

УДК 316.62: 378.15(045)
DOI <https://doi.org/10.32840/2707-9147.2020.85.7>

В. С. КОРНІЛОВ, В. Л. НІКОЛАЄНКО

ФОРМИ ТА КРИТЕРІЇ ОЦІНКИ ДИСЦИПЛІНАРНОЇ СОЦІАЛІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ

Існуючий розвиток теорії та практики соціологічного забезпечення дисциплінарного складника авіаційної діяльності значною мірою відображає необхідність вирішення суперечності між командно-адміністративними та соціологічними, психологічними концепціями, що використовуються для підтримання та зміцнення дисципліни та порядку в авіаційній галузі України.

У статті визначено, що комплексний, сукупний вплив на процеси дисциплінарної соціалізації суб'єктів авіаційної діяльності здійснюють її зміст та характер. Вони тісно пов'язані з рівнем їх морального розвитку, який характеризується неоднорідністю та суперечливістю форм, що його представляють. Уточнена сукупність критеріїв, підходів щодо визначення типів та рівнів дисциплінарної соціалізації особистості авіаційного фахівця. Це – якісні та кількісні показники розвитку професійних, моральних явищ: рівень моральності, вихованості, типологія поведінки залежно від ступеня інтеріоризації психологічних та моральних якостей, їх інтенсивність, частота, характер, підстави прояву, стійкість, ступінь мінливості, інтенсивності прояву при зміні внутрішніх та зовнішніх умов.

Послідовне застосування даних показників до дослідження дисципліни авіаційних фахівців дозволяє дати найбільш повну, адекватну оцінку даному явищу лише за умови, якщо вдасться об'єднати між собою для аналізу одержану інформацію. І не просто об'єднати, а знайти логіку взаємозв'язку, взаємозалежності різноманітних елементів авіаційної дисципліни, розробити методику її аналізу як цілісної системи, що поєднує об'єктивні та суб'єктивні характеристики. Запропоновані підходи до дослідження і аналізу стану дисциплінарних явищ дозволяють враховувати під час їх оцінки, прогнозування, здійснення процесів соціологічного забезпечення всю сукупність ціннісно-нормативних і поведінкових компонентів, які складають основу дисциплінарного розвитку суб'єктів авіаційної діяльності.

З метою уточнення механізмів формування рівня дисциплінованості авіаційних фахівців у майбутньому може бути проведений ще один етап дослідження – експертна та групова оцінка якостей, показників ефективності роботи авіаційного персоналу за показниками та критеріями ступеня їх дисциплінарного розвитку (первинні фактори дисциплінарної соціалізації). Наступний кластерний аналіз та виявлення однорідних груп рівня розвитку дисципліни, які є однорідними за своїми параметрами, дозволить експериментально підтвердити існування форми вертикальної структури авіаційної дисципліни – її «найвищий» (ідеально), «високий», «справедливий» та «низький» рівні. Проведення подальшого факторного аналізу (методом основного компонента) може допомогти розрізнити їх основні супер'я. У їхньому поясненні може бути використана та ж логіка, що і в інтерпретації факторів

другого порядку дисциплінарної соціалізації авіаційних фахівців. Вони також можуть розглядатися як своєрідне «базове» формування дисципліни.

Ключові слова: дисциплінарна соціалізація особистості авіаційного фахівця, типи і рівні дисциплінарної соціалізації, критерії оцінки, основні форми дисциплінарної соціалізації.

Постановка проблеми. Існуючий розвиток теорії і практики соціологічного забезпечення дисциплінарного складника авіаційної діяльності багато в чому є відбиванням необхідності вирішення протиріччя між командно-адміністративними, соціологічними та психологічними концепціями, які використовуються в діяльності органів управління і виховної роботи для підтримання і зміцнення дисципліни і порядку в авіаційній галузі України. Сьогодні вкрай потрібне подолання рецидивів духовних і правових підходів, що є вираженням певних, в недостатньому ступені розвинених аспектів існуючих суспільних відносин.

Викорінення вульгарних підходів до забезпечення дисциплінарної соціалізації авіаційних фахівців за рахунок лише виховного впливу на їхню моральну свідомість повинно поєднатися з послідовним визначенням сукупності моральних і психологічних чинників, адекватно опосередковуючих її тенденції і її оптимальний рівень. Створення дійсно ефективної системи соціологічного забезпечення дисциплінарної соціалізації авіаційного персоналу може бути здійснене лише на основі сучасної стратегії його морального та психологічного розвитку, визначенні та обґрунтуванні критеріїв оцінки та основних форм дисциплінарної соціалізації суб'єктів авіаційної діяльності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наразі немає значних наукових праць, які б давали комплексний аналіз, визначали б та обґрунтували критерії оцінки та основні форми дисциплінарної соціалізації суб'єктів авіаційної діяльності. Теоретико-методологічними підставами для цього могли б стати положення робіт Л.І. Анциферової [1], М.І. Бобневої [2], М.І. Д'яченка, П.О. Корчемного [8], М.П. Коробейнікова, В.В. Сисоева, В.М. Соколова [13], О.М. Столяренка та інших вчених про закономірності, механізми, фактори, що детермінують професійну діяльність.

