

УДК: 159.9.072

DOI: 10.25629/НС.2023.11.48

ОСОБЕННОСТИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СТРЕССА РАБОТНИКОВ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСТИ

Кононов А.Н.

Государственный университет просвещения
Мытищи, Россия

АННОТАЦИЯ

В статье представлены результаты эмпирического исследования особенностей переживания стресса работниками транспортной сферы, на примере работников общественного транспорта г. Москвы. В исследовании приняли участие: водители (n=21), техники (n=8), наладчики (n=11), диспетчеры (n=7), медицинские работники (n=9). Общее количество респондентов составило N=56. Целью исследования было выявление особенности переживания стресса работниками общественного транспорта. Использовались следующие психодиагностические методики: экспресс-диагностика состояния стресса К. Шнайдера; шкала психологического стресса (PSM-25); оценочная шкала стрессовых событий Т. Холмса и Р. Праге; шкала организационного стресса А. Маклина (адаптация Н.Е. Водопьяновой); методика определения типа поведенческой активности. Анализ полученных данных позволяет говорить о наличии статистически значимых различий между группами работников общественного транспорта: по оценочной шкале стрессовых событий Т. Холмса и Р. Праге ($p=0,039$). Более высокие значения отмечаются в группе водителей (Ср.ранг=34,36) и механиков (Ср.ранг=33,31); по шкале организационного стресса А. Маклина (адаптация Н.Е. Водопьяновой) ($p=0,018$). Более высокие значения отмечаются в группе механиков (Ср.ранг=36,75) и медицинских работников (Ср.ранг=35,89), в группе водителей данный показатель составляет (Ср.ранг=30,81).

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

профессиональный стресс, стресс работника, работники общественного транспорта, преодоление стресса, работники транспорта.

ВВЕДЕНИЕ

В последние годы происходит увеличение количества вводимых в эксплуатацию автомобильных и железных дорог, что является необходимым условием развития экономики России. В.Г. Савельев – Министр транспорта РФ, указывает, что транспортная отрасль приносит в бюджет нашей страны до 1/3 дохода и обеспечивает рабочими местами более 5,5 млн. россиян [10]. Согласно данным Министерства транспорта Российской Федерации за период с 2020 г. по март 2023 г., количество граждан, занятых только на автомобильном транспорте увеличилось с 441 тыс. до 456 тыс. человек [7]. Общественный транспорт в г. Москве – одном из крупнейших мегаполисов мира дает возможность перевозить более 3 млн. пассажиров ежедневно и обеспечивать рабочими местами порядка 25 тыс. человек, из которых более 14 тыс. – водители [3].

В этой связи встает вопрос о сохранении и укреплении психологического здоровья работников транспорта, которые в процессе осуществления профессиональной деятельности несут ответственность за жизнь и здоровье пассажиров, особенно водители общественного транспорта. Однако деятельность водителей общественного транспорта нужно рассматривать в сочетании с деятельностью других специалистов: управленческих кадров, диспетчеров, механиков, медицинских работников, которые взаимодействуют с водителями, а значит, также могут переживать профессиональный стресс.

КРАТКИЙ АНАЛИЗ ЛИТЕРАТУРЫ

Особенностями профессиональной деятельности водителей является то, что их психическая деятельность зависит от влияния как внешних, так и внутренних факторов. Это в конечном итоге и определяет адекватность действий ситуациям, возникающим на дороге [5]. Важно понимать, что результат профессиональной деятельности водителя общественного транспорта неразрывно связан с тем, как его физическое состояние и психические состояния влияют на процесс труда [9]. При этом профессиональная деятельность работника транспорта сопряжена с высоким уровнем ответственности за жизнь и здоровье пассажиров, риском непредвиденных ситуаций, необходимостью длительное время удерживать внимание и быть готовым принимать решения в ситуации нехватки времени [12]. Исследования показывают, что особенности профессиональной деятельности работников общественного транспорта, к которым относятся особенности взаимодействия с руководителями [4], монотонность, эргономические факторы рабочего пространства кабины, посменная работа и чрезмерное воздействие стимулов окружающей среды – являются теми причинами, которые приводят к чрезмерному напряжению [13; 15].

При этом обеспечение безопасности других людей – одна из важнейших задач, которая должна быть решена в процессе осуществления работниками профессиональной деятельности [8], этому должна способствовать оценка его лично-профессиональной пригодности к выполнению определенных функций [1]. Другими словами, работники общественного транспорта сталкиваются со значительным давлением и разнообразными стрессогенными факторами, которые могут принести ущерб не только их психическому, но и физическому здоровью.

