

DOI: 10.31393/reports-vnmedical-2019-23(4)-24

УДК: 616.89:616.895+616.891:616-057

РІВЕНЬ ПСИХОСОЦІАЛЬНОГО СТРЕСУ ТА СТАН ПСИХІЧНОГО ЗДОРОВ'Я У МОРЯКІВ ДАЛЕКОГО ПЛАВАННЯ

Косенко К.А.

КУ "Одеський обласний центр психічного здоров'я" (вул. ак. Воробйова, 9, м. Одеса, Україна, 65009)

Відповідальний за листування:
e-mail: sun2003@ukr.net

Статтю отримано 12 серпня 2019 р.; прийнято до друку 16 вересня 2019 р.

Анотація. Мета роботи - дослідження рівня психосоціального стресу та стану психічного здоров'я у моряків далекого плавання, для визначення необхідності створення специфічних для даного контингенту системних заходів з охорони їх психічного здоров'я. Протягом 2016-2019 рр. обстежено 300 моряків далекого плавання, серед яких було 200 представників морського торгового флоту (110 членів командного складу та 90 матросів) та 100 працівників морського пасажирського флоту України (70 осіб командного складу та 30 - рядового). Усі обстежені були чоловіками, громадянами України. Дослідження включало використання клініко-психопатологічного та психодіагностичного методів. Виявлено, що серед обстежених у кожній групі не менше третини осіб, що звернулися за консультацією до лікаря, не мали ознак порушення психічного здоров'я або дезадаптації. Серед респондентів з окремими проявами психічної дезадаптації різної вираженості та клінічного наповнення було більше представників командного складу (командирів торговельного флоту було більше, ніж пасажирського 53% vs 45%), а серед матросів обох флотів кількість таких осіб була приблизно однаковою (37% vs 40%). Найбільша кількість осіб з вираженими проявами психічної дезадаптації клінічного рівню вираженості було зафіксовано серед матросів пасажирського флоту (27%), у той час як серед командирів кількість таких осіб не мала статистичної різниці (16% vs 13%). Здорові особи без ознак дезадаптації не відчували тягаря стресового навантаження; обстежені з дезадаптивними проявами донозологічної вираженості і змісту, мали помірний рівень психосоціального стресу; у пацієнтів з вираженими психопатологічними включеннями встановлено тяжкий рівень стресового тягаря. Отже, рівень психосоціального стресу справляє значний вплив на формування порушень психічного здоров'я у моряків далекого плавання, що повинно враховуватись при розробці специфічних заходів психотерапії та психопрофілактики для даного контингенту.

Ключові слова: моряки далекого плавання, психосоціальний стрес, порушення психічного здоров'я.

Вступ

За інформацією Міністерства інфраструктури України, морський транспортний комплекс нашої держави є багатофункціональною структурою з одним з найпотужніших потенціалом між провідними країнами світу, серед джерел якого найбільшу цінність мають кадри морського транспортного і пасажирського флотів, загальна кількість яких складає більш ніж 100 тисяч моряків-громадян України [1].

Специфіка праці моряків далекого плавання передбачає суттєві наднормові навантаження за рахунок професійно обумовленого оксидативного, дизрегуляторного, емоційного та психосоціального стресу [15]. Проте, якщо питання медичного і психофізіологічного відбору членів екіпажів суден морського флоту знаходяться в постійній увазі спеціалістів гігієни праці та морської медицини [6, 11, 14, 15, 16], то проблеми, пов'язані зі станом психічного здоров'я моряків, здебільшого розробляються у площині суто психологічних [4, 7, 8, 9, 13, 17], а іноді - й педагогічних [2, 12, 18] досліджень, що звукує можливості розробки і впровадження дієвих персоніфікованих заходів його підтримки, корекції і збереження у даного специфічного контингенту.

Метою даної роботи було дослідження рівню психосоціального стресу та стану психічного здоров'я у моряків далекого плавання, для визначення необхідності створення специфічних для даного контингенту системних заходів з охорони їх психічного здоров'я.

Матеріали та методи

Для досягнення поставленої мети на засадах інформованої згоди з дотриманням принципів біоетики і деонтології протягом 2016-2019 років було обстежено 300 осіб - моряків далекого плавання, серед яких було 200 представників морського торгового флоту та 100 працівників морського пасажирського флоту України. Усі обстежені були чоловіками, громадянами України.