Певним чином деякі з окремих напрямів дослідження, що були зазначені, знайшли прояв у працях О.Я. Анцупова, В.К. Вілюнаса [3], Д.В. Гандера, Г.В. Гнезділова, О.М. Караяні, П.А. Корчемного [8], В.О. Татенко, В.Т. Юсова, В.О. Ядова [11], в яких розглядаються підходи щодо осмислення проблем соціологічного та психологічного забезпечення різних видів діяльності.

Аналіз останніх публікацій, соціологічної інформації і практичного стану справ свідчить, що реалізація основних напрямів визначення критеріїв оцінки та основних форм дисциплінарної соціалізації суб'єктів авіаційної діяльності не отримала необхідної наукової розробки ні на теоретичному, ні на прикладному рівнях. Багато в чому це пояснюється невирішеністю певних теоретичних і емпіричних проблем.

Так, до теперішнього часу залишається невивченим повною мірою зміст феномену дисциплінарної соціалізації суб'єктів авіаційної діяльності, її структура, характер зв'язку з соціальними і духовними відносинами суспільства. Досить поверхнево досліджено вплив умов, змісту і характеру авіаційної діяльності на процеси її здійснення. Аналіз впливу існуючої моральної практики, сукупності духовних та психологічних характеристик і явищ на процеси здійснення дисциплінарної соціалізації зазвичай призводить лише до типових, поверхневих висновків. Потребують поглиблення та уточнення розуміння основних типів дисциплінарної соціалізації. Не розроблені відповідні методики її діагностики та прогнозу, не визначені адекватні моделі, форми, засоби, методи її соціологічного вивчення, забезпечення, оптимізації і управління тощо.

Мета статті – визначення та обґрунтування критеріїв оцінки, основних форм дисциплінарної соціалізації суб'єктів авіаційної діяльності.

Виклад основного матеріалу. Щоб вірно судити про авіаційну дисципліну, оцінювати рівень її розвитку та специфіку, слід мати уявлення про показники, що характеризують її різні сторони. Найбільш загальним критерієм оцінки авіаційної дисципліни вважається ступінь відповідності її стану тим задачам, інтересам, які стоять перед суб'єктом авіаційної діяльності, або фактичний стан справ [4; 5; 7]. До критеріїв оцінки меншого ступеню абстрактності належать: рівень професійного навчання, ступінь виконання його планів, результати авіаційної діяльності [9; 11]. У якості додаткових критеріїв оцінки авіаційної дисципліни виділяються також моральний і психологічний стан, рівень моральної зрілості авіаційних фахівців, їх мотиви, ціннісні орієнтації, організація авіаційної діяльності, стан внутрішнього порядку, кількість грубих порушень, регламентуючих норм та їх характер, знання інструкцій, статутів [1; 2; 10] та інші.

До критеріїв оцінки дисципліни, коли її суб'єктом виступає особистість авіаційного фахівця, належать: поведінка, характер вчинків, що здійснюються, успіхи в професійній підготовці, навчанні, рівень майстерності, результати діяльності, старанність під час виконання службових обов'язків, свідомість та ступінь розвитку самодисципліни, міра самоконтролю, самооцінки, самовідданості, володіння своїми почуттями, а також рівень розвитку мотивів, ціннісних орієнтацій та відповідальності [4; 5; 7; 9].

Найбільш загальними вимогами до виміру і оцінки рівня розвитку авіаційної дисципліни є те, що дані процедури повинні дати адекватну оцінку кожному її структурному елементу зокрема та оцінку як системному утворенню загалом. В основу класифікації цих рівнів можуть бути покладені визначені критерії оцінки, а також якісні та кількісні показники розвитку соціальних і моральних явищ: рівень моральності, вихованості, типологія поведінки залежно від ступеня інтеріорізації

важливих психологічних та моральних якостей, їх інтенсивність (частота, характер, підстави прояву тощо), стійкість (ступінь мінливості інтенсивності прояву під час зміни внутрішніх та зовнішніх умов). Але послідовне застосування даних показників до дослідження елементів авіаційної дисципліни дозволить дати найбільш повну, адекватну оцінку цьому явищу лише за умови, якщо вдасться об'єднати між собою для аналізу одержану інформацію. І не просто об'єднати, а знайти логіку взаємозв'язку, взаємозалежності різноманітних елементів авіаційної дисципліни та розробити методіку її аналізу як системи, що вміщує об'єктивні та суб'єктивні характеристики [1; 9; 11].

