

АВТЕНТИЧНІСТЬ У СТРУКТУРІ СТРЕС-ДОЛАЮЧОЇ ПОВЕДІНКИ ФАХІВЦЯ
МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Сорока О. М. доктор психологічних наук,
доцент, Дунайський інститут Національного
університету «Одеська морська академія»
<https://orcid.org/0000-0003-1637-3437>

У статті обговорюється проблема переживання автентичності під час подолання важких ситуацій у фахівців морського транспорту. Автором представлено модель і критерії оцінювання автентичності у структурі долаючої поведінки фахівця морського транспорту. Встановлено позитивні кореляційні зв'язки між проблемно-орієнтованими копінг-стратегіями зі смисловими та ціннісними критеріями автентичності; від'ємні кореляції між емоційно-орієнтованим подоланням та ціннісним, власне автентичним і рефлексивним критеріями автентичності; позитивна кореляція емоційного подолання із позицією симбіотичного донора як компонента смислового критерію автентичності. Виокремлені типи фахівців морського транспорту відрізняються структурою копінг-поведінки, смисловими рівнями та проявами автентичності.

Ключові слова: фахівець морського транспорту; автентичність; важкі ситуації; педагог; копінг-поведінка; долаюча поведінка.

Вступ. Актуальність дослідження визначено роллю автентичності у збереженні психоемоційного здоров'я та психологічного благополуччя фахівців морського транспорту через пошук ефективних копінг-стратегій із важкими життєвими ситуаціями в умовах підвищеної стресогенності їхнього професійного життя (К.А. Косенко, 2020; С.Б. Кузікова, 2021; Є.М. Потапчук, 2004; М.С. Корольчук, В.М. Крайнюк, А.Ф. Косенко, Т.І. Кочергіна, 2002). Вбачається за важливе враховувати досягнення педагогом автентичності із кількох причин. По-перше, з огляду на зв'язок автентичності із кількома показниками психологічного благополуччя, важливо визначити тип копінг-поведінки у фахівців морського транспорту, який допомагає досягати автентичності, або сприяє її збереженню (A.Wood, A.Linley, J.Maltby, M.Baliousis, S.Joseph, 2008, 386). По-друге, необхідно оцінювати автентичність у долаючій поведінці за допомогою певних компонентів. По-третє, розуміння взаємозв'язку автентичності із певними копінг-стратегіями прояснить механізми професійної деформації та емоційного вигорання фахівця морського транспорту.

Під автентичністю у структурі поведінки фахівця морського транспорту, що долає труднощі, будемо розуміти інтегративну складну особистісну

властивість, що формується відповідно до особистісного розвитку людини та сприяє реалізації професійного покликання і збереженню її самототожності за умов подолання стресу чи важкої ситуації). Під долаючою поведінкою будемо розуміти цілеспрямовану соціальну поведінку, завдяки якій суб'єкт здатен впоратися зі стресом (скрутною ситуацією) адекватними особистісними особливостями та ситуацією способами через усвідомлені стратегії дій (копінг-стратегії).

На основі теоретико-методологічного аналізу наявних досліджень було розроблено модель автентичності із виокремленням її критеріїв та компонентів (A.Wood, A.Linley, J.Maltby, M.Baliousis, S.Joseph, 2008, 389). Розроблено такі компоненти автентичності: смисловий (смислові рівні у структурі особистості педагога за М.Мироновою), ціннісний (цілепокладання, емоційність життя, задоволеність самореалізацією, локус контролю Я, керованість життям), рефлексійний (рефлексія минулого досвіду, загальний рівень рефлексивності), поведінковий (копінг-стратегії, які дозволяють реагувати відповідно до істинного «Я»), власне автентичний (автентичне життя, самовичуження, прийняття зовнішнього впливу).