Возникновение стресса в подобных, сложных условиях труда – закономерное явление, в этом случае важно понимать, насколько работник устойчив к такому давлению, может ли он не просто подавлять негативные эмоции, возникающие в ответ на стресс, а управлять ими [6]. В том случае, если сотрудник регулярно сталкивается со стрессом и не может эффективно с ним совладать, возрастает риск профессионального и эмоционального выгорания, а по отношению к труду происходит снижение уровня мотивации [11].

Стресс на работе – психологическая проблема, которая затрагивает три компонента: производительность труда и эффективность организации [20], здоровье самого работника [18] и его благополучие [14], а также безопасность других людей, которые с ним связаны [20].

В этой связи важным является каким образом он справляется со стрессом [2], т.к. в деятельности работника общественного транспорта высока вероятность возникновения ситуаций, которые связаны с риском для его и жизни пассажиров.

В тех случаях, когда работник не способен справиться со стрессом, возникающим на работе, результатом становятся распространение хронической усталости [19], сердечно-сосудистых заболеваний [14], развитие тревожных и депрессивных состояний [16].

В связи со степенью изученности проблемы и ее актуальностью, было спланировано и проведено эмпирическое исследование особенностей переживания стресса работниками общественного транспорта.

ОРГАНИЗАЦИЯ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Исследование проводилось на базе нескольких автобусных парков г. Москвы. В исследовании приняли участие: водители (n=21), техники (n=8), наладчики (n=11), диспетчеры (n=7), медицинские работники (n=9). Общее количество респондентов составило N=56. Половые, возрастные и другие показатели в рамках данного исследования не учитывались.

Целью исследования было выявить особенности переживания стресса работниками общественного транспорта г. Москвы.

Гипотезой исследования стало предположение о том, работники общественного транспорта в зависимости от занимаемой ими должности переживают по интенсивности уровень профессионального стресса.

В исследовании были использованы следующие методы:

- экспресс-диагностика состояния стресса К. Шнайдера;

- шкала психологического стресса (PSM-25);
- оценочная шкала стрессовых событий Т. Холмса и Р. Раге;
- шкала организационного стресса А. Маклина (адаптация Н.Е. Водопьяновой);
- методика определения типа поведенческой активности.

В качестве метода математико-статистической обработки данных использовался непараметрический Н-критерий Краскела-Уоллеса реализованный в программе IBM SPSS Statistics 21.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Проведенный статистический анализ данных позволил установить следующие различия между группами работников общественного транспорта (Таблица 1).

Водители (n=21), техники (n=8), наладчики (n=11), диспетчеры (n=7), медицинские работники (n=9).

Таблица 1 – Результаты сравнительного анализа особенностей переживания стресса работниками общественного транспорта

Показатель	Категория работников	Средний ранг	Уровень значимости
Экспресс-диагностика состояния стресса	Водители	29,48	0,959
	Механики	29,00	
	Наладчики	28,95	
	Диспетчеры	24,07	
	Мед. работники	28,67	
Шкала психологического стресса	Водители	28,88	0,932
	Механики	24,88	
	Наладчики	28,86	
	Диспетчеры	32,36	
	Мед. работники	27,39	
Оценочная шкала стрессовых событий	Водители	34,36	0,039
	Механики	33,31	
	Наладчики	16,23	
	Диспетчеры	24,50	
	Мед. работники	28,67	
Шкала организационного стресса	Водители	30,81	0,018
	Механики	36,75	
	Наладчики	21,05	
	Диспетчеры	14,36	
	Мед. работники	35,89	
Методика определения типа поведенческой активности	Водители	31,69	0,697
	Механики	26,44	
	Наладчики	26,59	
	Диспетчеры	22,21	
	Мед. работники	30,11	

Анализ полученных данных позволяет говорить о том, что по двум из пяти психодиагностических методик выявлены статистически значимые различия между группами работников общественного транспорта.

По оценочной шкале стрессовых событий Т. Холмса и Р. Раге, которая позволяет оценить, насколько сильному уровню стресса подвергается респонденты выявлены статистические значимые различия (p=0,039). Более высокие значения отмечаются в группе водителей (Ср.ранг=34,36) и механиков (Ср.ранг=33,31). Анализ средних значений в данных группах работников указывает, что водители переживают средний уровень стресса (M=297), что приближается к нижней границе высокого уровня стресса, когда риск возникновения психологических проблем и физических нарушений, как результата переживания длительных периодов

стресса значительно возрастает. Механики также демонстрируют средний уровень стрессовых событий ($M=242$), это ниже, чем у водителей, однако в целом для двух данных групп респондентов: водителей и техников в меньшей степени способны справляться со стрессовыми событиями в своей жизни.