Сферою реалізації дисципліни авіаційного персоналу є його поведінка. Якщо припустити, що вона виступає проявом відмінностей у їх соціальному, моральному, психологічному розвитку, і що між даними рівнями та типами дисциплінарної поведінки існує прямий зв'язок, то очевидно, що шлях вирішення поставлених проблем треба шукати саме через утворення і використання моделі вивчення авіаційної дисципліни, що включає в себе оцінку типу дисциплінарної поведінки та здійснює взаємозв'язок морального стану авіаційних фахівців та їх моральної діяльності [1; 11].

У широкому значенні моральна діяльність авіаційного персоналу розуміється як сторона, аспект, присутній в усіх сферах, де зачіпаються інтереси суспільства і до якого можна застосувати моральну оцінку, моральні вимоги, виходячи з існуючої системи оцінок і норм [9]. Водночас моральна діяльність має власну структуру та специфіку. Її основними рисами є: наявність у всіх сферах авіаційної практики (моральна діяльність проявляється в основному через них); співвіднесеність моральної діяльності з існуючою системою норм і цінностей; моральна діяльність припускає не тільки направленість її суб'єкта на той чи інший об'єкт, але і певну взаємодію між ними, дії однієї людини викликають оцінку з боку інших; моральна діяльність може мати пасивний і активний характер; утримання від дії також є проявом моральної діяльності; в моральній діяльності розрізняють як предметний, так і моральний результат, які можуть і не співпадати між собою [10].

Авіаційна дисципліна в тій чи іншій сфері виступає передусім як дисциплінарна поведінка, яка передусім є поведінкою моральною. Вона характеризується певною сукупністю вчинків як реакцією на предметні ситуації. Під час її розгляду необхідно насамперед проаналізувати питання про співвідношення її мотивів і результатів їх вчинків. У зв'язку з цим традиційно прийнято відмічати об'єктивно-моральну (легальну) та суб'єктивно-моральну (власне моральну) поведінку. Перша є моральною за своїми об'єктивними результатами, але морально немотивованою, а друга – моральною і за результатами, і за мотивами, бо повинна розглядатися саме з точки зору її усвідомлення та спрямованості на реалізацію моральних цінностей.

Моральна поведінка авіаційних фахівців представлена сукупністю поведінкових актів, в тому чи іншому ступені відповідних дисциплінарним нормам. В той же час вона є стороною в повсякденних ситуаціях та більше неусвідомлена, ніж усвідомлена. Це може бути пов'язане з переважною орієнтацією в той чи інший момент на інші мотиви, а також з необхідністю швидко реагувати на ситуацію. Тут вибір рішень зумовлюється попереднім моральним досвідом суб'єктів авіаційної діяльності, а вчинки визначаються як звичний образ дій. Тому оцінка поведінки авіаційного персоналу, з точки зору наявності моральних мотивів, є неправомірною, бо вона існує тут немов у «знятому» вигляді. Таким чином, і дисциплінарна поведінка в звичайних ситуаціях здійснюється найчастіше у вигляді морально немотивованої та повинна оцінюватися за об'єктивними результатами авіаційної діяльності, які свідчать про інтеріоризацію моральних цінностей та дисциплінарних вимог, що пред'являються. Власне, моральна чи суб'єктивно моральна поведінка здійснюється головним чином у нетипових, нестандартних ситуаціях і спрямована на реалізацію моральних цілей в умовах актуалізації та усвідомлення моральних мотивів [9]. З викладеного вище можна зробити висновок, що усвідомлювана та неусвідомлена дисциплінарна поведінка характеризує процес засвоєння авіаційними фахівцями моральних цінностей на рівні свідомості і на поведінковому рівні, а тому може служити критерієм оцінки їх дисциплінарного розвитку.

Здатність суб'єкта авіаційної діяльності спрямовувати свою свідомість та вчинки на досягнення певних дисциплінарних цінностей є дисциплінарною ціннісною орієнтацією. Саме вона є імперативно-оціночною підсистемою дисциплінарної свідомості, визначає спрямованість процесу дисциплінарної регуляції. Вона проявляється у мотивації, вчинках та виражає нормативну спрямованість авіаційної діяльності. Ціннісні орієнтації, таким чином, «опредмечують» вихідну «дисциплінарну» позицію. Дисциплінарні ціннісні орієнтації суб'єкта авіаційної діяльності нібито уособлюють дисциплінарну регуляцію в сукупності її індивідуальних, вольових та об'єктивних аксіологічних компонентів і, таким чином, є найважливішим компонентом загальної системи авіаційної дисципліни.