У дослідженні взяло участь 100 фахівців морського транспорту. Вік

об'єктуваних - 23-55 років, середній стаж - 15 років. Репертуар діагностичного інструментарію містив методику «Смисложиттєві орієнтації» (в адаптації Д.Леонтєєва), методику діагностики рефлексії А.Карпова, методику діагностики онтогенетичної рефлексії М.Фетіскіна, опитувальник КПСС («Дослідження копінг-поведінки у стресових ситуаціях» в адаптації Т. Крюкової), копінг-тест «Опитувальник про способи копінгу», методику вивчення смислових рівнів у структурі особистості педагога (М.Миронової), методику «Шкала автентичності особистості» (А.Вуд, в адаптації С.Нартової-Бочавер і В.Бардадімова). Результати даних проаналізовано у програмі STATISTICA.10 (критерій Спірмена, метод дендрограми за методом одиночного зв'язку).

Мета дослідження - опис проявів автентичності у стрес-долаючій поведінці фахівців морського транспорту.

Завдання дослідження: теоретично обґрунтувати проблему автентичності у стрес-долаючій поведінці фахівців

морського транспорту; описати структуру автентичності в їхній стрес-долаючій поведінці через її критерії та компоненти; провести емпіричне дослідження автентичності у копінг-поведінці фахівців морського транспорту; проаналізувати результати та зробити висновки.

Теоретичне підґрунтя. Копінг як наукова проблема залишається предметом ґрунтовних наукових розвідок у сучасній психології. Найбільш відомими серед зарубіжних дослідників є Р.Лазарус, А.Райт, С.Фолкмен, К.Форд та ін. Українські психологи та педагоги теж ґрунтовно опановують цю проблематику, зокрема, А.І. Дудка, Г.В. Католик, А.Кіяс, Н.В. Родіна, А.В. Сидоренко, Т.А. Ткачук та ін.

Методи дослідження – тестування, методи математичної статистики.

Результати та обговорення. Результати дослідження було проаналізовано за допомогою кореляційного аналізу за Спірменом для встановлення зв'язків між компонентами автентичності та стратегій долаючої поведінки у фахівців морського транспорту (табл. 1).

Таблиця 1

Результати кореляційного аналізу за Спірменом (зв'язки копінгів і власне автентичного компонента) (n=76)

Копінг-стратегії	Власне автентичний компонент		
	Автентичне життя	Прийняття зовнішнього впливу	Самовідчуження
Прийняття відповідальності	–	0,327**	–
Емоційно-орієнтований копінг	–0,197*	–	–
Конфронтація	–	0,241*	0,225*
Дистанціювання	–	–	0,213*
Самоконтроль	–0,223*	0,344**	0,207*
Втеча-уникнення	–	0,250*	0,235*

Примітка: * – $p \leq 0,05$; ** $p \leq 0,01$ – зв'язок відсутній.

У вибірці фахівців морського транспорту кореляційний аналіз показав незначний від'ємний негативний зв'язок «автентичного життя» із копінгом «Самоконтроль» ($r = -0,197$, за $p < 0,05$) та емоційно-орієнтованим копінгом ($r = -0,223$, за $p < 0,05$), що можна пояснити тим, що збільшення самоконтролю передбачає їхню схильність до приховування від оточення власних переживань у зв'язку зі скрутною ситуацією, зниження автентичності відбувається внаслідок придушення та труднощів у висловлюванні власних

переживань. У такому разі переважання цих стратегій у фахівців морського транспорту веде до зниження автентичного життя та автентичності загалом. Значущий позитивний зв'язок прийняття зовнішнього впливу у них пов'язаний із копінгами самоконтролю ($r = 0,344$ за $p < 0,01$) і прийняттям відповідальності ($r = 0,327$ за $p < 0,01$). Цей зв'язок можна пояснити можливим збільшенням внутрішнього напруження внаслідок такого копінгу та зниженням можливості проживання автентичного життя. Виявлено незначний