Враховуючи специфічність та незіставність професійного навантаження командного складу морського флоту та обов'язків рядових матросів, обстежені були додатково розділені на групи залежно від рангу та звання. Так, серед представників морського торгового флоту у дослідженні приймали участь 110 членів командного складу (капітани далекого плавання, перші та другі помічники капітанів, механіки), та 90 матросів (матроси, мотористи, пампери, коки); серед обстежених працівників морського пасажирського флоту були 70 осіб командного складу та 30 - рядового.

Усі респонденти були обстежені в період після повернення з рейсу, на базі декількох медичних установ (медичний центр "Академмарін" НУ ОМА, КУ "Одеський обласний центр психічного здоров'я", кафедра психіатрії, наркології та психології Одеського національного медичного університету, медичні центри "Шаг до життя", "Віта" та ін.), під час добровільного звернення за консультацією лікаря-психіатра.

Таблиця 1. Базові соціально-демографічні характеристики обстежених, %.

Показник		Представники торговельного флоту, n=200 осіб		Представники пасажирського флоту, n=100 осіб	
		Командний склад, n=110 осіб	Матроси, n=90 осіб	Командний склад, n=70 осіб	Матроси, n=30 осіб
вік	25-35	20,9	48,9	12,8	46,7
	36-50	53,6	43,3	68,5	50,0
	більше 50	25,4	7,8	18,6	3,3
освіта	середня	-	14,4	-	16,7
	середня-спеціальна	-	85,6	-	83,3
	вища	100,0	-	100,0	-
сімейний стан	одружені	62,7	55,5	58,5	53,3
	розлучені	37,3	45,5	41,4	46,7

Дослідження включало використання клініко-психопатологічного і психодіагностичного методів. Після первинного структурованого інтерв'ю, проводили скринінг психічного стану через об'єктивізацію можливих проблем за допомогою "Тесту нервово-психічної адаптації" І. Н. Гурвіча [3], після чого оцінці піддавали рівень психосоціального стресу, випробовуваного респондентами (з використанням однойменної шкали Л. Рідера) [5].

Висновок про наявність адаптивного/дезадаптивного стану робили, виходячи з результатів тестування, запропонованого автором методики: менше 20 балів - відсутність ознак психічної дезадаптації, 21-30 балів - нервово-психічна нестійкість, окремі прояви психічної дезадаптації, 31-40 балів - висока вірогідність психічної дезадаптації, передхворобливий стан, більше 41 балу - виражена психічна дезадаптація, хворобливий стан [10].

Рівень психосоціального стресу оцінювали за наступними критеріями: показник до 0,99 балів - низький, показник в межах 1,00-1,99 балів - помірний, показник перевищує 1,99 балів - тяжкий.

Основні соціально-демографічні показники обстежених наведені в таблиці 1, з якої виходить, що переважна кількість командирів була у віці 36-50 років, в той час як серед матросів питома вага осіб 25-35 та 36-50 років була приблизно однаковою. Зрозуміло, що усі представники командного складу мали вищу освіту, а переважна більшість рядових - середньо-спеціальну. Більше половини чоловіків в усіх групах були одружені, інші - розлучені.

Результати. Обговорення

За оцінкою стану психічної сфери (табл. 2) обстежених, відсутність ознак психічної дезадаптації мала місце серед командирів - у 30,9% офіцерів торговельного й 42,9% пасажирського флотів, а рядових - у 41,1% матросів торговельного і 33,3% пасажирського флотів. Таким чином, у 69,1% командирів торговельного, 57,1% пасажирського, 58,9% матросів торговельного і 66,7% пасажирського флотів була виявлена психічна дезадаптація різної вираженості.

У 33 командирів торговельного (30,0%), 20 офіцерів пасажирського (28,5%), 21 матросів торговельного (23,3%) і 5 (16,7%) пасажирського флоту були встановлені окремі ознаки психічної дезадаптації, що вказувало на донозологічну вираженість й несформованість її симптомів, які розцінювались нами, згідно з рекомендацією автора методики [10], як несприятливі прогностичні маркери розвитку клінічно розгорнутого дезадаптивного стану. У 25 (22,7%), 11 (15,7%), 13 (14,4%) і 7 (23,3%) осіб, відповідно, було діагностовано сформовану дезадаптацію, що, за рекомендацією авторів методики [10], трактувалось нами як прояви невротизації з високим рівнем психоемоційної напруженості. У 18 (16,4%), 9 (12,8%), 19 (21,1%) і 8 (26,7%) обстежених, відповідно, встановлена виражена клінічно окреслена психопатологічна симптоматика, яка досягала не тільки синдромологічної, а й нозологічної оформленості.