У процесі дисциплінарної поведінки ціннісні орієнтації виконують функції визначення аксіологічної основи у виборі її стратегії, вираження загальної спрямованості дисциплінарної свідомості, системогенезу складників, формування у авіаційного персоналу дисциплінарної самосвідомості та мотивації. Власне, дисциплінарні орієнтації являють собою з'ясування оцінки дисциплінарних явищ через поняття, що складають моральний зміст, основи авіаційної дисципліни. Дані уявлення – це різновид духовних цінностей авіаційної організації. В них завжди можливо виділити їх аксіологічну сторону, тому що і дисциплінарна вимога, і дисциплінарна оцінка обов'язково

включають певне ставлення суб'єктів діяльності до дійсності. Сукупність дисциплінарних цінностей виглядає як певним чином організована система орієнтирів поведінки, наслідуючи яку авіаційні фахівці зазвичай діють відповідним чином. Це – певний внутрішній аксіологічний каркас взаємовідносин, які існують в авіаційній практиці. Він дозволяє побачити реальну, а не тільки декларовану розстановку моральних цінностей, їх дійсну ієрархію, яка допомагає забезпечувати безперервний процес відтворення певного способу життя. Ця своєрідна матриця цінностей, яка пронизує всю духовну культуру авіаційного персоналу, виконує певні функції регуляції авіаційної діяльності [3]. При цьому цінності виступають в системі дисциплінарної регуляції передусім як орієнтири поведінки і можуть існувати у формі установлень, які екстеріорізуються в однозначних типових ситуаціях і вчинках, у формі дисциплінарних норм і правил поведінки, а також уявлень про належне.

Процес засвоєння цінностей включає в себе надбання знань про них, визначення відношення до них, формування власних ідеалів і цілей, що проявляються в позиції особистості суб'єкту авіаційної діяльності, спрямованості поведінки на досягнення цілей за наявності відповідних внутрішньо-особистісних контрольних механізмів. Розрізняють три основних типи таких механізмів, які відповідають різним типам мотивації та поведінки. До них належить контрольний механізм «страху», якому відповідає інстинктивно-біологічна мотивація як орієнтація на досягнення впевненості, безпеки. Вона виражає відношення частіше всього до яких-небудь зовнішніх сил. Це – діяльність, що спрямована неморальними мотивами, а власне моральна мотивація відсутня. Контрольному механізму «сорому» відповідає специфічна культурна орієнтація на дотримання вузькогрупових інтересів. Він припускає більш високий рівень усвідомлення цінностей. Але сором також залишається елементом зовнішньої регуляції. Хоча це внутрішнє переживання, і має місце певний рівень усвідомлення цінностей, він не є проявом моральної мотивації та не пов'язаний з досягненням власне моральних цілей. І контрольний механізм «провини», на відміну від попередніх, є внутрішнім регулятором поведінки. Він означає власний суд людини над собою і є суб'єктивним переживанням. Крім того, цьому контрольному механізму відповідає власне моральна мотивація [1].

Показником глибини засвоєння дисциплінарних цінностей на теоретичному рівні може служити характер мотивації, наявність або відсутність у суб'єкта авіаційної діяльності спрямованості на досягнення цілей за відповідних контрольних механізмів. Але для того, щоб цінності включилися в процес регуляції, стали його дієвим фактором, вони повинні бути засвоєні на поведінковому рівні, набути характеру звичок і навичок поведінки. Це – складний та суперечливий процес, бо соціальні фактори діють на особистість не тільки через свідомість, але і через неусвідомлений вплив, який формує особистість загалом [4].

Розглядаючи дисциплінарні звички та навички авіаційного персоналу як «післясвідомі», необхідно виділити їх найбільш характерні риси. По-перше, інтеріоризація цінностей як звичного образу дій складається на основі їх засвоєння свідомістю особистості та є похідною від нього. По-друге, звичні форми поведінки необхідно розглядати як моральні, хоча моральні мотиви в них зазвичай і не усвідомлюються (вони були раніше обрані суб'єктом авіаційної діяльності, практично засвоєні і прийняли актуально не усвідомлювану форму). По-третє, дисциплінарні навички і звички застосовуються тільки в простих, типових ситуаціях, де звичайно немає необхідності звертатися до більш високих шарів спрямованості, і тому вони регулюють тільки визначені аспекти дисциплінарної поведінки. По-четверте, дисциплінарні звички є способом закріплення накопиченого досвіду і роблять поведінку більш стійкою і послідовною. І по-п'яте, у взаємодії усвідомлюваного і неусвідомлюваного в інтеріоризації дисциплінарних цінностей вирішальну роль грає процес усвідомлення, бо «післясвідомі» форми засвоєння є похідними від «свідомих», функціонують під контролем свідомості та мають обмежену сферу застосування – загальні звичні ситуації [5].

