

УДК 613.6+616-057:001.5

ПОШИРЕНІСТЬ ПРОФЕСІЙНОГО СТРЕСУ ТА СИНДРОМУ “BURNOUT” СЕРЕД ВОДІЇВ

Діордічук Т.І.

*Державна установа “Інститут медицини праці АМН України”, Київ
e-mail: test-lab@ukr.net*

Загально відомо, що для професії водія притаманна висока напруженість праці, що зумовлена високим рівнем інформаційного навантаження та високим рівнем нервово-емоційного напруження. Професійне керування транспортним засобом потребує високого рівня уваги, яке необхідно підтримувати протягом тривалого часу. Неправильне рішення або втрата часу можуть привезти до серйозних, навіть фатальних, наслідків.

Також високому рівню напруженості у професійних водіїв “сприяють” значна кількість транспортних засобів (станом на 01.01.2008 автомобільний парк України нараховує понад 7,5 млн автомобілів), стан та кількість доріг, інтенсивність руху, ін. [1].

В зв’язку зі значним поширенням міжнародних вантажних перевезень, соціальним напруженням (підготовка всеукраїнського страйку автоперевізників), введенням на окремих автопідприємствах вимог стандарту OHSAS 18001 та, відповідно, розробка програми по удосконаленню системи управління безпекою та гігієною праці, лабораторією проблем медицини праці на транспорті проведені дослідження професійного стресу та синдрому “вигорання”, вивчені основні проблеми та скарги, пов’язані з професійною діяльністю, серед водіїв [2].

В дослідженні прийняли участь 95 водіїв. Серед них – 2/3 здійснюють міжнародні рейси до країн Євросоюзу та РФ.

Необхідно зазначити особливості умов праці, які притаманні саме цій професійній групі.

Водієм здійснюється перевезення вантажів поодиночі. Протягом місяця водій здійснює дві поїздки. При цьому, як пра-

вило, чотири рази перетинає кордон. Одною з основних проблем в своїй роботі водіями названий саме перетин кордону: непередбачені затримки в зв’язку з чергами, тривале оформлення митної документації, огляд вантажу з можливим вскриттям пломб та відповідним оформленням цієї процедури. Дотримання чіткого графіка руху автомобіля, особливо за кордоном, та згаяний час при перетині кордону завдають додаткових проблем, пов’язаних з дефіцитом часу. Проблеми, пов’язані з харчуванням та паркуванням автомобіля, мають місце скоріше на території України та РФ.

Водій починає свою роботу з контролю завантаження вантажу. Потім, після доставки вантажу, водій повинен знову завантажити автомобіль та рухатись в зворотньому напрямку. Таким чином, водій координує свої дії з відділом логістики (можливі декілька завантажень, зміна замовника, тощо)

Основні марки вантажних автомобілів: Mercedes, Volvo, Iveco. Це досить комфортні автомобілі у відношенні шумових та вібраційних характеристик, оснащені місцем для відпочинку, необхідним обладнанням для приготування їжі, радіозв’язком. Автомобілі підтримуються на високому технічному рівні, відповідають Євро-2, -3, -4 щодо викидів в атмосферне повітря.

Для вивчення професійного стресу нами використана методика “Визначення рівня професійного стресу” К. Ваймана. Ця методика дає можливість виявити професійний стрес у працівників, його рівень, є зручною при застосуванні, рекомендована Лабораторією організаційної психології Інституту психології ім. Г.С.

Костюка АПН України [3].

Дослідження проходить у формі анкетування. Перелік з 15-ти питань стосується особливостей професійного життя. Обстежуваному необхідно оцінити за допомогою 5-ти-бальної шкали частоту виникнення того чи іншого явища у його професійному житті. За структурою – це методика-самозвіт. Вона оцінює індивідуальне сприйняття складних професійних ситуацій, які можуть мати місце у робочому середовищі.

Згідно з цією методикою, стрес розглядається як надмірна психологічна напруженість, що призводить до дезорганізації діяльності та появи наслідків у вигляді захворювань [4]. Захворювання розглядається як таке, що має стресову етіологію. Згідно з інтерпретацією такої методики розрізняють 5 рівнів стресу (від дуже низького до дуже високого).