Привертає увагу наявність статистично значущих розбіжностей між кількістю осіб без мінімальних ознак дезадаптації серед командирів і матросів як торговельного ($p<0,05$), так і пасажирського ($p<0,01$) флотів, а також між командирами торговельного і пасажирського флотів ($p<0,01$). Серед осіб з окремими ознаками психічної дезадаптації значущі розбіжності встановлені між матросами пасажирського і командирами торговельного флотів ($p<0,01$), матросами торговельного ($p<0,01$), і командного складу пасажирського флоту ($p<0,01$). Серед осіб в стані невротизації та значного психоемоційного напруження значущі розбіжності виявлені між командирами і матросами як торговельного ($p<0,01$), так і пасажирського ($p<0,01$) флоту, а осіб з клінічно окресленою психічною дезадаптацією - між матросами пасажирського флоту та іншими групами (між командирами пасажирського флоту розбіжність становить $p<0,05$, між представниками торговельного - $p<0,01$ в обох випадках).

Таким чином, серед обстежених в кожній групі не менше третини осіб, що звернулися за консультацією до лікаря, не мали ознак порушення психічного здоров'я або дезадаптації. Серед респондентів з окремими

Таблиця 2. Загальний розподіл обстежених хворих за вираженістю психічної дезадаптації, абс.к / %.

Амплітуда вираженості психічної дезадаптації	Представники торгівельного флоту, n=200 осіб		Представники пасажирського флоту, n=100 осіб	
	командний склад, n=110 осіб	матроси, n=90 осіб	командний склад, n=70 осіб	матроси, n=30 осіб
Відсутність ознак психічної дезадаптації, ≤ 20 балів	34 / 30,9% ^{1**} , ^{2*}	37 / 41,1% ^{5*}	30 / 42,9% ^{6*}	10 / 33,3%
Нервово-психічна нестійкість, окремі ознаки психічної дезадаптації, 21-30 балів	33 / 30,0% ^{3*}	21 / 23,3% ^{5*}	20 / 28,5% ^{6*}	5 / 16,7%
Висока вірогідність психічної дезадаптації, невротизація, 31-40 балів	25 / 22,7% ^{1*}	13 / 14,4% ^{5*}	11 / 15,7% ^{6*}	7 / 23,3%
Виражена психічна дезадаптація, ≥ 41 бала	18 / 16,4% ^{3*}	19 / 21,1% ^{5*}	9 / 12,8% ^{6**}	8 / 26,7%

Примітки: рівень статистичної значущості розбіжностей при порівнянні груп командирів та матросів торговельного флоту: $p < 0,01$ - ^{1*}, $p < 0,05$ - ^{1**}; рівень статистичної значущості розбіжностей при порівнянні груп командирів торговельного і пасажирського флотів: $p < 0,01$ - ^{2*}, $p < 0,05$ - ^{2**}; рівень статистичної значущості розбіжностей при порівнянні груп командирів торговельного і матросів пасажирського флотів: $p < 0,01$ - ^{3*}, $p < 0,05$ - ^{3**}; рівень статистичної значущості розбіжностей при порівнянні груп матросів торговельного і командирів пасажирського флотів: $p < 0,01$ - ^{4*}, $p < 0,05$ - ^{4**}; рівень статистичної значущості розбіжностей при порівнянні груп матросів торговельного і пасажирського флотів: $p < 0,01$ - ^{5*}, $p < 0,05$ - ^{5**}; рівень статистичної значущості розбіжностей при порівнянні груп командирів і матросів пасажирського флотів: $p < 0,01$ - ^{6*}, $p < 0,05$ - ^{6**}.

Таблиця 3. Розподіл обстежених за рівнем психосоціального стресу (абс. к. / %; середній бал \pm т).