Таким чином, процес засвоєння дисциплінарних цінностей можна вважати процесом їх усвідомлення та перекладу внаслідок практичного закріплення у сфері звичного образу дій. Виділеним етапам теоретичного засвоєння цінностей відповідають різноманітні етапи їх інтеріоризації на рівні поведінковому, а їх взаємне співвідношення, таким чином, може служити комплексним, «наскрізним» критерієм оцінки ступеню дисциплінарної соціалізації суб'єкта авіаційної діяльності – головного компоненту загальної системи авіаційної дисципліни, навколо якого будується уся її композиція [11]. Можна виділити три таких етапи: практичне оволодіння дисциплінарним досвідом оточуючих за відсутності ціннісного відношення до нього; осмислену орієнтацію на дані ззовні дисциплінарні норми та цінності за одночасного невміння застосовувати їх до конкретних ситуацій та власних вчинків; формування індивідуальних дисциплінарних норм і цінностей на основі загальних під час їх застосування у своїй діяльності [9].

Соціальні зв'язки авіаційних фахівців об'єктивно відображаються в процесі діяльності як адекватні форми їх існування та взаємозв'язку. Дослідник авіаційної дисципліни вивчає передусім авіаційну діяльність, тому що власне вона, як субстанція, є носієм сукупності норм «власної» регуляції. Ці дисциплінарні норми закономірно виникають як відображення відповідних проявів зв'язків, відносин, поведінки авіаційного персоналу, існують в них, проходячи три основних цикли: становлення, подальший розвиток та практичне втілення (функціонування). При цьому вони беруть активну участь у здійсненні поведінкових програм, реалізуючи одночасно сукупність різноманітних функцій: вимірвальну, накопичення досвіду, критеріальну, випереджувального відображення, регулятивну, системоутворюючу тощо [5].

Процес засвоєння суб'єктом авіаційної діяльності дисциплінарних норм у найбільш загальному вигляді може бути пояснений як вироблення у нього зв'язків між тими чи іншими явищами, предметами, відносинами, знаками, з одного боку, та певними структурами, в яких «кодується» нормативна інформація, з іншого боку. В результаті норми авіаційної дисципліни стають мов би елементом психіки, набувають особистісного змісту, стають нормами, внутрішніми структурними компонентами та виконують одночасно і функції мотиву діяльності, і основи для оцінок та самооцінок. При цьому кожна дисциплінарна норма є обмеженою своїми операціональними і функціональними межами. Вона багаторазово відтворюється, бере участь не тільки в забезпеченні стандартів, стилів дисциплінарної поведінки, адаптації її форм, але і у формуванні таких регулятивних механізмів, як обов'язок, совість, честь, гідність тощо. Тобто інтеріоризація норм авіаційної дисципліни в решті решт призводить немов би до їх абстрагування від «предметності» на рівні явища і до переходу до певної «все загальності» на рівні якостей суб'єкту авіаційної діяльності.

Авіаційні фахівці в процесі своєї поведінки, стосунків тією чи іншою мірою екстеріоризують дисциплінарні норми. В процесі цієї «об'єктивізації» рекомендовані моделі поведінки піддаються корекції, змінам, відчують на собі специфічний вплив з боку дисциплінарних норм малої групи, соціально-психологічних явищ авіаційного підрозділу. В результаті формується своєрідна дисциплінарна «структура», що іманентна сукупності умов та факторів, які її детермінують, і адекватна офіційній нормативній парадигмі авіаційної організації.

Авіаційна дисципліна становить соціопсихологічну систему, що не дорівнює сумі своїх елементів і має певну структуру. Властивості її моральних і психологічних елементів визначаються їх місцем в структурі, бо саме ускладнення, диференціація і трансформація останньої є процесом розвитку відміченої системи. Розуміння структури авіаційної дисципліни як сукупності утворень, що відтворюються в ході моральних і психічних процесів, протікають у часі та безперервно змінюються, приводить до висновку про можливість її розгляду як базового утворення, найпростішої форми, вихідного поняття («клітинки») авіаційної дисципліни, що має властивості об'єктивності, суттєвості, самовідтворення і внутрішньої суперечливості. Це забезпечує її розвиток, на основі якого будуються і здійснюються дисциплінарні явища.

У зв'язку з тим, що основним комплексним критерієм оцінки дисциплінарних процесів є міра узгодженості між об'єктивними і суб'єктивними показниками (тобто між духовними утвореннями і реальною поведінкою суб'єкта авіаційної діяльності), то і відмічене вище «базове утворення» повинно включати в себе як основні компоненти, з одного боку, дисциплінарні мотиви, норми, ціннісні орієнтації, а з іншого – дисциплінарну поведінку. Тому відмічені явища є ніщо інше, як відбивання співвідношення між засвоєнням на теоретичному та практичному

рівнях дисциплінарних норм. Вони є своєрідними «моделями дисциплінарної поведінки» і крапкою відліку в вимірі як об'єктивних, так і суб'єктивних показників дисциплінарної соціалізації авіаційного персоналу, мірою усвідомлення та виконання ним суспільних вимог.

