

УДК 316.77:1:656.6

DOI <https://doi.org/10.24195/spj1561-1264.2026.1.10>

Добровольська Вікторія Анатоліївна

кандидат історичних наук, доцент,  
завідувач кафедри соціально-гуманітарної підготовки  
Херсонської державної морської академії  
просп. Незалежності, 20, Херсон, Україна  
[orcid.org/0000-0002-5262-7425](https://orcid.org/0000-0002-5262-7425)

## ТЕОРІЯ КУЛЬТУРНИХ ВИМІРІВ Г. ХОФСТЕДЕ ЯК ЕПІСТЕМОЛОГІЧНИЙ ІНСТРУМЕНТ МОРСЬКОЇ МІЖКУЛЬТУРНОЇ КОМУНІКАЦІЇ

**Актуальність проблеми.** Глобалізація морських перевезень зумовила формування мультинаціональних екіпажів суден, у складі яких нерідко представлені моряки різних культур. За оцінками Міжнародної морської організації, людський фактор є причиною понад 80% морських аварій, і значна частина з них пов'язана з комунікативними збоями, зумовленими культурними відмінностями між членами екіпажу. Попри це, епістемологічний статус інструментів аналізу міжкультурної взаємодії у морському середовищі залишається філософськи недостатньо осмисленим – і саме це дослідницьке завдання визначає проблемне поле пропонованого дослідження.

**Метою статті** є обґрунтування епістемологічного статусу теорії культурних вимірів Герта Хофстеде як інструменту інтерпретації міжкультурної взаємодії в мультинаціональних морських екіпажах та визначення меж її застосування у теорії і практиці морської освіти.

**Методи дослідження.** Методологічну основу дослідження становлять герменевтичний метод, компаративний аналіз національних культурних профілів країн – основних постачальників морських фахівців – та критичний аналіз епістемологічних меж самої теорії культурних вимірів. Інтердисциплінарний підхід забезпечує синтез теоретичного інструментарію соціальної філософії, соціології культури та філософії освіти.

**Результати дослідження** засвідчують, що теорія Хофстеде є евристичним когнітивним конструктом, здатним пояснити логіку комунікативних збоїв у морській практиці – зокрема, феномен мовчазної поступливості підлеглих з культур з високим індексом дистанції влади. Водночас модель має принципові обмеження: методологічну вразливість корпоративної вибірки ІВМ як основи для висновків про національні культури, недостатнє врахування внутрішньокультурного різноманіття та ризик стереотипізації окремого моряка на підставі національного індексу його країни. Показано, що коректне застосування теорії у морській освіті передбачає переорієнтацію з передачі знань про культурні відмінності на формування здатності моряка усвідомлювати власні культурні упередження і враховувати логіку співрозмовника, не зводячи його поведінку до національного стереотипу – що обґрунтовується через герменевтичну традицію як альтернатива знанневоцентричній підготовці. Це поняття сформульоване на основі герменевтичних ідей Г.-Г. Гадамера і П. Рікера та запропоноване як філософськи обґрунтована альтернатива знанневоцентричному підходу до міжкультурної підготовки моряків.

**Ключові слова:** культурні виміри Хофстеде, міжкультурна комунікація, мультинаціональний екіпаж, епістемологічний інструмент, морська освіта, дистанція влади, міжкультурна суб'єктність, герменевтика.

**Вступ.** Мультинаціональний екіпаж сучасного судна – це не лише організаційна реальність, а й філософська проблема. Як можливе взаєморозуміння між людьми, чий культурні горизонти формувалися у принципово різних умовах? Це питання перестало бути суто теоретичним: за даними Міжнародної морської організації (ІМО), людський чинник фігурує у більш ніж 80% розслідуваних морських аварій [1]. Дослідники Університету Турку уточнюють природу цього чинника: від 80 до 90% людських помилок на борту пов'язані, поряд з іншими факторами,



з міжкультурним непорозумінням та мовними бар'єрами між членами мультинаціональних екіпажів [2, с. 22].

Члени мультикультурного екіпажу щодня стикаються з тим, що кожен із них по-різному сприймає авторитет, ризик і субординацію. Ці відмінності не випадкові – вони відтворюють глибші культурні патерни. Саме тому звернення до теорії культурних вимірів нідерландського дослідника Г. Хофстеде видається методологічно необхідним. Ця теорія пропонує чіткі інструменти для розпізнавання прихованих причин поведінки: чому моряк з одних культурних традицій промовчить про помилку капітана, а моряк з інших – відкрито її назве. Утім питання про епістемологічний статус теорії Хофстеде – чи є культурний «вимір» онтологічною реальністю або лише когнітивним конструктом – у науковій літературі розроблене недостатньо, особливо стосовно морського середовища.

Наявна дослідницька література охоплює три основні групи досліджень, що дозволяє комплексно розглянути проблему міжкультурної комунікації у морському середовищі.