позитивний зв'язок між самовідчуженням і копінгамі конфронтації ($r=0,225$ за $p<0,05$), дистанціювання ($r=0,213$ за $p<0,05$), самоконтролю ($r=0,207$ за $p<0,05$), втечі-уникнення ($r=0,235$ за $p<0,05$) вказує на те, що при зростанні рівня самовідчуження («втрати контакту із собою») стрес-долаюча поведінка фахівців морського транспорту характеризується збільшенням контролю над собою з одночасним дистанціюванням

та уникненням проблемної ситуації, але можливістю конфронтувати через зростаюче емоційне напруження. Показники рефлексивного компонента автентичності демонструють значний позитивний зв'язок між копінгамі «прийняття відповідальності» ($r=0,263$ за $p\leq 0,01$), емоційним доланням ($r=0,297$ за $p\leq 0,01$) і загальною рефлексивністю (табл. 2).

Таблиця 2

Результати кореляційного аналізу за Спірменом (зв'язки копінгів і рефлексивного компонента) (n=76)

Копінг-стратегії	Рефлексивний компонент	
	Онтогенетична рефлексія	Загальна рефлексія
Пошук соціальної підтримки	–	0,253*
Прийняття відповідальності	0,441**	0,263**
Планування вирішення проблеми	-0,472**	–
Емоційно-орієнтований копінг	0,396**	0,297**

Примітка: * – $p\leq 0,05$; ** $p\leq 0,01$ – зв'язок відсутній.

Ці зв'язки є закономірними, оскільки, по-перше, такому фахівцеві необхідно аналізувати власну діяльність і прогнозувати наслідки її результатів щодо своїх колег по роботі, відповідно, рівень його відповідальності зростає. По-друге, емоційні стратегії подолання у фахівців морського транспорту можуть бути пов'язаними з емоційною розрядкою або з ізоляцією почуттів (недопущення почуттів, адекватних ситуації) і самоконтролем. Цікавим є факт виявленого значного позитивного зв'язку між онтогенетичною рефлексією і копінгамі «прийняття відповідальності» ($r=0,441$ за $p\leq 0,01$) та емоційно-орієнтованим копінгом ($r=0,396$ за $p\leq 0,01$). У методику онтогенетичної рефлексії закладено зворотний принцип (що менший показник шкали, то вища властивість і навпаки). Таким чином, у цій вибірці зростання копінгів, пов'язаних із прийняттям відповідальності та емоційним копінгом, погіршують онтогенетичну рефлексію. Імовірно, ці фахівці приймають відповідальність не на підставі свого минулого досвіду, а на підставі інших показників.

Значущий від'ємний зв'язок між онтогенетичною рефлексією та копінгом

«планування розв'язання проблем» ($r=-0,472$ за $p\leq 0,01$) означає, що у цій групі цей копінг пов'язаний із дуже хорошою рефлексією минулого досвіду, адже він передбачає спроби подолання проблеми за рахунок аналізу ситуації та вироблення стратегії поведінки з врахуванням актуальних умов і минулого досвіду. Незначний позитивний зв'язок відзначено між копінгом «пошук соціальної підтримки» та загальною рефлексивністю ($r=0,253$ за $p\leq 0,05$), що дає підстави стверджувати про ситуативну можливість у таких фахівців морського транспорту використовувати зовнішні ресурси для розв'язання важких ситуацій. У цій групі респондентів виявлено значні позитивні зв'язки між смисловими рівнями у структурі особистості і деякими копінгамі (табл. 3).

Значущий позитивний зв'язок між егоцентричним рівнем і дистанціюванням ($r=0,262$ за $p\leq 0,01$) можна оцінити як специфіку особистості фахівців морського транспорту, які можуть ставитися до своїх колег по роботі як до засобу для досягнення власних цілей, внаслідок цього відбувається суб'єктивне зниження значущості труднощів і ступеня емоційної включеності.