Наявність багатьох рівнів системи авіаційної дисципліни, зв'язаних ієрархічними відносинами, приводить до розуміння необхідності переходу від глибинних структур до більш загальних, тобто до їх трансформації. Аналіз змісту і подальша спроба групування, об'єднання основних вимог, норм, принципів, що регламентують життя і діяльність авіаційних фахівців, привели до формування гіпотез щодо їхньої структури. Послідує експериментальна перевірка даних припущень за допомогою факторного аналізу [6], їх корекція і пояснення дозволить сформулювати остаточне уявлення про фактори дисциплінарної соціалізації першого порядку. Саме ці фактори можуть бути визначені як найпростіші і разом з тим головні форми вихідного поняття як суб'єктивного (аксіологічного), так і об'єктивного (практичного) складника дисциплінарної соціалізації суб'єкта авіаційної діяльності.

У процесі вияву однорідних груп суб'єктів дисциплінарного розвитку, пошуку однотипних за своїми параметрами «кластерів» різновидів дисциплінарної соціалізації, функціонального перетворення ознак, дискримінантного аналізу і статистичного розпізнавання може бути одержане практичне підтвердження існування різноманітних типів дисциплінарної соціалізації. Це передусім:

1. Тип «недостатньої дисциплінарної соціалізації як на аксіологічному, так і на практичному рівнях»;

2. Тип «недостатньої більшою мірою дисциплінарної соціалізації на аксіологічному рівні за певного практичного оволодіння досвідом дисциплінарної поведінки», тобто за певного практичного дисциплінарного розвитку;

3. Тип тією чи іншою мірою усвідомленої орієнтації на дисциплінарні цінності, тобто аксіологічної дисциплінарної соціалізації за невміння застосовувати їх до власних вчинків («недостатньої практичної дисциплінарної соціалізації»).

4. Тип «достатньої аксіологічної і практичної дисциплінарної соціалізації»

Висновки. 1. Здійснення подальшого факторного аналізу дозволить виділити чинники другого порядку обох сфер всіх чотирьох типів дисциплінарної соціалізації. Зміст факторів другого порядку більшості типів дисциплінарної соціалізації як в аксіологічному, так і в практичному блоках переважно співпадають. Проте при цьому є розбіжності в їх компонентному складі, структурі і значенні. Пояснення цього необхідно робити, виходячи з принципів гетерохтонності, нерівномірності і достатності процесів системогенезу дисциплінарної діяльності.

2. Найбільш типові риси дисциплінарної поведінки авіаційного персоналу зазвичай характеризуються як їх моральні і морально-

вольові якості. В них не міститься конкретної вказівки на те, які дії потрібно здійснювати, а в узагальненій формі характеризуються певні сторони поведінки. Ступінь їх розвитку у суб'єктів авіаційної діяльності є важливим показником оцінки ступеню дисциплінарної соціалізації. Дисциплінарна поведінка авіаційного персоналу є показником не тільки рівня засвоєння моральних та інших духовних цінностей, але і психічних процесів, явищ, що стоять за ними. Тому вивчення авіаційної дисципліни на базі цього критерію дозволяє не тільки комплексно оцінювати її структурні компоненти, рівень, але і виявляти відповідні закономірності її функціонування та розвитку.

3. Основними показниками, критеріями оцінки дисциплінарної соціалізації особистості авіаційного фахівця є передусім її моральні та психологічні характеристики, а також ступінь відповідності її поведінки установленим нормам. Вирішення проблеми об'єднання багаточисельних критеріїв оцінки, індикаторів авіаційної дисципліни, розробка методичних питань її діагностики повинні здійснюватися на шляху пошуку взаємозв'язку показників рівнів морального, психічного розвитку її суб'єкта і рівнів якості, ступеня виконання ним дисциплінарних норм, результатів авіаційної діяльності, тобто взаємозв'язку суб'єктивної та об'єктивної сторін.

4. З метою з'ясування механізмів формування рівня дисциплінованості авіаційних фахівців в подальшому повинен бути здійснений ще один етап дослідження, – проведення експертної та групової оцінки якостей, показників діяльності авіаційного персоналу за індикаторами і критеріями ступеня їх дисциплінарного розвитку (первинними факторами дисциплінарної соціалізації). Наступний кластерний аналіз і виявлення однорідних за своїми параметрами груп рівня розвитку дисциплінованості дасть можливість експериментального підтвердження наявності форм існування вертикальної структури авіаційної дисципліни – її «найвищого» (ідеального), «високого», «задовільного» і «низького» рівнів.