Перший блок складають фундаментальні праці з міжкультурного менеджменту, зокрема теорія Герта Хофстеде [5], а також її аналіз у роботах Близнюк, Медведєвої та Данилової [12; 6; 7]. Ці джерела формують теоретичну базу для розуміння культурних вимірів як когнітивних інструментів. Другий напрям фокусується на емпіричних дослідженнях безпеки мореплавства та людського чинника, які аналізують вплив дистанції влади на виникнення комунікативних збоїв та аварійних ситуацій [8; 9; 10]. Важливим доповненням є статистичні дані Міжнародної морської організації [1] та звіти фахівців Університету Турку [2]. Третя група джерел репрезентує сучасні педагогічні стратегії морської освіти. Низка досліджень обґрунтовують перехід від простого вивчення культурних особливостей до формування рефлексивної міжкультурної суб'єктності [14-16]. Спільною ознакою зазначених наукових розвідок виступає їхня спрямованість на прикладні або педагогічні аспекти. Водночас проблема епістемологічного статусу моделі як інструменту пізнання залишається недостатньо висвітленою. Дане дослідження має на меті заповнення цієї прогалини через залучення теоретичного інструментарію соціальної філософії, соціології культури та філософії освіти.

**Мета та завдання.** Мета дослідження полягає у філософському осмисленні теорії культурних вимірів Г. Хофстеде як епістемологічного інструменту: з'ясуванні природи цього конструкту, його аналітичних можливостей та обмежень у контексті мультинаціональних морських екіпажів та умов його коректного застосування у сфері морської освіти.

Для досягнення цієї мети передбачається вирішення низки завдань:

- 1) визначення філософських засад теорії культурних вимірів та її епістемологічного статусу в системі соціогуманітарного знання;
- 2) характеристика основних вимірів моделі Г. Хофстеде у взаємозв'язку з типовими комунікативними ситуаціями на судні;
- 3) виявлення аналітичних обмежень моделі Г. Хофстеде та ризиків зведення індивідуальної поведінки моряка до усередненого національного культурного індексу;
- 4) обґрунтування теоретичних засад переорієнтації міжкультурної підготовки майбутніх морських фахівців – від передачі культурологічних знань до формування міжкультурної суб'єктності як здатності до рефлексивної інтерпретації комунікативних ситуацій.

**Методи дослідження.** У дослідженні використано чотири взаємопов'язані методи. Герменевтичний метод дозволяє розглядати міжкультурну взаємодію на судні як процес взаємного тлумачення смислів між носіями різних культурних горизонтів. Спираючись на концепцію «злиття горизонтів» Г.-Г. Гадамера та ідею П. Рікера про нарративну ідентичність [3; 4], цей метод уможлиблює осмислення умов порозуміння між моряками: «злиття горизонтів» означає не розчинення культурної відмінності, а її усвідомлення як умови діалогу, що і визначає зміст міжкультурної суб'єктності. Метод компаративного аналізу застосовується для зіставлення культурних профілів країн із найбільшою часткою морських кадрів з метою виявлення зон культурної напруги в екіпажах. Метод критичного аналізу дозволяє оцінити епістемологічні межі теорії Г. Хофстеде: з'ясувати, де модель пояснює поведінку моряків, а де спрощує її до

стереотипу. Інтердисциплінарний підхід забезпечує синтез соціальної філософії, соціології культури та філософії освіти.

**Результати.** Поняття культури належить до тих філософських категорій, точне визначення яких залишається предметом тривалої дискусії через принципову багатовимірність самого феномену. У широкому сенсі культура охоплює сукупність смислів, цінностей, норм і практик, що конституують людську спільноту і передаються від покоління до покоління не генетично, а символічно. Саме цей символічний вимір – здатність людини жити у світі значень, а не лише у світі речей – відрізняє культуру від будь-якого суто природного явища і робить її предметом філософської рефлексії.

Питання про можливість наукового вимірювання культурних відмінностей постає з особливою гостротою тоді, коли дослідник намагається перейти від опису до пояснення поведінки людей у міжкультурному контакті. Позитивістська традиція прагне операціоналізувати культуру через числові індекси і порівнювані показники, розглядаючи її як сукупність змінних, що піддаються кількісному аналізу. Інтерпретативна традиція, представлена герменевтикою Г.-Г. Гадамера і культурною антропологією К. Гірца, наполягає на тому, що культурний смисл не редукується до числа: він живе у контексті, у практиці, у живому діалозі між людьми, а не у стовпцях таблиць. З позицій герменевтики, будь-який акт міжкультурного спілкування є передусім актом інтерпретації: кожен учасник комунікації входить у неї з власним «горизонтом» – сукупністю очікувань, норм і значень, сформованих його культурним досвідом. За Г.-Г. Гадамером, порозуміння стає можливим не тоді, коли один горизонт поглинає інший, а тоді, коли відбувається їхнє «злиття» – усвідомлення відмінності як необхідної умови, а не перешкоди діалогу [3, с. 452-453]. П. Рікер доповнює цю думку: здатність суб'єкта до самоінтерпретації у зіткненні з Іншим є не вродженою, а набутою – і саме вона визначає глибину розуміння між людьми різних культур [4, с. 215]. Ці концепти утворюють філософське підґрунтя для аналізу міжкультурної взаємодії на судні, де кожна комунікативна ситуація є, по суті, герменевтичним завданням.