**Результати кореляційного аналізу за Спірменом
(зв'язки копінгів і смислового компонента) (n=76)**

Копінг-стратегії	Смисловий компонент (основні шкали)				
	СА	СД	Ег	Гум	ГПДЦ
Дистанціювання	–	–	0,262**	–	–
Самоконтроль	–	–	–	–	0,257**
Позитивна переоцінка проблеми	–	–	–	0,263**	0,396**
Емоційно-орієнтований копінг	–	0,309**	–	–	–
Копінг уникнення	0,272**	–	–	–	–
Соціальне відволікання	–	–	–	–	0,218*

Примітка: СА - позиція симбіотичного акцептора; СД - позиція симбіотичного донора; Е - шкала егоцентричного рівня; Гум. - шкала гуманістичного рівня; ГПДЦ - шкала «Готовність прийняти духовні цінності». * – $p \leq 0,05$; ** $p \leq 0,01$; – зв'язок відсутній.

Значущі позитивні зв'язки між шкалою симбіотичного акцептора та копінгом уникання ($r=0,272$ за $p \leq 0,01$), шкалою симбіотичного донора та емоційно-орієнтованого копінгу ($r=0,309$ за $p \leq 0,01$) також можна оцінювати як специфічні особистісні особливості фахівців морського транспорту. Фахівець-донор і фахівець-акцептор мають спільні особливості, пов'язані із симбіозом: розмитість власних життєвих смислів, авторитарність та емоційно включену поведінку. Авторитарний фахівець, який вважає себе єдино правим і прагне самоствердження за рахунок своїх колег по роботі, на труднощі реагує за типом ухилення: заперечення або повного ігнорування проблеми, спалахів роздратування. Виявлений значний позитивний зв'язок між самоконтролем і готовністю до прийняття духовних цінностей ($r=0,257$ за $p \leq 0,01$) вказує на потребу цих фахівців у духовному розвитку та переважання раціонального підходу до проблемних ситуацій. Суттєвим фактом є значущі позитивні зв'язки між копінгом «позитивна переоцінка» із гуманістичним рівнем ($r=0,263$ за $p \leq 0,01$) і готовністю до прийняття духовних цінностей ($r=0,396$ за $p \leq 0,01$), які можна пояснити наявністю переосмислення проблеми у фахівців морського транспорту (надситуативне, філософське, духовне переосмислення) та які сприятимуть їхньому саморозвитку і розвитку автентичності.

Під час аналізу ціннісного компонента автентичності суттєвим фактом для цієї вибірки є наявність значущих негативних зв'язків копінгу «втеча-уникнення» із

цілепокладанням ($r=-0,283$ за $p \leq 0,01$), процесуальністю життя ($r=-0,343$ за $p \leq 0,01$), результативністю життя ($r=-0,421$ за $p \leq 0,01$), локусом контролю-Я ($r=-0,368$ за $p \leq 0,01$) і загальним показником смисложиттєвих орієнтацій (СЖО) ($r=-0,330$ за $p \leq 0,01$) (табл. 4).

Виявлені зв'язки можна пояснити тим, що зі збільшенням з боку фахівців морського транспорту неможливості розв'язання проблем, їхнього заперечення або ігнорування, а можливо, й ознак деструктивного копінгу (переїдання, вживання алкоголю), відбувається втрата смислу і незадоволеності власною професійною діяльністю, цілей у житті та інтересу до нього, підвищення екстернальності та, як наслідок, - втрата автентичності. Закономірними є значущі позитивні зв'язки між проблемно-орієнтованим копінгом і цілепокладанням ($r=0,266$ за $p \leq 0,01$), процесуальністю життя ($r=0,295$ за $p \leq 0,01$), результативністю життя ($r=0,258$ за $p \leq 0,01$), локусом контролю Я ($r=0,391$ за $p \leq 0,01$) і загальним показником СЖО ($r=0,248$ за $p \leq 0,01$). Ця стратегія належить до категорії ефективних способів упоралося, сприяє розвитку адаптивності, реактивності у фахівців морського транспорту, а також розвитку у них життєстійкості. Значущий негативний зв'язок між емоційним оволодінням і процесуальністю життя ($r=-0,283$ за $p \leq 0,01$), результативністю життя ($r=-0,309$ за $p \leq 0,01$) свідчить на користь того, що емоційно-орієнтовані стратегії втрачають свою актуальність у педагога у міру зростання відчуття насиченості життя і досягнення цілей (результатів).