Здійснення подальшого факторного аналізу (методом головних компонент) дозволить виділити їхні основні плеяди. Під час їх пояснення може бути використана така ж логіка, як і під час інтерпретації факторів другого порядку дисциплінарної соціалізації авіаційних фахівців. Вони ж, напевно, зможуть також у подальшому розглядатися як свого роду «базове» утворення дисциплінованості.

Список використаної літератури

1. Анциферова Л. Связь морального сознания с нравственным поведением человека (по материалам исследования Лоуренса Колберга и его школы) [Текст]. *Психологический Журнал*. 1999. Т. 20. № 3. С. 5–7.
2. Бобнева М. Социальные нормы и регуляция поведения [Текст]. Москва : Наука. 1978. 311 с.
3. Виллюнас В. Психологические механизмы мотивации человека [Текст]. Москва : МГУ. 1990. 285 с.

4. Демчук В.С. Основи освітнього менеджменту. Київ : Ленвіт, 2007. 236 с.
5. Інновації в освіті – основа модернізації галузі в сучасних умовах. URL: <http://innovosvita.com.ua/index.php/ru/results/catalogue/24>.
6. Корнілов В.С. Проблеми категоріального визначення дисципліни навчально-виховного процесу суб'єктів системи освіти. «Стратегія розвитку України». Київ, 2014. № 1. С. 241–244.
7. Корнілов В.С. Аналітична операціоналізація феномену дисципліни навчально-виховного процесу суб'єктів системи освіти. «Стратегія розвитку України». Київ, 2014. № 2. С. 189–193.
8. Корчемный П. Психология летного обучения [Текст]. Москва : Воениздат. 1986. 136 с.
9. Методология этических исследований. / Отв. ред. Л.М. Архангельский. Москва : Наука, 1982. 382 с.
10. Образование в Украине. Общенациональное исследование R&B Group, 2010 г. URL: <http://www.rb.com.ua/rus/projects/omnibus/5065/>.
11. Саморегуляция и прогнозирование социального поведения личности / Под ред В.А. Ядова. Ленинград : Наука, 1979. 264 с.
12. Семез А.А. Менеджмент в освіті. Кіровоград, 2011. 168 с.
13. Соколов В.М. Социология нравственного развития личности. Москва : Политиздат, 1986. 239 с.
14. Тадян С.В. Проблеми формування професійної свідомості фахівця ДПО в умовах ВНЗ. Формування та розвиток особистості в умовах вищих навчальних закладів МНС України. *Матеріали Першої міжзுவ'язької науково-практичної конференції 19 грудня 2003 року*. Харків. 2003.

Корнілов В. С., Николаенко В. Л. Формы и критерии оценки дисциплинарной социализации авиационного персонала

Существующее развитие теории и практики социологического обеспечения дисциплинарной составляющей авиационной деятельности во многом отражает необходимость разрешения противоречий между командными, административными и социологическими, психологическими концепциями, используемыми для поддержания и укрепления дисциплины и порядка в авиационной отрасли Украины.

В статье определено, что комплексное, совокупное влияние на процессы дисциплинарной социализации субъектов авиационной деятельности осуществляют ее содержание и характер. Они тесно связаны с уровнем их морального развития, который характеризуется неоднородностью и противоречивостью форм, которые его представляют. Уточнена система критериев, подходов для определения типов и уровней дисциплинарной социализации личности авиационного специалиста. Это – качественные и количественные показатели развития психологических и моральных качеств: уровень моральности, воспитанности, типология поведения в зависимости от степени интериоризации важных психологических и моральных качеств, их интенсивность, частота, характер, основания проявления, устойчивость, степень изменчивости, интенсивности проявления при изменении внутренних и внешних условий.

Последовательное применение данных показателей к исследованию авиационной дисциплины позволяет дать наиболее полную, адекватную

оценку данному явлению только при условии, если удастся объединить между собой для анализа полученную информацию. И не просто объединить, а найти логику взаимосвязи, взаимозависимости различных элементов авиационной дисциплины, разработать методiku ее анализа как целостной системы, объединяющей объективные и субъективные характеристики. Предложенные подходы к исследованию и анализу состояния дисциплинарных явлений позволят учитывать при их оценке, прогнозировании, осуществлении процессов социологического обеспечения всю совокупность ценностно-нормативных и поведенческих компонентов, которые составляют основу дисциплинарного развития субъектов авиационной деятельности.