Моделі культурного аналізу, до яких належить і теорія Г. Хофстеде, займають неоднозначне місце у просторі між позитивістською та інтерпретативною традиціями. Вони не є ні чистою позитивістською наукою, ні герменевтичним описом – радше евристичними когнітивними конструктами, що дозволяють упорядкувати спостереження і сформулювати дослідницькі гіпотези. Їхній епістемологічний статус точніше визначати не як «відображення культурної реальності», а як «когнітивну схему інтерпретації», що має пояснювальну силу в межах своїх вихідних припущень – і втрачає її там, де ці припущення перестають працювати.

Теорія культурних вимірів була розроблена Гертом Хофстеде на основі масштабного емпіричного дослідження, проведеного у підрозділах корпорації ІВМ у понад п'ятдесяти країнах світу протягом 1967–1973 рр. Вихідна версія моделі включала чотири виміри, які згодом були доповнені до шести: дистанція влади, індивідуалізм проти колективізму, маскуліність проти фемінності, уникнення невизначеності, довгострокова орієнтація проти короткострокової орієнтації та потурання проти стриманості [5].

Кожен із цих вимірів описує не окрему рису характеру людини, а статистично виявлену тенденцію у відповідях представників тієї чи іншої національної культури на однакові запитання про цінності, пріоритети і норми поведінки. Саме це розрізнення є ключовим: модель Хофстеде описує статистичні тенденції на рівні національної культури в цілому, але не є інструментом передбачення поведінки конкретного моряка. Сам Г. Хофстеде не претендував на вичерпність своєї типології, зазначаючи, що будь-яке дослідження виявить власну модель, а інші культурні виміри можуть бути знайдені [6, с. 20], що підтверджує евристичний статус цього інструментарію.

Щоб зрозуміти потенціал моделі, необхідно розглянути кожен із її вимірів у зв'язку з тими ситуаціями, які виникають на борту судна. Дистанція влади вимірює, наскільки члени суспільства з меншою владою приймають нерівномірний її розподіл як природний і законний порядок речей. У культурах з високим показником цього виміру підлеглий схильний сприймати рішення

керівника як остаточне незалежно від його обґрунтованості – і саме ця тенденція має пряме відношення до безпеки судноплавства. Вимір індивідуалізму проти колективізму описує, наскільки людина визначає себе через особисті досягнення і цілі, а наскільки – через належність до групи і відданість їй. Маскулінність проти фемінності у моделі Г. Хофстеде не пов'язана з гендером у прямому сенсі: вона відображає культурну орієнтацію на конкуренцію і досягнення результату або, навпаки, на якість відносин, взаємну підтримку і уникнення конфлікту.

Уникнення невизначеності вимірює, наскільки представники культури відчують загрозу від непередбачуваних ситуацій і якою мірою вони потребують чітких правил та інструкцій для впевнених дій. Цей вимір особливо значущий для морського контексту, де невизначеність є не винятком, а нормою професійного існування. Характерно, що Україна – один із провідних постачальників морських фахівців у світі – демонструє надзвичайно високі показники як за дистанцією влади (92), так і за уникненням невизначеності (95) [7, с. 24, 26], що робить проблему мовчазної покори актуальною для українських моряків у мультинаціональних екіпажах.

Довгострокова орієнтація відображає готовність відкладати винагороду заради майбутнього результату, цінуючи наполегливість і ощадливість на противагу орієнтації на швидкий результат. Нарешті, поблажливість описує ступінь, до якого суспільство дозволяє задоволення базових людських потреб, пов'язаних із насолодою від життя.

Виміри моделі не працюють поодиноці – лише разом вони утворюють культурний профіль, і саме це поєднання дає повнішу картину поведінки, ніж кожен вимір сам по собі. Окремі виміри можуть посилювати або послаблювати дію інших, зокрема, науково було підтверджено, що довгострокова орієнтація (конфуціанський динамізм) змінює характер зв'язку між культурними вимірами і людськими помилками у судноплавних операціях [8, с. 457]. Розуміння цієї конфігуративної природи моделі є необхідною умовою її коректного застосування.

Абстрактні показники культурних вимірів набувають конкретного змісту тоді, коли їх накладають на реальні ситуації, що виникають на борту судна. Морське середовище є унікальним у тому сенсі, що тут культурні відмінності між членами екіпажу не просто створюють дискомфорт у спілкуванні – вони можуть безпосередньо визначати наслідки прийнятого або неприйнятого рішення. Експертне опитування фахівців 11-ти судноплавних компаній у 2023 р. [9] підтвердили, що культурно зумовлені конфлікти в мультинаціональних екіпажах є самостійним чинником ризику для безпеки, незалежно від технічної компетентності окремих членів екіпажу. Ізольованість судна, обмеженість часу в аварійній ситуації та жорстка вертикаль командування перетворюють культурну несумісність із соціологічної проблеми на проблему безпеки.

