1*	5.3	6.1*	5.3
Личностный контроль	5.2	5	5.2	5.1	4.8*	5.1*	5.9*	5.1
Прошлое								
Эмоциональное отношение	5.2	5.4	5.2	5.3	5.4	5.1	5.8	5.3
Ценностное отношение	5.3*	5.7*	5.5	5.5	5.4*	5.2	6.1*	5.5
Личностный контроль	5.2*	5.7*	5.2	5.4	5.4*	5.2	6.3*	5.4
Будущее								
Эмоциональное отношение	6.1*	5.6*	5.6	5.9	5.7*	5.9	6.4*	5.9
Ценностное отношение	6.5	6	5.7	6.3	6.1	6.3	6.7	6.2
Личностный контроль	6	5.7	5.5	5.9	5.7	5.9	6.3	5.8

Примечание: * — достоверные различия при $p < 0,05$.

Общая осмысленность жизни и её отдельных временных локусов у экипажей воздушных судов существенно не зависит от анализируемых профессиональных факторов (Табл. 13). Вместе с тем продолжительность выполняемых рейсов достоверно взаимосвязана с выраженностью представления об управляемости жизни, убеждением в том, что человек способен её контролировать, свободно принимать те или иные решения и реализовывать их, что ещё раз подтверждает закономерности, выявленные ранее.

Таблица 13. Смысложизненные ориентации экипажей воздушных судов в зависимости от рассматриваемых профессиональных детерминант (стандартизованные баллы)

Шкалы СЖО	Профессиональные детерминанты образа мира							Все (N = 80)
	Стаж, лет		Вид экипажа		Продолжительность рейсов, часов			
	0–9 (n = 43)	> 9 (n = 37)	Лётный (n = 10)	Кабинный (n = 70)	1–4 (n = 35)	5–8 (n = 35)	> 8 (n = 10)	
ОЖ	5.3	4.6	6.3	4.8	4.3	5.4	6.1	5.0
Цели	4.5	5.1	5.8	4.7	4.1	5.4	5.2	4.8
Процесс	5.0	4.1	5.9	4.4	4.0	4.8	6.2	4.6
Результат	4.8	3.9	5.9	4.2	3.7	4.7	5.7	4.4
Локус контроля — Я	5.8	5.5	7.0	5.4	5.2	5.9	6.2	5.6
Локус контроля — жизнь	6.2	5.6	6.9	5.8	5.1*	6.4*	7.3*	5.9

Примечание: * — достоверные различия при $p < 0,05$.

Структура ценностных предпочтений экипажей воздушных судов демонстрирует зависимость от всех рассматриваемых детерминант (Табл. 14). Лётный экипаж в сравнении с кабинным ожидаемо характеризуется большей долей ориентирующихся на ценности индивидуализации и социализации, то есть более высоким уровнем ценностного развития. Не вполне типичным является увеличение доли отнесённых к промежуточному ценностному типу с увеличением стажа профессиональной деятельности, что свидетельствует в пользу высказанного предположения о развитии у членов экипажей ценностно-смыслового кризиса профессионального самоопределения. Очевидно, что здесь речь идёт не об увеличении доли исследуемых с несформировавшейся ценностной системой, а, скорее, о профессионально обусловленной «перестройке» системы ценностей.

Таблица 14. Ценностные ориентации экипажей воздушных судов в зависимости от рассматриваемых профессиональных детерминант (% от числа ответивших)

Ценностный тип	Профессиональные детерминанты образа мира							Все (N = 79)
	Стаж, лет		Вид экипажа		Продолжительность рейсов, часов			
	0–9 (n = 43)	> 9 (n = 36)	Летный (n = 10)	Кабинный (n = 69)	1–4 (n = 35)	5–8 (n = 34)	> 8 (n = 10)	
Адаптирующийся	46.5	36	40	42	34.3	38.2	80	41.8
Социализирующийся	25.6	19.4	30	21.7	22.9	26.5	10	22.8
Индивидуализирующийся	4.6	2.8	10	2.9	5.7	2.9	0	3.8
Промежуточный	23.3	41.7	20	33.3	37.1	32.4	10	31.6

Это отчасти подтверждается достаточно специфической трансформацией ценностных приоритетов по мере увеличения длительности выполняемых авиAPERелётов — при сокращении процента «не определившихся» в ценностном отношении отчетливо растет доля ориентирующихся на «низшие» адаптационные ценности экономической и физической безопасности, а число направленных на «высшие» ценности индивидуализации (самореализация, свобода, творчество), напротив, сокращается. Указанная тенденция может свидетельствовать о том, что ассоциируемая с большей дальностью рейсов профессиональная успешность имеет достаточно высокую психологическую «цену» адаптации к более сложным условиям профессиональной деятельности.