Рівень психо-соціального стресу	Представники торгівельного флоту, n=200 осіб		Представники пасажирського флоту, n=100 осіб	
	командний склад, n=110 осіб	матроси, n=90 осіб	командний склад, n=70 осіб	матроси, n=30 осіб
низький	34 / 30,9% ^{1*} , ^{2*} сер.б. 0,81 \pm 0,101 ^{1**}	37 / 41,1% ^{5*} сер.б. 0,54 \pm 0,225 ^{5**}	30 / 42,9% ^{6*} сер.б. 0,69 \pm 0,14	10 / 33,3% сер.б. 0,73 \pm 0,19
помірний	58 / 52,7% ^{1**} сер.б. 1,66 \pm 0,231 ^{1**} , ^{2*} , ^{3**}	34 / 37,7% сер.б. 1,29 \pm 0,13	31 / 44,3% сер.б. 1,44 \pm 0,38	12 / 40,0% сер.б. 1,34 \pm 0,16
тяжкий	18 / 16,4% ^{3*} сер.б. 2,43 \pm 0,312 ^{2**} , ^{3*}	19 / 21,1% сер.б. 2,38 \pm 0,294 ^{4*}	9 / 12,8% ^{6**} сер.б. 2,19 \pm 0,176 ^{6*}	8 / 26,7% сер.б. 2,25 \pm 0,46

Примітки: рівень статистичної значущості розбіжностей при порівнянні груп командирів та матросів торговельного флоту: $p < 0,01$ - ^{1*}, $p < 0,05$ - ^{1**}; рівень статистичної значущості розбіжностей при порівнянні груп командирів торговельного і пасажирського флотів: $p < 0,01$ - ^{2*}, $p < 0,05$ - ^{2**}; рівень статистичної значущості розбіжностей при порівнянні груп командирів торговельного і матросів пасажирського флотів: $p < 0,01$ - ^{3*}, $p < 0,05$ - ^{3**}; рівень статистичної значущості розбіжностей при порівнянні груп матросів торговельного і командирів пасажирського флотів: $p < 0,01$ - ^{4*}, $p < 0,05$ - ^{4**}; рівень статистичної значущості розбіжностей при порівнянні груп матросів торговельного і пасажирського флотів: $p < 0,01$ - ^{5*}, $p < 0,05$ - ^{5**}; рівень статистичної значущості розбіжностей при порівнянні груп командирів і матросів пасажирського флотів: $p < 0,01$ - ^{6*}, $p < 0,05$ - ^{6**}.

проявами психічної дезадаптації різної вираженості та клінічного наповнення було більше представників командного складу (командирів торговельного флоту було більше, ніж пасажирського), а серед матросів обох флотів кількість таких осіб була приблизно однаковою. Найбільша кількість осіб з вираженими проявами психічної дезадаптації клінічного рівню вираженості було зафіксовано у матросів пасажирського флоту, в той час як серед командирів кількість таких осіб не мала статистичної різниці.

Дослідження наявності і вираженості стресового навантаження, яке відчували та від якого потерпали обстежені, показало наступні результати (табл. 3).

Серед загальної кількості обстежених низький рівень психосоціального стресу виявився притаманним серед командного складу 30,9% особам торговельного і 42,2% пасажирського, а серед матросів - 41,1% особам торговельного й 33,3% пасажирського флотів (розбіжності статистично значущі як між працівниками кожного з видів флоту між собою, так і між командирами та

матросами різних флотів, $p < 0,01$). У той же час, не можна не відмітити, що у офіцерів торговельного флоту мав місце більш високий середній показник психосоціального стресу, який, хоч і знаходився в амплітуді низьких значень, був вищим, порівняно з іншими обстеженими (розбіжності були статистично значущі при порівнянні вираженості стресу у капітанів та матросів торговельного флоту, $p < 0,05$); на другому місці за вираженістю стресу були матроси пасажирських суден (розбіжність $p < 0,05$ порівняно з матросами торговельного флоту).

Помірний рівень психосоціального стресового навантаження був характерний для 52,7% командирів торговельного й 44,3% пасажирського флоту, а також 37,7% матросів торговельних й 40,0% пасажирських суден (значущість статистичних розбіжностей між командирами і матросами торговельного флоту складає $p < 0,05$). Найбільша вираженість психосоціального стресу (в рамках помірних його значень), була зафіксована у командирів торговельного флоту (значущість розбіжностей між ними і матросами як торгових, так і пасажирських суден, ста-

новить $p < 0,05$, а між капітанами пасажирського флоту - $p < 0,01$).