**Результати кореляційного аналізу за Спірменом
(зв'язки копінгів і ціннісного компонента) (n=76)**

Копінг-стратегії	Ціннісний компонент					
	Ціле-покладання	Процесуальність	Результативність	Локус Я	Локус життя	Загальний показник СЖО
Пошук соціальної підтримки	–		–0,236*	–	–	–
Прийняття відповідальності	–	–0,242*	–0,232*	–	–	–
Втеча-уникнення	–0,283**	–0,343**	–0,421**	–	–	–0,330**
Проблемно-орієнтований копінг	0,266**	0,295**	0,258**	0,391**	–	0,248*
Емоційно-орієнтований копінг	–	–0,283**	–0,309**	–0,247*	–	–0,254*
Соціальне відволікання	–	0,204*	–	–	–	–

Примітка: * – $p \leq 0,05$; ** $p \leq 0,01$; – зв'язок відсутній.

Незначний позитивний зв'язок між копінгом «соціальне відволікання» і процесуальністю життя ($r=0,204$ за $p \leq 0,05$) логічний і дозволяє фахівцям морського транспорту ситуативно переживати емоційну насиченість життя завдяки розширенню соціальних контактів. Незначний від'ємний зв'язок між копінгом «соціальна підтримка» і результативністю життя ($r=-0,236$ за $p \leq 0,05$) визначається тим, що що більше такий фахівець відчуває задоволеність від самореалізації, то менше він звертається про допомогу до інших.

Дані описової статистики засвідчили, що досліджувана вибірка є неоднорідною. У цьому дослідженні показники стандартного відхилення за цими параметрами перевищили 10 одиниць (наведено дані з врахуванням середнього арифметичного значення і стандартного відхилення відповідно): онтогенетична рефлексія (59,9/22), копінг-стратегія «самоконтроль» (47,7/11,8), загальний показник СЖО (107/18,9). У складеній дендрограмі виокремлено чотири кластери, на ній виявились «викиди» деяких параметрів (онтогенетична рефлексія, самоконтроль, загальний параметр СЖО), які не увійшли до жодного із виокремлених кластерів. Це пов'язується з тим, що у вибірці перебували фахівці, які значно відрізнялися певними показниками від інших. До першого кластера потрапили такі, тип яких умовно названо «конформно-віктимні». Наявність шкал автентичності «Прийняття зовнішнього впливу» і «Самовідчуження» мають найвищий рівень серед усіх

кластерів. Можна припустити, що ті фахівці, які потрапили до цього кластера, усвідомлюють власну потребу активніше чинити опір зовнішньому тиску з боку інших людей і мають потребу в обстоюванні власної думки (позицій, ідей), але при цьому не практикують це. Наявність рефлексивного компонента у цьому кластері дає підстави припустити, що таким фахівцям притаманно аналізувати більшою мірою вчинки інших людей, прогнозувати їхню поведінку та діяти відповідно до очікувань оточуючих. При цьому для цих фахівців властивою є недостатня автономність, залежність від інших і відчуженість від справжнього переживання «Я».

Внаслідок самовідчуженості та життя, «орієнтованого на інших», у фахівців цього кластера виникає ризик втрати сенсу життя у зв'язку з тим, що вони живуть чужими сенсами. Звертають на себе увагу переважання певних смислових рівнів у структурі особистості фахівця морського транспорту у вигляді високих балів за додатковими шкалами «Ризик віктимності», «Ризик неплідної орієнтації» та «Споживач емоцій дитини», пусковим механізмом яких стає симбіоз із колегами по роботі та крайній егоцентризм, що, своєю чергою, спричиняють віктимність (прагнення бути жертвою та бути у центрі уваги). Цей кластер фахівців дозволяє охарактеризувати їх як таких, що мають хибне відчуття автентичності.