Выводы

1. Содержание и характер профессиональной деятельности, её общий стаж и длительность периодов её осуществления, отражающие специфику профессионального образа жизни экипажей морских и воздушных судов, оказывают существенное влияние как на пространственно-временные, так и на ценностно-смысловые составляющие их образа мира.

2. Особенности профессиональной деятельности экипажей морских судов являются значимыми детерминантами формирования их образа мира. Деятельность судовой команды, в отличие от командного состава, сопряжена с большей дальностью временной перспективы, позитивным восприятием и ощущением контролируемости своего настоящего и будущего, а также более высоким уровнем сформированности ценностной системы. Несущие вахтенную службу, по сравнению с имеющими безвахтенный график, проявляют большую значимость гендерной идентичности, ориентируются на прошлое или будущее, характеризуются большей осмысленностью жизни и её прожитого этапа.

3. Продолжительность рейсов, выполняемых экипажами морских судов, взаимосвязана с увеличением дальности их временной перспективы, большей ориентацией на прошлое или будущее, осознанием значимых для себя ценностей. Средняя продолжительность рейсов (четыре–пять месяцев) выступает отчётливой детерминантой достижения позитивной идентичности, стремления жить настоящим, общей осмысленности жизни, направленности на ценности семьи, карьеры и признания со стороны окружающих.

4. Длительность стажа профессиональной деятельности экипажей морских судов сопряжена со снижением значимости их образа себя как профессионала, уменьшением дальности временной перспективы, ориентацией на прошлое и менее позитивным восприятием настоящего и будущего, общей дезорганизацией и снижением уровня развития ценностной системы, переориентацией на «низшие» ценности выживания.

5. Тип профессиональной деятельности экипажей воздушных судов также является значимой детерминантой формирования их образа мира. Лётный экипаж, по сравнению с

кабинным, характеризуется большей значимостью профессиональной идентичности, относительно большей частотой гиперидентичности, большей дальностью временной перспективы, удовлетворённостью своим настоящим, более высоким уровнем развития ценностной системы.

6. Продолжительность выполняемых авиарейсов прямо взаимосвязана с повышением значимости семейно-ролевых оснований образа Я, частотой ориентации на настоящее, позитивностью восприятия своего прошлого, настоящего и будущего, выраженностью представления о свободе в принятии решений и об управляемости своей жизни, определённой переориентацией на ценности экономической и физической безопасности. Средняя продолжительность выполняемых рейсов (пять–восемь часов) отчётливо предопределяет достижение позитивной идентичности.

7. Длительность стажа профессиональной деятельности экипажей воздушных судов сопряжена с увеличением частоты моратория идентичности или же гиперидентичности, более позитивным отношением к своему прошлому, и более негативным — к своему будущему, определённой ценностной дезориентацией и общим снижением уровня сформированности ценностной системы.

Ограничения исследования

Представленная работа обладает ограничениями, связанными, во-первых, с тем, что количественная выборка не является полностью репрезентативной, поскольку в исследовании приняли участие работники отдельных российских судовых и авиационных компаний, что не даёт возможность экстраполировать полученные результаты на все экипажи морских и воздушных судов; во-вторых, с относительно небольшим общим размером количественной выборки и выделяемых подгрупп, что могло отразиться на значимости некоторых показателей в силу недостаточности статистической мощности; и, в-третьих, с отсутствием учёта потенциально значимых индивидуальных обстоятельств жизни испытуемых, таких как наличие семьи, условия проживания и тому подобное.

Заключение

Результаты проведённого исследования свидетельствуют, что особенности профессионального образа жизни экипажей морских и воздушных судов оказывают влияние на содержательные характеристики их образа мира. При этом тип и стаж профессиональной деятельности в данном случае оказываются относительно менее значимыми детерминантами по сравнению с преимущественной длительностью плаваний или авиаперелётов. Такая длительность, являясь специфической характеристикой описываемых профессий, по существу определяет степень разрыва между чередующимся с определённой ритмичностью «домашним» и «рейсовым» образами жизни.

Выраженное и продолжительное изменение пространственно-временных параметров среды жизнедеятельности экипажей морских и воздушных судов обуславливает формирование нового, профессионального хронотопа — «хронотопа плавания» или «хронотопа авиаперелёта». В отличие от скорее линейного «хронотопа дороги» или «хронотопа путешествия», подробно описанных в литературоведении, его смысл заключается в обязательном возвращении. Таким образом, описываемый профессиональный образ жизни отличается постоянно повторяющимся перемещением из одного хронотопа в другой и обратно, что придаёт ему циклический характер.