Найбільша кількість осіб з тяжким рівнем психосоціального стресу виявилась притаманною матросам пасажирського флоту (26,7%), що значуще відрізнялося від таких випадків серед командирів як торговельного (16,4%, $p < 0,01$), так і пасажирського (12,8%, $p < 0,05$) флотів. Однак, найбільша вираженість стресового навантаження (в рамках показників тяжкого стресу), була властива командному складу торговельного флоту (зі значущими розбіжностями з капітанами $p < 0,05$ і матросами $p < 0,01$ пасажирського флоту), на другому місці - матроси торговельних суден (статистична значущість $p < 0,01$ порівняно з командирами пасажирського флоту).

Крім того, слід відмітити прямий зв'язок між результатами визначення станів психічної дезадаптації і рівнем

психосоціального стресу, випробовуваного обстеженими: здорові особи без ознак дезадаптації виявились такими, що не відчували тягара стресового навантаження; обстежені з дезадаптивними проявами донозологічної вираженості і змісту, продемонстрували помірний рівень психосоціального стресу; у пацієнтів з вираженими психопатологічними включеннями встановлено тяжкий рівень стресового тягара.

Висновки та перспективи подальших розробок

1. У формуванні порушень психічного здоров'я у моряків далекого плавання значну роль відіграє психосоціальний стрес, що повинно враховуватись при розробці специфічних заходів психотерапії і психопрофілактики для даного контингенту, що становить перспективу даного дослідження.

Список посилань

1. Водний транспорт України. Взято з <https://mtu.gov.ua/timeline/Vodniy-transport.html>.
2. Волошинов, С. А. (2010). Алгоритмічна підготовка судноводіїв в умовах інформаційно-комунікаційного педагогічного середовища. *Інформаційні технології в освіті*, 8, 103-108. DOI: 10.14308/ite000211.
3. Гурвич, И. Н. (1992). Тест нервно-психической адаптации. *Вестник гипнологии и психотерапии*, 3, 46-53.
4. Енькова, Л. П. (2002). *Представление о времени жизни у моряков-судоводителей гражданского флота* (Дис. ... канд. психол. наук). М.
5. Корнацький, В. М., & Маркова, М. В. (2007). Оцінка психосоціальних чинників ризику хвороб системи кровообігу у пацієнтів первинної ланки медико-санітарної допомоги (методичні рекомендації). Київ.
6. Корольчук, М. С. (1996). *Психофізіологія працездатності корабельних спеціалістів в екстремальних умовах* (Дис. ... докт. психол. наук). К.: Інститут психології ім. Г.С. Костюка АПН України.
7. Криворотько, Г. С. (2012). Психологічна характеристика особливих діяльності моряків далекого плавання. *Науковий Вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*, 2(1), 400-408. Взято з http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvidu_2012_2%281%29_49.
8. Криворотько, Г. С. (2013). Психологічна природа й чинники самотності моряків далекого плавання. *Вісник Національного університету оборони України*, 2(33), 229-234. Взято з http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vnaou_2013_2_46.
9. Криворучко, П. П. (1998). *Психологічне забезпечення протифлоту плавання* (Дис. ... канд. психол. наук). К.: Київський військовий гуманітарний ін-т.
10. Марков, А. Р. (2016). Клінічна варіативність дезадаптивних станів у цивільного населення в умовах інформаційно-психологічної війни. *Психіатрія, неврологія та медична психологія*, 3, 2(6), 98-105. Взято з http://nbuv.gov.ua/UJRN/psyneur_2016_3_2_16.
11. Незавітіна, Т. С. (2012). Психогігієнічні заходи з підвищення професійної надійності судоводіїв на основі психофізіологічної оцінки їх стресостійкості. *Актуальные проблемы транспортной медицины*, 4(30), 75-82.
12. Сокол, І. В. (2011). *Формування професійної компетентності майбутніх судоводіїв у процесі вивчення фахових дисциплін* (Дис. канд. пед. наук). Херсон: Укр. Херсонський держ. ун-т.
13. Сорока, О. М. (2016). Характеристика вимог до особистості фахівця морського транспорту як спеціаліста екстремального профілю. *Проблеми екстремальної та кризової психології*, 20, 271-281. Взято з <https://nuczu.edu.ua/sciencearchive/ProblemsOfExtremeAndCrisisPsychology/vol20/Soroka.PDF>.
14. Страхов, А. П. (2006). *Адаптация моряков в длительных океанических плаваниях*. М.: Медицина.
15. Шафран, Л. М., & Голікова, В. В. (2014). Фізіолого-гігієнічні особливості професійної діяльності моряків спеціалізованого флоту. *Український журнал з проблем медицини праці*, 3(40), 29-39.
16. Шафран, Л. М., & Псядло, Є. М. (2008). *Теория и практика профессионального психофизиологического отбора моряков*. Одеса: Фенікс.
17. Шерман, М. І. (2016). Дослідження впливу особливостей морської праці на толерантність моряків міжнародних екіпажів. *Молодий вчений*, 3(30), 450-454. Взято з http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2016_3_108.
18. Шерман, М. І., & Безбах, О. М. (2014). Інформаційна культура майбутніх інженерів-судноводіїв як психолого-педагогічний феномен. Актуальні проблеми державного управління, педагогіки та психології. *Збірник наукових праць Херсонського національного технічного університету*, 1(10), 190-193.