Для уточнения механизмов формирования уровня дисциплины авиационных специалистов в будущем может быть проведен еще один этап исследования – экспертная и групповая оценка качеств, показателей эффективности работы авиационного персонала по показателям и критериям степени их дисциплинарного развития (основные факторы дисциплинарной социализации). Следующий кластерный анализ и выявление однородных групп уровня развития дисциплины, однородных по своим параметрам, позволит экспериментально подтвердить существование форм существования вертикальной структуры авиационной дисциплины – ее «высший» (идеальный), «высокий», «справедливый» и «низкий» уровни. Выполнение дальнейшего факторного анализа (по методу основного компонента) может помочь выделить их основные группировки. В их объяснении может использоваться та же логика, что и при интерпретации факторов второго порядка дисциплинарной социализации авиационных специалистов. Их также можно рассматривать как своеобразную «базовую» дисциплину формирования.

Ключевые слова: дисциплинарная социализация личности авиационного специалиста, типы и уровни дисциплинарной социализации, критерии оценки, основные формы дисциплинарной социализации.

Kornylov V. S., Nykolaenko V. L. Forms and criteria for assessing the disciplinary socialization of aviation personnel

Existing development of theory and practice of sociological provision of the disciplinary component of aviation activity largely reflects the need to resolve the contradiction between command, administrative and sociological, psychological concepts used to maintain and strengthen the discipline and order in the aviation industry of Ukraine.

Eradication of vulgar approaches to ensure the disciplinary socialization of aviation specialists due to, mainly, only educational effect on their moral consciousness should be combined with the consecutive definition of the totality of moral and psychological factors in its implementation. Creation of a modern, humanist-oriented system of sociological support for the socialization of aviation personnel can be carried out only on the basis of a scientifically grounded strategy of its moral and psychological development, identification and substantiation of evaluation criteria and basic forms of disciplinary socialization of aviation activity subject.

The analysis of recent publications, sources of sociological information and the practical state of affairs shows that implementation of the main directions of determining the criteria for evaluation and the basic forms of disciplinary socialization of aviation entities did not receive the necessary scientific development either at the theoretical or at the application levels. This is largely due to the unresolved certain theoretical and empirical problems.

Thus, until now, the content of the phenomenon of disciplinary socialization of the subjects of aviation activity, its structure, character of connection with social and spiritual relations of society remains unexplored to the full extent. The influence of the conditions, content and nature of aviation activity on the processes of its implementation is researched rather superficially. The analysis of the impact of existing moral practices, the whole set of spiritual and psychological characteristics and phenomena on the processes of disciplinary socialization, in most cases, usually leads only to typical, superficial conclusions. The understanding of the main types of disciplinary socialization should be deepened and clarified. Appropriate methods of diagnosis and prognosis have not been developed, adequate models, forms, means, methods of its sociological study, provision, optimization and management, etc., have not been determined.

The content of most types of disciplinary socialization, in both the axiological and practical blocks, predominantly coincides. In both blocks of practically all types of disciplinary development there is some similarity. In this case, there are differences in their component composition, structure and meaning. The most typical features of disciplinary behavior of aviation personnel can be characterized as their moral and moral-volitional qualities. The degree of development of these qualities in aviation activity subjects reflecting their behavior is an important assessment indicator of the degree of their disciplinary socialization. The disciplinary behavior of aviation personnel is an indicator of not only the level of assimilation of moral and other spiritual values, but also of the mental processes, the phenomena behind them. Therefore, studying aviation discipline on the basis of this criterion allows not only to evaluate comprehensively its structural components, its level, but also to identify the relevant laws of its functioning and development. Indicators, criteria for evaluating the disciplinary socialization of the aviation specialist personality are moral, psychological and other characteristics. This is a degree of mapping of compliance and behavior to established norms. Solving the problem of combining numerous and often disparate assessment criteria, indicators of aviation discipline, development of methodological issues for its diagnosis should be carried out on the path of finding the interaction of indicators of moral, mental development levels of its subject and levels of quality, fulfillment degree of disciplinary norms, results of aviation activity, i.e., the interaction of the subjective and objective sides.

In order to clarify the mechanisms for forming the level of discipline of aviation specialists, one more stage of the study may be carried out in the future - expert and group evaluation of qualities, performance indicators of aviation personnel according to indicators and criteria of the degree of their disciplinary development (primary factors of disciplinary socialization). The next cluster analysis and the identification of homogeneous groups of the level of discipline development, which are homogeneous in their parameters, will allow the experimental confirmation of the existence of the forms of existence of the vertical structure of the aviation discipline – its “highest” (ideal), “high”, “fair” and “low” levels. Performing further factor analysis (by main component method) can help to distinguish their main constellations. In their explanation, the same logic can be used as in the interpretation of factors of the second order of disciplinary socialization of aviation specialists. They can also be considered as a kind of “basic” discipline formation.

Key words: *disciplinary socialization of the aviation specialist's personality, types and levels of disciplinary socialization, evaluation criteria, basic forms of disciplinary socialization.*