Найбільш документованим прикладом є феномен, який у морській психології отримав назву «пастки поступливості». Дослідження Р. Гелмрайха і Е. Меррітт, проведені спочатку в авіації, а згодом поширені на морську галузь, показали стійку закономірність: члени екіпажу з культур з високим індексом дистанції влади – зокрема, з Філіппін, Індії, низки країн Південно-Східної Азії – значно рідше відкрито заперечують рішення капітана навіть тоді, коли бачать очевидну помилку. Емпіричне підтвердження цієї залежності отримано у 2012 р. на вибірці з 608 моряків контейнерних суден [8, с. 457]. Так, низька дистанція влади статистично корелює зі зменшенням кількості людських помилок у судноплавних операціях, тоді як філіппінські моряки продемонстрували найвищі показники колективізму і дистанції влади серед досліджуваних груп. Це культурно вкорінена модель поведінки, в якій публічне оскарження авторитету старшого є порушенням базової соціальної норми. Наслідком стає ситуація, коли капітан отримує мовчазну згоду там, де мав би отримати заперечення, і приймає рішення на основі неповної картини того, що відбувається.

Конфігурація вимірів ускладнює ситуацію ще більше. Екіпаж, де офіцерський склад представлений культурами з низькою дистанцією влади і низьким рівнем уникнення невизначеності – наприклад, скандинавські офіцери – а рядовий склад походить з культур з протилежними показниками, стикається з постійним розривом між очікуваннями. Перші схильні до горизонтального стилю комунікації, заохочують ініціативу і сприймають відкрити незгоду як ознаку залученості. Другі інтерпретують ту саму горизонтальність як відсутність чіткого керівництва,

а спонукання висловлювати власну думку як незрозумілу і тривожну ситуацію, бо за нею не стоїть чіткої норми. Показово, що масштабне дослідження у 2007 р. на вибірці з 2558 моряків із 27 країн виявило парадоксальну закономірність: екіпажі, що склалися лише з двох національностей, демонстрували нижчі показники безпечної орієнтації порівняно з екіпажами більшої культурної різноманітності [10, с. 173]. Це свідчить про те, що сама по собі мультикультурність не є джерелом небезпеки – небезпечною є неусвідомлена культурна асиметрія між двома домінуючими групами.

Інший вимір культурної напруги пов'язаний з розумінням конфлікту і способами його врегулювання. У культурах з високим показником маскулітності конфлікт сприймається як природний елемент робочих відносин, а його відкрите вирішення – як ознака сили і чесності. У культурах з фемінною орієнтацією та колективістськими цінностями публічний конфлікт є загрозою груповій гармонії, і його намагаються уникнути або перенести у неформальний простір. Емпіричне підтвердження цієї тези отримано у 2016 р. на вибірці з 322 моряків баластних суден [11]. Так, маскулітність виявилася єдиним виміром, що негативно і статистично значуще корелює з безпечними настановами моряків, бо агресивна, конкурентна орієнтація послаблює командну взаємодію і знижує готовність дотримуватись протоколів безпеки [11, с. 81]. Практика показує, що найбільш вразливими з точки зору культурних непорозумінь є не надзвичайні ситуації, бо у них спрацьовують чіткі протоколи, а повсякденні рутинні взаємодії: передача вахти, інструктаж перед маневром, усна доповідь про несправність. Саме у цих «незначних» моментах накопичуються комунікативні збої, які в критичний момент перетворюються на системну відмову. Модель Г. Хофстеде дозволяє побачити логіку цих збоїв – і саме тут її аналітична сила є найбільш очевидною.

Визнаючи аналітичну силу моделі Г. Хофстеде, потрібно поставити питання про її межі. Перше і найбільш відоме заперечення стосується методологічної бази самого дослідження. Г. Хофстеде збирав дані серед співробітників однієї транснаціональної корпорації – ІВМ, тобто серед людей, які вже пройшли певний відбір, поділяють корпоративну культуру і працюють у схожих умовах. Робити на цій основі висновки про культуру цілих націй – методологічний крок, який потребує значно більшого обґрунтування, ніж те, що запропонував сам Г. Хофстеде.

Друге заперечення має онтологічний характер. Модель передбачає, що культура є відносно стабільною, гомогенною і прив'язаною до національних кордонів. На цей аспект вказує Близнюк Т. П., зазначаючи, що методичний підхід Г. Хофстеде не дає можливості оцінити вираженість культурних вимірів на рівні окремої особистості, тому що вони послідовно спостерігаються лише на рівні культури в цілому [12, с. 172]. Однак культура – це не монолітна конструкція з чіткими межами: вона є динамічною, внутрішньо суперечливою і пронизаною субкультурними відмінностями. Наприклад, моряк з Філіппін, який виріс у мегаполісі, здобув освіту в міжнародній морській академії і пройшов кілька рейсів з різними екіпажами, може демонструвати культурний профіль, що суттєво відрізняється від середнього показника по країні. Індекс дистанції влади його нації не є його особистим індексом, і саме тут модель найчастіше стає пасткою для того, хто нею користується некритично.