До другого кластера потрапили фахівці, яких умовно позначено як автономні

(«морський фахівець як покликання»). У цих фахівців переважають компоненти автентичності, що сприяють збереженню самототожності та реалізації власної професійної діяльності як покликання. Вираженість власне автентичного компонента - шкала «Автентичне життя» характеризує цих фахівців як таких, що добре розуміють (когнітивно та емоційно) себе, здатні публічно обстоювати свою позицію за потреби. Переважання гуманістичного рівня робить особистість такого фахівця такою, що розвиває, здатною «плекати» своїх менш досвідчених колег по роботі, стимулюючи їх до саморозвитку і саморозкриття (заохочуючи у колег самостійність, такий фахівець тим самим допомагає їм вийти на вищий рівень автентичності), а наявність у цьому кластері шкали «Готовність до прийняття духовних цінностей» збільшує особистісний потенціал, спрямований на власне творення і творення своїх колег, знижуючи професійний егоцентризм. При цьому наявність шкали «Вершитель долі» може свідчити про наявність у фахівців ситуативних жорстких заходів контролю та управління за необхідності. Ціннісний компонент автентичності у поданні параметрів «Цілепокладання», «Процесуальність життя», «Результативність життя», «Локус контролю – життя» і «Локус контролю – Я» доповнюють характеристику фахівців цього кластера: наявністю у них осмислених цілей і часових перспектив, спрямованістю у майбутнє, інтересом до життя, відчуттям його продуктивності та осмисленості, свободою вибору та внутрішнім локусом контролю (власною відповідальністю). Провідними стратегіями подолання у цих фахівців є «Соціальне відволікання», що допомагає «виговоритися» (зняти напругу) близьким людям або звернутися по професійну допомогу, та «Відволікання», що дозволяє переключатися та одержувати задоволення від різних занять (читання книжок, перегляд фільму, прогулянки тощо), інколи побути на самоті або перебувати у групі людей.

Третій кластер, який умовно названо як «розщеплено-невротичні», дозволяє виокремити фахівців із суперечливими і

деструктивними (небажаними) смисловими рівнями у структурі особистості - позиціями симбіотичного донора, симбіотичного акцептора - авторитарного фахівця. Обидві позиції характеризуються використанням колег по роботі як джерела «емоційного молока» (підживлення) для незрілого (невротичного) фахівця морського транспорту. Егоцентричний рівень у смисловій структурі такого фахівця доповнює вищевикладене тим, що колега по роботі сприймається як засіб для досягнення власних професійних амбіцій, показників і кар'єрних устремлінь, тим самим стаючи перешкодою для власного розвитку і розвитку таких колег. Групоцентрична спрямованість характеризує особистість такого фахівця лише як таку, що транслює, передає знання, вміння та навички, необхідні представнику цієї культури. Рівень такої «розщепленої» автентичності може коливатися від низьких до високих значень залежно від вираженості невротичного конфлікту фахівця морського транспорту.

До четвертого кластера потрапили такі фахівці, яких визначено як адаптивні («егоцентрично-порадливі»). Представленість розмаїття копінг-стратегій у цьому кластері є вищою, ніж у трьох інших. Наявність проблемно-орієнтованих копінгів (прийняття відповідальності, планування розв'язання проблеми, позитивна переоцінка проблема), емоційно-орієнтованих копінгів (конфронтації, дистанціювання, пошуку соціальної підтримки) і копінгу уникнення можуть бути пов'язані із високою реактивністю копінгу, кар'єрними устремліннями та егоцентричною спрямованістю фахівців цього кластера. Фахівці цього кластера не є автентичними або виявляють мінімальну автентичність.