Отримані результати наведені у таблиці 1.

Як видно з таблиці 1, високий рівень професійного стресу мають 4,4 % водіїв, а у 2,2 % виявлений дуже високий рівень. Тобто, у 6,6 % водіїв під впливом професійних стресорів можуть розвиватися

хронічні захворювання як наслідок постійного фізичного та психічного виснаження.

Для решти обстежених, у яких рівень стресу є середнім - низьким - дуже низьким (22%-39,5%-31,9% водіїв відповідно), вплив професійних стресорів є оптимальним і не викликає надмірного фізичного і психічного напруження. Ця група водіїв, що складає 83%, добре адаптована до професії, має високий рівень оволодіння професійними якостями, які дозволяють їм швидко знаходити оптимальні рішення у складних професійних ситуаціях.

Синдром «професійного вигорання» є стресовою реакцією, яка виникає внаслідок довготривалих професійних стресів середньої інтенсивності.

Для вивчення синдрому «burnout» була використана методика «Дослідження синдрому «вигорання» Грінберга Дж. [5].

Методика має форму опитувальника, обстежуваному необхідно оцінити питання «1 балом» в разі згоди з твердженням і «0» в разі незгоди.

Таблиця 1

Рівень професійного стресу у водіїв вантажних автомобілів

Рівень професійного стресу	Підсумковий показник	Кількість обстежених	Відсоткове співвідношення (% від загальної кількості опитаних)
Дуже низький	1,0-1,3	13	14,3
	1,4-1,6	16	17,6
Низький	1,7-1,9	16	17,6
	2,0-2,2	20	21,9
Середній	2,3-2,5	17	18,7
	2,6-2,8	3	3,3
Високий	2,9-3,1	2	2,2
	3,2-3,4	2	2,2
Дуже високий	3,5-3,7	2	2,2
	3,8-4,0		

Таблиця 2

Рівень професійного «вигорання» серед водіїв вантажних автомобілів

Рівень «вигорання»	Сумарний бал	Кількість опитаних
Низький	0-7	83
Середній	8-14	8
високий	15-20	4

Результати наведені в таблиці 2.

Виходячи з отриманих результатів, високий рівень синдрому «вигорання» виявлений у 4-х водіїв, середній – у 8, низький – у 83. Таким чином, синдром професійного «вигорання» не є притаманним для представників цієї професійної групи.

Проведені дослідження дозволили:

1. Визначити поширеність професійного стресу та синдрому «вигорання» серед водіїв.
2. Визначити основні скарги, пов'язані з трудовою діяльністю.
3. На підставі проведених досліджень виділити групу ризику щодо наявності професійного стресу, розробити перелік заходів, спрямованих на профілактику факторів ризику розвитку професійного стресу.
4. Визнати належний рівень проведення медичних оглядів на підприємстві, задовільну роботу відділу з охорони праці.
5. Отримані результати свідчать про позитивний вплив введення системи управління безпекою та гігієною праці відповідно до вимог міжнародного стандарту OHSAS 18001.

Література:

1. Автомобільний парк України/ Мироненко В.П., Пригожинський В.М., Остап'юк О.Я.//Автомобільний транспорт України: стан проблеми, перспективи розвитку. –К.: ДП «ДержавтотрансНДІпроект», 2005.- Стор. 83-94.
2. ДСТУ-П ОHSAS 18002:2006. Система управління безпекою та гігієною праці. Основні принципи виконання вимог ОHSAS 18001//К.: Держспоживстандарт України, 2007. - 46 стор.
3. Синдром «професійного вигорання» та професійна кар'єра працівників.../ / Під науковою редакцією С.Д. Максименка, Л.М.Карамушки, Т.В.Зайчикової. - К.: «Міленіум», 2006. - 365 стор.

4. Леонова А.Б. Основные подходы к изучению профессионального стресса// Вестник Московского ун-та. Серия 14. Психология.-2000.-№ 3. – Стор. 4-19.
5. Гринберг Дж. Управление стрессом. – СПб.: Питер, 2002-496 стор.