Третє заперечення стосується ризику стереотипізації, який є найбільш практично небезпечним. Коли капітан або менеджер екіпажу починає інтерпретувати поведінку конкретного моряка через призму культурного індексу його країни, він підмінює живу людину статистичною тенденцією. Різниця між «представники цієї культури статистично частіше демонструють таку поведінку» і «цей моряк поводить себе так, бо він з цієї культури» є принциповою, але в умовах стресу і дефіциту часу вона легко стирається. Модель, що призначена для розуміння, перетворюється на інструмент упередження.

Усе це не означає, що від теорії Хофстеде слід відмовитися, але це означає, що її суперечливі емпіричні результати потребують філософського осмислення, а не лише констатації. Якщо одні дослідники встановили, що низька дистанція влади корелює з меншою кількістю помилок [8], то інше наукове дослідження свідчить про протилежне: високі показники дистанції влади, уникнення невизначеності та індивідуалізму виявилися позитивно пов'язані з безпечною орієнтацією

моряків [10]. Результати досліджень щодо мультинаціональних екіпажів є взаємовиключними: одні звіти свідчать про їх надзвичайну ефективність, інші – про постійну тривогу капітана і конфлікти [2, с. 35]. Ця суперечність не є свідченням хибності моделі – вона є свідченням її епістемологічних меж.

З позицій герменевтики, жоден культурний індекс не може передбачити поведінку конкретного суб'єкта, оскільки поведінка завжди реалізується у конкретному контексті, а контекст не зводиться до жодного індексу. Культурний вимір є важливою, але не єдиною змінною у рівнянні морської безпеки [11]. Отже, користуватися теорією Г. Хофстеде необхідно з «рефлексивною дистанцією», усвідомлюючи, що культурний вимір – це не портрет людини, а карта місцевості. Людина, яка йде незнайомою місцевістю, дивиться і на карту, і навколо себе. Саме такий подвійний погляд – на модель і на конкретного співрозмовника одночасно – є умовою коректного застосування теорії Г. Хофстеде.

Якщо модель Г. Хофстеде є картою, а не портретом, то питання морської освіти полягає не в тому, чи варто цю карту показувати майбутнім морякам, а в тому, як навчити їх нею користуватися. Різниця між цими двома завданнями принципова: перше зводиться до передачі інформації, друге – до формування здатності мислити. Традиційний підхід до міжкультурної підготовки в закладах вищої освіти морського профілю тяжіє до першого варіанту: курсанти отримують довідкові відомості про культурні особливості країн, звідки походять їхні майбутні колеги, і вважається, що цього достатньо. Однак знання про те, що у філіппінській культурі високий індекс дистанції влади, не рятує офіцера від розгубленості тоді, коли конкретний філіппінський моряк поводить себе всупереч цьому індексу, або навпаки, надто точно йому відповідає, і офіцер не знає, як на це реагувати.

Навіть у вітчизняній педагогічній практиці підготовки судноводіїв основний акцент робиться на тренінгах толерантності та міжкультурної адаптації, а не на формуванні здатності аналізувати культурні відмінності, що підтверджує розрив між наявними освітніми підходами і потребою у рефлексивній міжкультурній компетентності [13, с. 83]. Ця проблема зафіксована ще у 2007 році у ході реалізації наукового дослідження у Всесвітньому морському університеті (м. Мальме, Швеція), заснованому у 1983 р. ІМО [14]. Отримані результати на основі анкетування та інтерв'ю з моряками і викладачами морських навчальних закладів показали, що освіта в сфері культурної чутливості у морській галузі практично не розвинута, попри те, що самі моряки визнають культурні відмінності чинником, який безпосередньо впливає на безпеку. Так, більшість опитаних ніколи не отримували жодної підготовки з культурної чутливості, хоча абсолютна більшість стикалися з культурно зумовленими труднощами у спілкуванні на борту [14, с. 39–40]. Культурна грамотність без рефлексивного виміру залишається мертвим знанням. Серед пріоритетних рішень фігурували не технічні регламенти, а комунікативні та управлінські компетентності, що підтверджує: проблема лежить не у площині інструкцій, а у площині розуміння [9].

Альтернативою знанневоцентричному підходу є формування міжкультурної суб'єктності – здатності моряка усвідомлено інтерпретувати комунікативну ситуацію, утримуючи одночасно два горизонти: власні культурні очікування і можливу логіку Іншого. У межах філософського дискурсу зазначене поняття інтегрує настанову Ганса-Георга Гадамера щодо «злиття горизонтів» як фундаментальної умови досягнення порозуміння та концепцію Поля Рікера про рефлексивний характер суб'єктності. Здатність до дистанціювання від власних культурних автоматизмів разом із одночасним утриманням перспективи іншої сторони не вважається вродженою рисою особистості, оскільки вона є формою компетентності, яка формується виключно у процесі цілеспрямованої практичної діяльності.