Висновки. Автентичність у стрес-долаючій поведінці фахівця морського транспорту - складна інтегративна властивість, яка формується відповідно до його особистісного розвитку як людини та сприяє реалізації професійного професійного покликання, збереженню її самототожності за умов упоралося із проблемною ситуацією. Структуру автентичності у стрес-долаючій поведінці

фахівця морського транспорту можна описати і вивчити через її компоненти - власне автентичний, рефлексивний, смисловий, ціннісний, поведінковий.

Проблемно-орієнтовані копінги у структурі стрес-долаючої поведінки фахівця морського транспорту тісно пов'язані зі смисловим (гуманістичним рівнем і готовністю до прийняття духовних цінностей) і ціннісним компонентами автентичності; емоційно-орієнтовані копінги тісно пов'язані зі смисловим, рефлексивним, власне автентичним і ціннісним компонентами автентичності. Типологічні особливості автентичності фахівців морського транспорту у стрес-долаючій поведінці представлено як

конформно-віктимну, автономну, розщеплено-невротичну, адаптивну.

Більшість фахівців морського транспорту суб'єктивно оцінюють себе як автентичних людей, водночас відмічається високий рівень самовідчуження (поряд із рештою низьких критеріїв автентичності), що є суперечливим фактом і дає підстави припустити наявність у багатьох із них хибного відчуття власної автентичності. Таким чином, дослідження засвідчило, що автентичність виявляється не лише у збереженні самототожності особистості, але її можна розглядати як показник суб'єктності у стрес-долаючій поведінці фахівця морського транспорту.

Список використаних джерел

1. Косенко К.А. Специфіка поведінкового копінгового репертуару в моряків далекого плавання з різним рівнем психічного здоров'я та стресового навантаження. *Медицина сьогодні і завтра*. 2020. №1(86). С. 51-60. <https://doi.org/10.35339/msz.2020.86.01.07>
2. Кузікова С.Б. Дослідження саморегуляції психоенергетичних станів особистості в екстремальному середовищі. Київ – Полтава: ПНПУ імені В.Г. Короленка. Психологія і особистість. 2021. №1(19). С. 94-106. DOI: <https://doi.org/10.33989/2226-4078.2021.1.227207>
3. Потапчук Є.М. Соціально-психологічні основи збереження психічного здоров'я військовослужбовців: дис... д-ра психол. наук. Національна академія держ. прикордонної служби України ім. Б.Хмельницького. Хмельницький, 2004. 365 с.
4. Психологічне забезпечення психічного і фізичного здоров'я: навчальний посібник / М.С. Корольчук, В.М. Крайнюк, А.Ф. Косенко, Т.І.Кочергіна. К.: Фірма «ІНККОС», 2002. 272 с.
5. Wood, A., Linley, A., Maltby, J., Baliousis, M., Joseph, S. (2008) The Authentic Personality: A Theoretical and Empirical Conceptualization and the Development of the Authenticity Scale. *Journal of Counseling Psychology*, vol. 55, 3, 385–399. DOI: 10.1037/0022-0167.55.3.385.

References

1. Kosenko, K.A. (2020). Specificity of behavioural coping repertoire in long-distance seafarers with different levels of mental health and stress load. *Medycyna s'ogodni i zavtra*, 1(86), 51-60. <https://doi.org/10.35339/msz.2020.86.01.07> (in Ukrainian)
2. Kuzikova, S.B. (2021). *Doslidzhennja samoreguljacji' psyhoenergetychnyh staniv osobystosti v ekstremal'nomu seredovyshhi* [Research of self-regulation of psycho-energetic states of an individual in an extreme environment]. Kyi'v – Poltava: PNPV imeni V.G. Korolenka. Psihologija i osobystist', 1(19), 94-106. DOI: <https://doi.org/10.33989/2226-4078.2021.1.227207> (in Ukrainian)
3. Potapchuk, Je.M. (2004). Social'no-psyhologichni osnovy zberezhennja psyhichnogo zdorov'ja vijs'kovosluzhbovciv [Social and psychological bases of preserving mental health of military personnel]: dys... d-ra psyhol. nauk. Nacional'na akademija derzh. prykordonnoi' sluzhby Ukrai'ny im. B.Hmel'nyc'kogo. Hmel'nyc'kyj. 365 s. (in Ukrainian)
4. Psihologichne zabezpechnnja psyhichnogo i fizychnogo zdorov'ja [Psychological support for mental and physical health]: navchal'nyj posibnyk / M.S. Korol'chuk, V.M. Krajnjuk, A.F. Kosenko, T.I.Kochergina. K.: Firma «INKOS», 2002. 272 s. (in Ukrainian)
5. Wood, A., Linley, A., Maltby, J., Baliousis, M., Joseph, S. (2008). The Authentic Personality: A Theoretical and Empirical Conceptualization and the Development of the Authenticity Scale. *Journal of Counseling Psychology*, vol. 55, 3, 385–399. DOI: 10.1037/0022-0167.55.3.385.