Специфический образ жизни, связанный с расширением пространственно-временных границ осуществления профессиональной деятельности, особенно характерным для дальних плаваний и дальних авиаперелётов, обуславливает обогащение образа мира новыми смыслами и ценностями. При этом, по-видимому, наиболее продуктивной в плане формирования целостной системы хромотопических характеристик образа мира является средняя продолжительность выполняемых рейсов, позволяющая сбалансировать позитивные и негативные психологические эффекты описываемых видов профессиональной деятельности.

Литература

- Браун, О. А. Серый, А. В., Яницкий, М. С., Аркузин, М. Г., Аршинова, Е. В. (2022). *Я-концепция личности как система идентичностей: структурно-содержательные характеристики и динамика в процессе обучения в вузе*. Кемерово: Кемеровский государственный университет.
- Гаранина, О. А. (2015). Особенности организации времени жизни специалистов, работающих в режиме сменного графика. *Организационная психология*, 5(2), 10–25.
- Ежов, С. Н. (2021). *Джетлаг — синдром смены часовых поясов: прогнозирование, профилактика, коррекция*. М: ГЭОТАР-Медиа.
- Зинченко, В. П. (2011). Ценности в структуре сознания. *Вопросы философии*, 8, 85–97.
- Истомина, О. А. (2005). *Пространственно-временные компоненты образа мира моряков в длительном рейсе*: Дис. ... канд. психол. наук., Владивосток.
- Климов, Е. А. (1995). *Образ мира в разнотипных профессиях*. М.: МГУ.
- Клочко, В. Е. Галажинский, Э. В., Краснорядцева, О. М., Лукьянов, О. В. (2015). Системная антропологическая психология: понятийный аппарат. *Сибирский психологический журнал*, 56, 9–20.
- Краснорядцева, О. М. (2003). Психологический механизм «вписывания» информации в профессиональный образ мира. В сб.: *Теория деятельности: фундаментальная наука и социальная практика (к 100-летию А. Н. Леонтьева)* (80–83). М.: МГУ.
- Кун, М., Макпартленд, Т. (1984). Эмпирическое исследование установок личности на себя. В сб.: Г. М. Андреева, Н. Н. Богомолова, Л. А. Петровская (ред.), *Современная зарубежная социальная психология. Тексты* (180–188). М.: Изд-во Моск. ун-та.
- Леонтьев, А. Н. (2005). *Деятельность. Сознание. Личность*. М.: Смысл: Академия.
- Леонтьев, Д. А. (1992). *Тест смысложизненных ориентаций (СЖО)*. М.: Смысл.
- Муздыбаев, К. (2000). Переживание времени в период кризисов. *Психологический журнал*, 21(4), 5–21.
- Неяскина, Ю. Ю. (2017). Временная перспектива личности в контексте профессионального образа жизни. *Вестник КРАУНЦ. Гуманитарные науки*, 1, 50–62.
- Нюттен, Ж. (2004). *Мотивация, действие и перспектива будущего*. М.: Смысл.
- Серкин, В. П. (2009). Взаимосвязь образа мира и образа жизни. *Мир психологии*, 4, 109–119.
- Серкин, В. П. (2012). Профессиональная специфика образа мира и образа жизни. *Психологический журнал*, 33(4), 78–90.
- Серый, А. В. (2002). *Психологические механизмы функционирования системы личностных смыслов*. Кемерово: Кузбассвузиздат.
- Склеинис, В. А. (2015). Специфика развития образа мира в разнотипных профессиях. *Организационная психология*, 5(1), 34–58.
- Стрелков, Ю. К. (2001). *Инженерная и профессиональная психология: учеб. пособие*. М.: Академия; Высшая школа.

- Ханина, И. Б. (2009). Образ мира и профессиональный мир. *Мир психологии*, 4, 179–187.
- Черемискина, И. И. (2008). *Пространственно-временной аспект образа мира у представителей разнотипных профессий*: Дис. ... канд. психол. наук., Владивосток.
- Шнейдер, Л. Б. (2007). *Личностная, гендерная и профессиональная идентичность: теория и методы диагностики*. М.: МПСИ.
- Яницкий, М. С. (2020). Система ценностных ориентаций личности и социальных общностей: структурно-динамическая модель и ее применение в психологических исследованиях и психологической практике. *Вестник Кемеровского государственного университета*, 1, 194–206.
- Яницкий, М. С., Серый, А. В., Браун, О. А. и др. (2021). Образ мира как психологическая система и его природно-средовые детерминанты. *Сибирский психологический журнал*, 80, 6–29.
- Inglehart, R. (1971). The silent revolution in Europe: intergenerational change in post-industrial societies. *American Political Science Review*, 65, 991–1017.