Необходимо сказать, что полученные результаты отражают особенности профессиональной деятельности данных категорий работников. Напряженная работа водителей, на которую оказывают негативное влияние значительное количество стрессогенных факторов, способных вызывать снижение сопротивляемости и способности совладать со стрессом, было уже отмечено. В отношении механиков считаем нужным сделать несколько важных замечаний. Их деятельность направлена на устранение технических неполадок в оборудовании, узлах и других механизмах общественного транспорта. Они несут ответственность за качество выполненной работы, должны постоянно контролировать техническое состояние вверенного им общественного транспорта. В ряде случаев им приходится выполнять работу в тяжелых условиях, на улице, в холодную или дождливую погоду, когда нет возможности обслужить транспорт в отапливаемом боксе. В совокупности с профессиональным стрессом, которому они подвергаются это может стать причиной развития психосоматических расстройств и снижения качества жизни данных категорий работников. Что в свою очередь может привести к производственным ошибкам и несчастным случаям на производстве, в результате чего могут пострадать или погибнуть люди.

По шкале организационного стресса А. Маклина (адаптация Н.Е. Водопьяновой), оценивающей способность человека адекватно оценивать стрессовые ситуации, возникающие в его жизни и успешно преодолевать их без какого-либо ущерба для себя и своего психического/физического здоровья, также выявлены статистически значимые различия ($p=0,018$). Более высокие значения отмечаются в группе механиков (Ср.ранг=36,75) и медицинских работников (Ср.ранг=35,89), в группе водителей данный показатель составляет (Ср.ранг=30,81). Достаточно высокие значения по шкале у медицинских работников объясняются тем, что в их задачу входит не только медицинское освидетельствование водителей и допуск их на маршрут. Им вменяется заполнение значительного количества документов и отчетов, контроль за соблюдением противоэпидемиологических мероприятий, что также является стрессогенным, организационным фактором. Стресс, которому подвергаются данные группы работников, может в случае его длительного воздействия привести к снижению устойчивости их организма и психики. Стать причиной дистресса – как негативной формы стресса и неспособности адаптироваться к внешнему неблагоприятному воздействию.

Таким образом организованное и проведенное эмпирическое исследование особенностей переживания стресса работниками общественного транспорта выявило наличие статистически значимых различий между группами работников.

ВЫВОДЫ И ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Обобщая полученные результаты в ходе эмпирического исследования, нами были подтверждены данные о стрессогенности профессиональной деятельности работников общественного транспорта, а также можно сделать следующие выводы. Изучение особенностей переживания стресса работниками общественного транспорта позволяет получить актуальные эмпирические данные об особенностях эмоциональных переживаний и уровне стресса, которому подвергаются работники. Выделить категории работников, которые в наибольшей степени подвержены негативному влиянию стресса в процессе осуществления профессиональной деятельности. Определить направления для последующих психологических исследований, которыми могут стать изучение половых и возрастных особенностей переживания стресса, сравнительный анализ особенностей работников осуществляющих профессиональную деятельность в различных регионах России. Также определенный интерес для современной психологической науки представляет изучение способов совладания со стрессом работниками общественного транспорта и последующая разработка программ психологической помощи, направленной на снижение негативного влияния стрессогенов, повышения уровня их стрессоустойчивости и развития эффективных способов совладания со стрессом.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Авдонина О. С. Об организации процесса проведения исследования личностно-профессиональных особенностей руководителей органов муниципальных образований / О. С. Авдонина // *Человеческий капитал*. – 2019. – № 6-2(126). – С. 440-443.
2. Гнездилов Г. В. Психологические особенности профессионального риска в деятельности субъектов труда / Г. В. Гнездилов, В. В. Киселев // *Человеческий капитал*. – 2019. – № 6-2(126). – С. 483-492.
3. ГУП Мосгортранс. О предприятии: сайт [электронный ресурс] URL: <https://mosgortrans.ru/about/> (дата обращения: 21.10.2023).
4. Киселев В. В. Психология и этика профессиональной деятельности / В. В. Киселев. – Москва : Общество с ограниченной ответственностью «Издательство «КноРус», 2021. – 214 с.
5. Кочетова Т.В. Психология дорожного движения как направление прикладных психологических исследований: возможности и перспективы развития в России // *Социальная психология и общество*. 2018. Том 9. № 4. С. 8–18.
6. Макеев В. А. Психология стресса и функциональных состояний работника / В. А. Макеев // *Человек. Социум. Общество*. – 2023. – № 11. – С. 57-62.
7. Министерство транспорта Российской Федерации. Статистика: сайт [электронный ресурс] URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/results/180/documents> (дата обращения: 29.10.2023).
8. Носс И. Н. Личностно-профессиональные особенности руководителя структурного подразделения органа муниципального образования в сфере обеспечения безопасности / И. Н. Носс, О. С. Авдонина // *Человеческий капитал*. – 2019. – № S12-2(132). – С. 267-272.
9. Порталова М.А. Влияние психофизиологических особенностей личности водителя на надежность управления транспортным средством // *Общество и право*, № 5 (27), – 2009, – С. 311-313.
10. Савельев: в транспортной отрасли работают 5,5 млн человек: сайт [электронный ресурс] URL: <https://www.pnp.ru/social/savelev-v-transportnoy-otrasli-rabotayut-55-mln-chelovek.html> (дата обращения: 15.09.2023).
11. Севостьянова Е. В. Креативность или выгорание: как сохранить работоспособность работников в условиях стресса / Е. В. Севостьянова // *Инновационная экономика и общество*. – 2022. – № 1(35). – С. 34-42.
12. Сединин А. Л. Роль эмоционального стресса в формировании соматической патологии у работников железнодорожного транспорта / А. Л. Сединин, Н. Н. Малютина, Н. С. Сединина // *Онкология – XXI век : материалы XXIII Международной научной конференции по онкологии; IX Итало-российской научной конференции по онкологии и эндокринной хирургии; XXIII Международной научной конференции «ЗДОРОВЬЕ НАЦИИ – XXI ВЕК»*, Баку, 29 апреля – 05 2019 года. – Баку: Книжный формат, 2019. – С. 167-168.
13. Chung Y.S., Wu H.L. Stress, strain, and health outcomes of occupational drivers: an application of the effort reward imbalance model on Taiwanese public transport drivers / Y.S. Chung, H.L. Wu // *Transportation Research Part F-Traffic Psychology and Behaviour*. – 2013. – №19. – P. 97–107.
14. Dragano N., Siegrist J., Lunau T. Effort-reward imbalance at work and incident coronary heart disease: a multicohort study of 90,164 individuals / N. Dragano, J. Siegrist, T. Lunau // *Epidemiology*. – 2017. – № 28(4). – P. 619–626.
15. Gómez V., Cendales B., Useche S. Relationships of working conditions, health problems and vehicle accidents in bus rapid transit (BRT) drivers / V. Gómez, B. Cendales, S. Useche // *American Journal of Industrial Medicine*. – 2018. – № 61(4). – P. 1–8.
16. Kawakami N., Tsutsumi A. Job stress and mental health among workers in Asia and the world / N. Kawakami, A. Tsutsumi // *Journal of Occupational Health*. – 2010. – №52(1). – P. 1–3.