Важливо розрізнити два рівні: «культурну обізнаність» як знання про відмінності і «культурну чутливість» як здатність адаптувати власну поведінку з урахуванням цих відмінностей [14, с. 71–74]. Саме другий рівень є метою освіти, і саме він залишається нерозвиненим у більшості програм морських навчальних закладів. У контексті морської освіти міжкультурна суб'єктність може формуватися через аналіз реальних комунікативних збоїв із морської

практики, де курсанти не просто отримують готову інтерпретацію, а самі відновлюють логіку кожного з учасників ситуації. Теорія Г. Хофстеде у такому форматі стає не переліком культурних характеристик, а мовою для опису того, що інакше залишається інтуїтивним і невисловленим.

Це означає, що навчальні програми закладів морського напрямку мають формувати не лише навички безконфліктного спілкування, а й високу мовленнєву культуру майбутніх офіцерів, що включає здатність встановлювати контакти незалежно від культурної ідентичності підлеглих. Соціокультурна підготовка моряків має бути спрямована не на країнознавчі відомості про конкретні держави, а на формування толерантності, готовності визнавати Іншого та здатності до конструктивної взаємодії в умовах необмеженого культурного різноманіття [15, с. 195].

Дослідниця І. Швецова обґрунтовує перехід від знанневоцентричної до суб'єктно-рефлексивної моделі підготовки фахівців морської галузі. У межах цієї моделі ключовим є не механічне засвоєння культурних індексів, а розвиток індивідуальної здатності моряка до критичного аналізу та саморегуляції у складних міжкультурних ситуаціях [16, с. 20]. Такий підхід свідчить про те, що методична практика морської освіти вже рухається у напрямку, який потребує ґрунтовного епістемологічного обґрунтування, яке і пропонує дане дослідження.

**Висновки.** Результати дослідження визначають теорію культурних вимірів Герта Хофстеде як евристичний когнітивний конструкт із чітким епістемологічним статусом. Дана концепція постає не як відображення культурної реальності, а як схема її інтерпретації, що зберігає силу в межах вихідних припущень. Центральним висновком роботи є твердження про те, що коректне використання даного інструментарію в мультинаціональних екіпажах можливе лише за умови усвідомлення його методологічних меж.

Шість вимірів моделі пояснюють логіку комунікативних збоїв у морській практиці. Такі інциденти часто помилково трактують як наслідок особистої некомпетентності фахівців. Практична цінність теорії полягає в переведенні проблеми з площини індивідуальної провини на рівень системного аналізу професійного середовища. Суперечливість емпіричних даних виступає герменевтичним підтвердженням того, що культурний вимір описує тенденцію, проте реальна поведінка завжди визначається контекстом. Тому модель Герта Хофстеде є необхідним, але недостатнім елементом забезпечення морської безпеки.

Критична рефлексія виявила фундаментальні обмеження моделі, зокрема вразливість вихідної вибірки та ризик стереотипізації моряка. Ці чинники не скасовують потенціал теорії, проте визначають умови її коректного застосування. У сфері морської освіти це вимагає переходу від накопичення знань до формування міжкультурної суб'єктності. Зазначена характеристика передбачає здатність моряка усвідомлено поєднувати власний культурний горизонт із логікою іншої сторони. Такий підхід дозволяє рефлексивно інтерпретувати ситуацію спілкування замість її зведення до індексу. Концепт спирається на ідеї Ганса-Георга Гадамера та Поля Рікера. Теорія Герта Хофстеде у цьому процесі стає мовою для опису міжособистісних процесів та власних очікувань фахівця. Наголос на соціокультурному компоненті як на необхідному елементі підготовки суттєво підвищує рівень безпеки в морській індустрії.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. International Maritime Organization. History of SOLAS fire protection requirements. URL: <https://www.imo.org/en/ourwork/safety/pages/history-of-fire-protection-requirements.aspx>
2. Berg N., Storgard J., Lappalainen J. The Impact of Ship Crews on Maritime Safety. Turku: University of Turku, Centre for Maritime Studies, 2013. 44 p. URL: [https://www.merikotka.fi/wp-content/uploads/2018/08/Berg\\_TheImpactOfShipCrewsOnMaritimeSafety.pdf](https://www.merikotka.fi/wp-content/uploads/2018/08/Berg_TheImpactOfShipCrewsOnMaritimeSafety.pdf)
3. Гадамер Ганс-Георг. Істина і метод. Основи філософської герменевтики. Київ : Юніверс, 2000. Том I. 464 с.
4. Рікер П. Сам як інший. Київ : Дух і літера, 2002. 458 с.
5. Hofstede G. Culture's Consequences: Comparing Values, Behaviors, Institutions and Organizations Across Nations. 2nd ed. Thousand Oaks : SAGE Publications, 2001. 616 p.