References

1. Vodnyi transport Ukrainy [Water transport of Ukraine]. Vziato z <https://mtu.gov.ua/timeline/Vodniy-transport.html>.
2. Voloshynov, S. A. (2010). Alhorytmichna pidhotovka sudnovodiiv v umovakh informatsiino-komunikatsiinoho pedahohichnoho seredovyscha [Algorithmic training of navigators in the conditions of information and communication pedagogical environment]. *Informatsiini tekhnolohii v osviti - Information technology in education*, 8, 103-108. DOI: 10.14308/ite000211.
3. Gurvich, I. N. (1992). Test nervno-psihicheskoy adaptatsii [Test of neuropsychic adaptation]. *Vestnik gipnologii i psihoterapii - Bulletin of Hypnology and Psychotherapy*, 3, 46-53.
4. Enkova, L. P. (2002). *Predstavlenie o vremeni zhizni u moryakov-sudovoditelej grazhdanskogo flota* (Dis. ... kand. psihol. nauk) [The idea of the life time of seafarers-navigators of the civil fleet (Dis. ... kand. psychol. sciences)]. Moskva: [b. i.].
5. Kornatskyi, V. M., & Markova, M. V. (2007). *Otsinka psykhosotsialnykh chynnykiv ryzyku khvorob systemy*