Поступила 23.07.2023



Professional determinants of the image of the world of ships and aircraft crews

Mikhail S. YANITSKIY

ORCID: 0000-0003-3049-8594

Andrey V. SERYY

ORCID: 0000-0002-9318-4333

Olga A. BRAUN

ORCID: 000-0002-1213-9558

Roman O. BALABASHCHUK

ORCID: 000-0001-9034-3274

Kemerovo State University, Kemerovo, Russian Federation

Yulia Y. NEYASKINA

ORCID: 0000-0003-3223-6512

Vitus Bering Kamchatka State University, Petropavlovsk- Kamchatsky, Russian Federation

Abstract. *The purpose* of the study is to identify the nature of the influence of the features of professional activity on the spatial-temporal and value-semantic components of the image of the world of the crews of ships and aircraft. *Methodology.* As professional determinants of the image of the world, the experience of the relevant professional activity, its type, as well as the usual duration of the flights performed were analyzed. The type of professional activity of the crews of sea vessels was established by the fact of belonging to the command staff or the ship's crew, as well as the watch or watchless type of service, for the crews of aircraft — by belonging to the flight or cabin crew. The study involved 90 sailors of Russian cargo and fishing vessels, as well as 80 crew members of Russian passenger aircraft. *Results.* The specific lifestyle associated with the expansion of the spatial and temporal boundaries of professional activity, especially manifested in long-distance voyages and long-distance air travel, causes the enrichment of the image of the world with new meanings and values. A pronounced and prolonged change in the parameters of the life environment, and, accordingly, the lifestyle of the crews of ships and aircraft, causes the formation of a new, professional chronotope for them. The described professional activity is characterized by a constantly recurring movement from one chronotope to another and back, having a cyclical character. The most productive for the formation of the image of the world is the average duration of the flights performed, which allows balancing the positive and negative psychological effects of the described types of professional activity. *Conclusions.* The specifics of the professional activity of the crews of ships and aircraft determine the features of the spatial-temporal and value-semantic components of their image of the world. The type and length of professional activity in this case turn out to be less significant determinants compared to the predominant duration of voyages or air travel. Such duration, being a specific characteristic of the described professions, determines the degree of gap between the “home” and “flight” lifestyles alternating with a certain rhythm. *The value of the results* lies in the possibility of their use in the practice of psychological support of the professional activities of the crews of ships and aircraft.

Keywords: image of the world, chronotope, professional activity, crews of ships and aircraft.