6. Медведєва І. В. Концепція ділової культури Г. Хофстеде у міжнародному бізнесі. *Причорноморські економічні студії*. 2017. Вип. 15. С. 16–21. URL: [https://www.bses.in.ua/journals/2017/15\\_2017/5.pdf](https://www.bses.in.ua/journals/2017/15_2017/5.pdf)
7. Данилова Т. В., Будегай В. А. Культурно-цивілізаційні взаємодії в сучасному світі: теорія культурних вимірів Хофстеде. *Humanitarian Studios: Pedagogics, Psychology, Philosophy*. 2021. Т. 12. № 2. С. 22–29. DOI: 10.31548/hspedagog2021.02.022
8. Lu C.-S., Lai K.-H., Lun Y. H. V., Cheng T. C. E. Effects of national culture on human failures in container shipping: The moderating role of Confucian dynamism. *Accident Analysis & Prevention*. 2012. Vol. 49. P. 457–469. DOI: 10.1016/j.aap.2011.09.026
9. Inegol G. M., Yildirim U. Conflicts due to cultural differences in multicultural ships. *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. 2023. DOI: 10.12716/1001.17.03.09
10. Havold J. I. National cultures and safety orientation: A study of seafarers working for Norwegian shipping companies. *Work & Stress*. 2007. Vol. 21, No. 2. P. 173–195. DOI: 10.1080/02678370701424594
11. Lu C.-S., Hsu C.-N., Lee C.-H. The impact of seafarers' perceptions of national culture and leadership on safety attitude and safety behavior in dry bulk shipping. *International Journal of e-Navigation and Maritime Economy*. 2016. Vol. 4. P. 75–87. DOI: 10.1016/j.enavi.2016.06.007
12. Близнюк Т. П. Крос-культурні особливості менеджменту сучасної мультинаціональної організації : монографія. Харків : ФОП Лібуркіна Л. М., 2017. 296 с.
13. Дмитрищук Н. В. Підготовка майбутніх судноводіїв до професійної діяльності у контексті міжособистісного спілкування в полінаціональних екіпажах. *Науковий вісник МНУ імені В. О. Сухомлинського. Педагогічні науки*. 2019. № 1 (64). С. 81–84.
14. Tran Thi Thuong. Cultural sensitivity education: Limiting the adverse effects of multicultural crewing in shipping : Master's diss. World Maritime University. Malmö, 2007. 90 p. URL: [https://commons.wmu.se/all\\_dissertations](https://commons.wmu.se/all_dissertations)
15. Мороз О. Л. Соціокультурний компонент професійно-орієнтованої комунікативної компетенції фахівців морської галузі. *Духовність особистості: методологія, теорія і практика*. 2021. Вип. 3 (102). С. 190–200. DOI: 10.33216/2220-6310-2021-102-3-190-200
16. Швецова І. В. Система формування іншомовної комунікативної компетентності фахівців з навігації і управління морськими суднами в умовах неперервної освіти : дис. ... д-ра пед. наук : 13.00.04. Кропивницький, 2024. 546 с.

## REFERENCES

1. Berg, N., Storgard, J., & Lappalainen, J. (2013). *The Impact of Ship Crews on Maritime Safety*. Turku: University of Turku, Centre for Maritime Studies, 44 p.
2. Blyzniuk, T. P. (2017). *Kros-kulturni osoblyvosti menedzhmentu suchasnoi multynatsioanalnoi orhanizatsii* [Cross-cultural features of management of a modern multinational organization]. FOP Liburkina L. M. [in Ukrainian].
3. Danylova, T. V., & Budehay, V. A. (2021). *Kulturno-tsyvilizatsiini vzaiemodii v suchasnomu sviti: teoriia kulturnykh vymiriv Khofstede* [Cultural and civilizational interactions in the contemporary world: Hofstede's cultural dimensions theory]. *Humanitarian Studios: Pedagogics, Psychology, Philosophy*, Vol. 12(2), 22–29. doi: 10.31548/hspedagog2021.02.022 [in Ukrainian].
4. Dmytryshchuk, N. V. (2019). *Pidhotovka maibutnykh sudnovodiiv do profesiinoi diialnosti u konteksti mizhosobystisnoho spilkuвання v polinatsionalnykh ekipazhakh* [Future navigators' preparation for professional activities in the context of interpersonal communication in multinational crews]. *Naukovyi Visnyk MNU imeni V. O. Sukhomlynskoho. Pedahohichni Nauky*, 1(64), 81–84. [in Ukrainian].
5. Gadamer, Hans-Georg. (2000). *Istyna i metod* [Truth and Method]. Kyiv: Universe Publishing. Vol. 1. 464 p. [in Ukrainian].
6. Havold, J. I. (2007). National cultures and safety orientation: A study of seafarers working for Norwegian shipping companies. *Work & Stress*, 21(2), 173–195. doi: 10.1080/02678370701424594
7. Hofstede, G. (2001). *Culture's Consequences: Comparing Values, Behaviors, Institutions and Organizations Across Nations*. 2nd edition. Thousand Oaks: SAGE Publications, 616 p.
8. Inegol, G. M., & Yildirim, U. (2023). Conflicts due to cultural differences in multicultural ships. *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. doi: 10.12716/1001.17.03.09