17. Nuebling M, Seidler A, Garthus-Niegel S, Latza U, Wagner M, Hegewald J. The Gutenberg health study: measuring psychosocial factors at work and predicting health and work-related outcomes with the ERI and the Useche et al. *BMC Public Health*. – (2021) 21:1594 Page 17 of 19

18. Taylor A., Dorn L. Stress, fatigue, health, and risk of road traffic accidents among professional drivers: the contribution of physical inactivity / A. Taylor, L. Dorn. // *Public Health*. – 2006. – № 27(1). – P. 371–391.

19. Tse J.L., Flin R., Mearns K. Facets of job effort in bus driver health: deconstructing «effort» in the effort-reward imbalance model / J.L.Tse, R. Flin, K. Mearns // *Journal of Occupational Health Psychology*. – 2007. – № 12(1). P. – 48–62.

20. Useche S.A., Alonso F., Cendales, B. Measuring job stress in transportation workers: psychometric properties, convergent validity and reliability of the ERI and JCQ among professional drivers / S.A. Useche, F. Alonso, B. Cendales // *BMC Public Health* 21. – 2021. – №8. – P. 1-19.

FEATURES OF PROFESSIONAL STRESS OF WORKERS IN THE TRANSPORT INDUSTRY

Kononov A.N.

State University of Education

Mytishchi, Russia

ABSTRACT

The article presents the results of an empirical study of the characteristics of stress experienced by transport workers, using the example of public transport workers in Moscow. The following participants took part in the study: drivers (n=21), technicians (n=8), adjusters (n=11), dispatchers (n=7), medical workers (n=9). The total number of respondents was N=56. The purpose of the study was to identify the characteristics of stress experienced by public transport workers. The following psychodiagnostic techniques were used: express diagnostics of the state of stress by K. Schneider; Psychological Stress Scale (PSM-25); T. Holmes and R. Rahe Stressful Events Rating Scale; A. McLean's organizational stress scale (adapted by N.E. Vodopyanova); technique for determining the type of behavioral activity. Analysis of the data obtained allows us to talk about the presence of statistically significant differences between groups of public transport workers: according to the rating scale of stressful events by T. Holmes and R. Raga ($p = 0.039$). Higher values are observed in the group of drivers (Avg. rank = 34.36) and mechanics (Avg. rank = 33.31); according to A. McLean's organizational stress scale (adapted by N.E. Vodopyanova) ($p = 0.018$). Higher values are observed in the group of mechanics (Avg. rank = 36.75) and medical workers (Avg. rank = 35.89), in the group of drivers this indicator is (Avg. rank = 30.81).

KEY WORDS

professional stress, employee stress, public transport workers, overcoming stress, transport workers.