References

- Braun, O. A. Seryy, A. V., Janickiy, M. S., Arkuzin, M. G., Arshinova, E. V. (2022). *Ya-koncepcija lichnosti kak sistema identichnostej: strukturno-soderzhatel'nye harakteristiki i dinamika v processe obuchenija v vuze* [Self-concept of personality as a system of identities: structural and content characteristics and dynamics in the process of studying at the university]. Kemerovo: Kemerovskij gosudarstvennyj universitet. (In Russian)
- Cheremiskina, I. I. (2008). *Prostranstvenno-vremennoj aspekt obraza mira u predstavitelej raznotipnyh professij* [The spatio-temporal aspect of the image of the world among representatives of different types of professions]: Dis. ... kand. psihol. nauk., Vladivostok. (In Russian)
- Ezhov, S. N. (2021). *Dzhetlag — sindrom smeny chasovyh pojasov: prognozirovanie, profilaktika, korrekcija* [Jet lag—time zone change syndrome: prediction, prevention, correction]. M: GJeOTAR-Media. (In Russian)
- Garanina, O. A. (2015). Osobennosti organizacii vremeni zhizni specialistov, rabotajushhijh v rezhime smennogo grafika [Features of the organization of the life time of specialists working in the shift schedule mode]. *Organizational Psychology*, 5(2), 10–25. (In Russian)
- Hanina, I. B. (2009). Obraz mira i professional'nyj mir [Image of the world and the professional world]. *Mir psihologii*, 4, 179–187. (In Russian)
- Inglehart, R. (1971). The silent revolution in Europe: intergenerational change in post-industrial societies. *American Political Science Review*, 65, 991–1017.
- Istomina, O. A. (2005). *Prostranstvenno-vremennye komponenty obraza mira morjakov v dlitel'nom reyse* [Space-time components of the image of the world of sailors on a long voyage]: Dis. ... kand. psihol. nauk., Vladivostok. (In Russian)
- Klimov, E. A. (1995). *Obraz mira v raznotipnyh professijah* [The image of the world in different professions]. M.: MSU. (In Russian)
- Klochko, V. E. Galazhinskij, Je. V., Krasnorjadceva, O. M., Luk'janov, O. V. (2015). Sistemnaja antropologicheskaja psihologija: ponjatijnyj apparat [Systemic anthropological psychology: conceptual apparatus]. *Sibirskij psihologicheskij zhurnal*, 56, 9–20. (In Russian)
- Krasnorjadceva, O. M. (2003). Psihologicheskij mehanizm «vpsyvanija» informacii v professional'nyj obraz mira [The psychological mechanism of “fitting” information into the professional image of the world]. V sb.: *Teorija dejatel'nosti: fundamental'naja nauka i social'naja praktika (k 100-letiju A. N. Leont'eva)* (80–83). M.: MSU. (In Russian)
- Kuhn, M., McPartland, T. (1984). Empiricheskoye issledovaniye ustanovok lichnosti na sebya [Empirical study of personality attitudes toward oneself]. V sb.: G. M. Andreyeva, N. N. Bogomolova, L. A. Petrovskaya (red.), *Sovremennaya zarubezhnaya sotsial'-naya psihologiya. Teksty* (180–188). M.: Izd-vo Mosk. un-ta. (In Russian)
- Leont'ev, A. N. (2005). *Dejatel'nost'. Soznanie. Lichnost'* [Activity. Conscience. Personality]. M.: Smysl: Akademija. (In Russian)
- Leont'yev, D. A. (1992). *Test smyslozhiznennykh oriyentatsiy (SZhO)* [Test of life-meaning orientations (LSO)]. M.: Smysl. (In Russian)
- Muzdybaev, K. (2000). Perezhivanie vremeni v period krizisov [Experiencing time during crises]. *Psihologicheskij zhurnal*, 21(4), 5–21. (In Russian)
- Nejaskina, Yu. Yu. (2017). Vremennaja perspektiva lichnosti v kontekste professional'nogo obraza zhizni [The temporal perspective of a personality in the context of a professional lifestyle]. *Vestnik KRAUNC. Gumanitarnye nauki*, 1, 50–62. (In Russian)
- Nuttin, J. (2004). *Motivatsiya, deystviye i perspektiva budushchego* [Motivation, action and future perspective.]. M.: Smysl. (In Russian)

- Serkin, V. P. (2009). Vzaimosvjaz' obraza mira i obraza zhizni [The relationship between the image of the world and the way of life]. *Mir psihologii*, 4, 109–119. (In Russian)
- Serkin, V. P. (2012). Professional'naja specifika obraza mira i obraza zhizni [Professional specifics of the image of the world and lifestyle]. *Psihologicheskij zhurnal*, 33(4), 78–90. (In Russian)
- Seryj, A. V. (2002). *Psihologicheskie mehanizmy funkcionirovanija sistemy lichnostnyh smyslov* [Psychological mechanisms of functioning of the system of personal meanings.]. Kemerovo: Kuzbassvuzizdat. (In Russian)
- Shneider, L. B. (2007). *Lichnostnaja, gendernaja i professional'naja identichnost': teorija i metody diagnostiki* [Personal, gender and professional identity: theory and methods of diagnosis]. M.: MPSI. (In Russian)
- Sklejnis, V. A. (2015). Specifika razvitiya obraza mira v raznotipnyh professijah [The specifics of the development of the image of the world in different professions]. *Organizational Psychology*, 5(1), 34–58. (In Russian)
- Strelkov, Yu. K. (2001). *Inzhenernaja i professional'naja psihologija* [Engineering and Professional psychology]. M.: Akademia; Vysshaja shkola. (In Russian)
- Yanickiy, M. S. (2020). Sistema cennostnyh orientacij lichnosti i social'nyh obshhnostej: strukturno-dinamicheskaja model' i ee primenenie v psihologicheskikh issledovanijah i psihologicheskoj praktike [The system of value orientations of personality and social communities: structural-dynamic model and its application in psychological research and psychological practice]. *Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta*, 1, 194–206. (In Russian)
- Yanickiy, M. S., Seryy, A. V., Braun, O. A. et al. (2021). Obraz mira kak psihologicheskaja sistema i ego prirodno-sredovye determinanty [The image of the world as a psychological system and its natural and environmental determinants]. *Sibirskij psihologicheskij zhurnal*, 80, 6–29. (In Russian)
- Zinchenko, V. P. (2011). Cennosti v strukture soznaniya [Values in the structure of consciousness]. *Voprosy filosofii*, 8, 85–97. (In Russian)

Received 23.07.2023