9. International Maritime Organization. History of SOLAS fire protection requirements. (2024) Retrieved from <https://www.imo.org/en/ourwork/safety/pages/history-of-fire-protection-requirements.aspx>
10. Lu, C.-S., Hsu, C.-N., & Lee, C.-H. (2016). The impact of seafarers' perceptions of national culture and leadership on safety attitude and safety behavior in dry bulk shipping. *International Journal of e-Navigation and Maritime Economy*, 4, 75–87. doi: 10.1016/j.enavi.2016.06.007
11. Lu, C.-S., Lai, K.-H., Lun, Y. H. V., & Cheng, T. C. E. (2012). Effects of national culture on human failures in container shipping: The moderating role of Confucian dynamism. *Accident Analysis & Prevention*, 49, 457–469. doi: 10.1016/j.aap.2011.09.026
12. Medvedieva, I. V. (2017). Kontsepsiia dilovoi kultury H. Khostede u mizhnarodnomu biznesi [G. Hofstede's concept of business culture in international business]. *Prychornomorski ekonomichni studii*, Vyp. 1, 16–21 [in Ukrainian]. Retrieved from [https://www.bses.in.ua/journals/2017/15\\_2017/5.pdf](https://www.bses.in.ua/journals/2017/15_2017/5.pdf) [in Ukrainian].
13. Moroz, O. L. (2021). Sotsiokulturnyi komponent profesiino-orientovanoi komunikatyvnoi kompetentsii fakhivtsiv morskoi haluzi [Sociocultural component of professionally-oriented communicative competency of seafarers]. *Dukhovnist Osobystosti: Metodolohiia, Teoriia i Praktyka*, 3(102), 190–200. doi: 10.33216/2220-6310-2021-102-3-190-200 [in Ukrainian].
14. Ricoeur, Paul. (2002). *Ya sam yak inshyi* [Oneself as Another]. Kyiv: Duh i Litera Publishing. 458 p. [in Ukrainian].
15. Shvetsova, I. V. (2024). *Systema formuvannia inshomovnoi komunikatyvnoi kompetentnosti fakhivtsiv z navihatsii i upravlinnia morskymy sudnamy v umovakh neperervnoi osvity* [System of forming foreign language communicative competence of navigation and maritime vessel management specialists in continuing education] [Doctoral dissertation, Kropyvnytskyi] [in Ukrainian].
16. Tran Thi Thuong. (2007). *Cultural sensitivity education: Limiting the adverse effects of multicultural crewing in shipping* [Master's dissertation, World Maritime University]. Maritime Commons. Retrieved from [https://commons.wmu.se/all\\_dissertations](https://commons.wmu.se/all_dissertations)

**Dobrovol'ska Viktoriia Anatoliivna**

Candidate of Historical Sciences, Associate Professor,  
Head of the Department of Social and Humanitarian Training  
Kherson State Maritime Academy  
20, Nezalezhnosti ave, Kherson, Ukraine  
[orcid.org/0000-0002-5262-7425](https://orcid.org/0000-0002-5262-7425)

## GEERT HOFSTEDÉ'S THEORY OF CULTURAL DIMENSIONS AS AN EPISTEMOLOGICAL INSTRUMENT OF MARITIME INTERCULTURAL COMMUNICATION

**Problem.** Globalized maritime shipping has led to the formation of multinational crews featuring diverse cultural backgrounds. According to the International Maritime Organization, the human factor causes over 80% of maritime accidents, with many failures rooted in cultural differences among crew members. Despite these risks, the epistemological status of the tools used to interpret intercultural interaction in the maritime environment remains philosophically insufficiently conceptualized. This research task defines the problematic field of the study.

**Purpose and Methods.** This study aims to substantiate the epistemological status of Geert Hofstede's theory of cultural dimensions as a tool for interpreting interaction in multinational crews and to define its application boundaries in maritime education. The methodological framework includes the hermeneutical method, comparative analysis of national profiles, and critical assessment of the theory's limits, integrating social philosophy, cultural sociology, and the philosophy of education.

**Results.** Findings indicate that Geert Hofstede's theory serves as a heuristic cognitive construct explaining communicative logic, such as the silent compliance of subordinates in high power distance cultures. However, the model faces limitations, including the methodological vulnerability of the International Business Machines corporate sample and the risk of stereotyping individuals based on national indices. Effective application in maritime education requires shifting from simple knowledge transfer toward developing intercultural subjectivity – the capacity of a seafarer to remain aware of personal biases while considering the logic of the interlocutor. Formulated

*through the hermeneutical ideas of Hans-Georg Gadamer and Paul Ricoeur, this concept offers a philosophically grounded alternative to traditional knowledge-centered training. By prioritizing reflexive interpretation over cultural stereotypes, this approach enhances both operational safety and professional engagement within the globalized shipping industry.*

**Key words:** *Hofstede's cultural dimensions, intercultural communication, multinational crew, epistemological instrument, maritime education, power distance, intercultural subjectivity, hermeneutics.*

Дата першого надходження статті до видання: 05.02.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 03.03.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 29.04.2026