Summary

AUTHENTICITY IN THE STRUCTURE OF TEACHER'S STRESS-COPING BEHAVIOUR

Soroka O. Doctor of Psychology, Associate Professor, Danube Institute of the National University «Odesa Maritime Academy»

Introduction. The article deals with the problem of experiencing authenticity in overcoming difficult situations by maritime transport professionals. The relevance of the study is determined by the role of authenticity in maintaining the psycho-emotional health and psychological well-being of maritime transport professionals through the search for effective strategies to overcome difficult life situations in conditions of increased stress in professional activities.

The purpose is to describe the manifestations of authenticity in the coping behaviour of maritime transport specialists.

Methods - testing, methods of mathematical statistics.

Originality. The model and criteria for assessing authenticity in the structure of the coping behaviour of a maritime transport specialist (value-semantic, reflexive, behavioural, authentic) are presented. In accordance with the criteria for studying authenticity, the methods of its evaluation are selected, the stages of empirical research are presented. Positive correlations between problem-oriented coping strategies and the semantic and value criteria of authenticity are established; negative correlations between emotionally oriented coping and the value, actual authentic and reflective criteria of authenticity; positive correlation of emotional coping with the position of a symbiotic donor as a component of the semantic criterion of authenticity. It is proved that the self-control strategy is closely related to the semantic (readiness to accept spiritual values) and authentic criteria. It has been found that coping with responsibility in maritime transport specialists is closely related to authenticity itself (an increase in the indicators of this coping leads to an increase in the acceptance of external influence) and reflective (towards a decrease in the reflection of past experience) criteria of authenticity. The dendrogram (the method of single connections) allowed to identify and describe four types of maritime transport specialists with different manifestations of authenticity in the structure of coping behaviour (conformal-victim, autonomous, split-neurotic, adaptive). The allocated types of specialists differ in the structure of coping behaviour, semantic levels and manifestations of authenticity.

Conclusion. Authenticity in the coping behaviour of a maritime transport specialist is a complex integrative property that is formed in accordance with his/her personal development as a person and contributes to the realisation of his/her professional vocation, preservation of his/her identity in the conditions of overcoming a problem situation. The structure of authenticity in the coping behaviour of a maritime transport specialist can be described and studied through its components - authentic, reflective, semantic, value, behavioural. The majority of maritime transport professionals subjectively assess themselves as authentic people, with a high level of self-alienation (along with other low criteria of authenticity), which is a contradictory fact and indicates that many of them have a false sense of their own authenticity. Thus, the study has shown that authenticity is manifested not only in the preservation of personal identity, but can also be considered as an indicator of subjectivity in the stress-resistant behaviour of a maritime transport specialist.

Keywords: specialist in maritime transport; authenticity; difficult situations; coping behaviour; coping behaviour.

Дата надходження рукопису/Date of receipt of the manuscript: 27.08.24.

Дата прийняття рукопису/Date of acceptance of the manuscript: 08.10.24

© 2024. This work is under an open license CC BY-NC 4.0.