Резюме

РАСПРОСТРАНЕННОСТЬ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СТРЕССА И СИНДРОМА «BURNOUT» СРЕДИ ВОДИТЕЛЕЙ

Диордичук Т.И.

Проведены исследования уровня профессионального стресса и синдрома «выгорания» у 95 водителей грузовых автомобилей, осуществляющих международные перевозки. Описаны особенности условий труда этой профессиональной группы. Установлено, что высокий уровень профессионального стресса имеют около 4,4% водителей, у 2,2 % выявлен очень высокий уровень стресса. Синдром «выгорания» не является типичным для представителей этой группы.

По результатам исследования определена распространенность профессионального стресса и синдрома «выгорания» среди водителей-международников, выделены основные жалобы, связанные с трудовой деятельностью, сформирована группа риска по отношению к профессиональному стрессу и разработаны меры по профилактике его развития.

Summary

REVALENCE OF PROFESSIONAL STRESS AND SYNDROME OF «BURNOUT» AMONG DRIVERS

Diordichuk T.I.

The researches of a level of a professional stress and set of symptoms of «burning out» at 95 drivers of lorries exercising the international transportations are carried out. The features of working conditions of this professional group are described. Fixed, that a high level of a professional stress have about 4,4 % of the drivers, at 2,2 % the high level of a stress is revealed very much. The set of symptoms

of “burning out” is not typical of the representatives of this group.

By results of research the prevalence of a professional stress and set of symptoms of “burning out” among the drivers - foreign affairs specialists is determined, the basic complaints connected to labour activity are allocated is

generated group of risk in relation to a professional stress and the measures on prophylaxis of its development.

*Впервые поступила в редакцию 23.04.2008 г.
Рекомендована к печати на заседании ученого
совета НИИ медицины транспорта
(протокол № 3 от 29.05.2008 г.).*

УДК 612.821:614.84-057.5

РОЛЬ РЕГУЛЯТОРНЫХ СИСТЕМ В ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРУДОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОЖАРНЫХ-СПАСАТЕЛЕЙ

Нехорошкова Ю.В., Шафран Л.М.

Украинский НИИ медицины транспорта, Одесса

Профессию пожарного-спасателя относят к категории социально важных для общества и государства. Специфика их профессиональной деятельности связана с работой в экстремальных условиях, «залповой» максимальной мобилизацией физических и психических ресурсов для решения социальнозначимых оперативных задач [1]. Она требует наличия сформировавшейся системы мотивов, надежного функционирования психофизиологических функций, способности к саморегуляции психических состояний, готовности к применению знаний, умений и навыков в условиях высокой опасности для здоровья и жизни, при информационной неопределенности и дефиците времени [2]. Обязательным предварительным условием определения профессиональной пригодности для лиц данной специальности являются профессиональный отбор, медицинские, психиатрический и наркологический осмотры, психофизиологические обследования [3, 4]. Высокая стрессоустойчивость и морально-волевые качества, наряду с физическим и психическим здоровьем являются необходимыми для лиц этой профессии [5]. В то же время дискуссионной является склонность к риску у пожарных-спасателей, которая отмечена как характерная черта у 1/3 из 110 обследованных

представителей этой профессии [6]. Она сочеталась с сильным типом ВНД и низкой тревожностью. Стресс-факторы оказывают на них активирующее влияние. В то же время, как показали З.В. Диянова и И.А. Конопак [7], высокий самоконтроль, адекватность суждений и самооценки являются атрибутами силы и подвижности нервных процессов и выразились в показателях выносливости, терпения и самообладания. С. А. Иващенко с соавт. [8] поддерживают концепцию позитивной роли склонности к риску у спасателей, которая сочетается с высокой самооценкой, сангвиническим типом темперамента, низким уровнем тревожности, стремлением к доминированию.

Необходимо подчеркнуть, что именно сочетание таких личностных и психофизиологических качеств (крайний сильный тип) в условиях хронического производственного стресса чаще приводит к состоянию профессионального выгорания. Основные признаки – усталость, физическое истощение, раздражительность, неприятие межличностных контактов, дегуманизация, ухудшение качества работы [9]. Это существенно отличает их от представителей со слабой нервной системой (около 33%), у которых большинством авторов уже в штатных произ-