- krovoobihu u patsientiv pervynnoi lanky medyko-sanitarnoi dopomohy (metodychni rekomendatsii) [Assessment of psychosocial risk factors for circulatory system diseases in primary care patients (guidelines)]. Kyiv: [b. v.].
6. Korolchuk, M. S. (1996). *Psykhofiziologhiia pratsezdatsnosti korabelnykh spetsialistiv v ekstremalnykh umovakh* (Dys. ... dokt. psykh. nauk) [Psychophysiology of performance of ship's specialists in extreme conditions (Dis.... Doctor of Psychological Sciences)]. Kyiv: Instytut psykhologii im. H.S. Kostiuka APN Ukrainy.
 7. Kryvorotko, H. S. (2012). Psykholohichna kharakterystyka osoblyvykh umov diialnosti moriakiv dalekoho plavannia [Psychological characteristics of special conditions of activity of long-distance sailors]. *Naukovyi Visnyk Lvivskoho derzhavnoho universytetu vnutrishnikh sprav - Scientific Bulletin of Lviv State University of Internal Affairs*, 2(1), 400-408. Vziato z http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvldu_2012_2%281%29_49.
 8. Kryvorotko, H. S. (2013). Psykholohichna pryroda y chynnyky samotnosti moriakiv dalekoho plavannia [Psychological nature and loneliness factors of long-distance sailors]. *Visnyk Natsionalnoho universytetu oborony Ukrainy - Bulletin of the National University of Defense of Ukraine*, 2(33), 229-234. Vziato z http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vnaou_2013_2_46.
 9. Kryvoruchko, P. P. (1998). *Psykhologichne zabezpechennia profesiinoi diialnosti korabelnykh spetsialistiv u tryvalomu plavanni* (Dys. ... kand. psykh. nauk) [Psychological support for the professional activity of ship's specialists in the long voyage (Dis.... cand. of psych. scie.)]. Kyiv: Kyivskiy viiskoviy humanitarnyi in-t.
 10. Markov, A. R. (2016). Klinichna variatynnist dezadaptivnykh staniv u tsyvilnoho naselennia v umovakh informatsiino-psykholohichnoi viiny [Clinical variability of maladaptive conditions in civilians in conditions of information and psychological warfare]. *Psykhiaatria, nevrologhiia ta medychna psykhologhiia - Psychiatry, Neurology and Medical Psychology*, 3, 2 (6), 98-105. Vziato z http://nbuv.gov.ua/UJRN/psyneur_2016_3_2_16.
 11. Nezavitina, T. S. (2012). Psykhohihiienichni zakhody z pidvyshchennia profesiinoi nadiinosti sudovodiiv na osnovi psykhofiziologichnoi otsinky yikh stresostiikosti [Psychohygienic measures to improve the professional reliability of foremen on the basis of psychophysiological assessment of their stress resistance]. *Aktualnye problemy transportnoj medicyny - Actual problems of transport medicine*, 4(30), 75-82.
 12. Sokol, I. V. (2011). *Formuvannia profesiinoi kompetentnosti maibutnikh sudnovodiiv u protsesi vyvchennia fakhovykh dystsyplin* (Dys. kand. ped. nauk) [(Cand. of pedag. scie.)]. Kherson: Ukr. Khersonskiy derzh. un-t.
 13. Soroka, O. M. (2016). Kharakterystyka vymoh do osobystosti fakhivtsia morskoho transportu yak spetsialista ekstremalnoho profilu [Characteristics of requirements for the identity of a specialist in maritime transport as a specialist in the extreme profile]. *Problemy ekstremalnoi ta kryzovoi psykhologii - Problems of Extreme and Crisis Psychology*, 20, 271-281. Vziato z <https://nuczu.edu.ua/sciencearchive/ProblemsOfExtremeAndCrisisPsychology/vol20/Soroka.PDF>.
 14. Strahov, A. P. (2006). *Adaptatsiia moryakov v dlitelnykh okeanicheskikh plavaniyah* [Adaptation of sailors in long ocean voyages]. Moskva: Medicina.
 15. Shafran, L. M., & Holikova, V. V. (2014). Fiziologo-hihiienichni osoblyvosti profesiinoi diialnosti moriakiv spetsializovanoho flotu [Physiological and hygienic features of professional activity of seamen of specialized fleet]. *Ukrainskyi zhurnal z problem medytsyny pratsi - Ukrainian Journal of Occupational Health*, 3(40), 29-39.
 16. Shafran, L. M., & Psyadlo, Ye. M. (2008). *Teoriya i praktika professionalnogo psihofiziologicheskogo otbora moryakov* [Theory and practice of professional psychophysiological selection of sailors]. Odesa: Feniks.
 17. Sherman, M. I. (2016). Doslidzhennia vplyvu osoblyvosti morskoi pratsi na tolerantnist moriakiv mizhnarodnykh ekipazhiv [Investigation of the influence of maritime labor on the tolerance of international seafarers]. *Molodyi vchenyi - Young Scientist*, 3(30), 450-454. Vziato z http://nbuv.gov.ua/UJRN/molv_2016_3_108.
 18. Sherman, M. I., & Bezbakh, O. M. (2014). Informatsiina kultura maibutnikh inzheneriv-sudnovodiiv yak psykhologo-pedahohichnyi fenomen. Aktualni problemy derzhavnoho upravlinnia, pedahohiky ta psykhologii [Information culture of future navigational engineers as a psychological and pedagogical phenomenon. Actual problems of public administration, pedagogy and psychology]. *Zbirnyk naukovykh prats Khersonskoho natsionalnoho tekhnichnoho universytetu - Proceedings of the Kherson National Technical University*, 1(10), 190-193.

УРОВЕНЬ ПСИХОСОЦИАЛЬНОГО СТРЕССА И СОСТОЯНИЕ ПСИХИЧЕСКОГО ЗДОРОВЬЯ У МОРЯКОВ ДАЛЬНЕГО ПЛАВАНИЯ

Косенко К.А.

Аннотация. Цель работы - исследовать уровень психосоциального стресса и состояние психического здоровья у моряков дальнего плавания для определения необходимости создания специфических для данного контингента системных мер по охране их психического здоровья. В течение 2016-2019 гг. обследовано 300 моряков дальнего плавания, среди которых было 200 представителей морского торгового флота (110 членов командного состава и 90 матросов) и 100 работников морского пассажирского флота Украины (70 человек командного состава и 30 - рядового). Все обследованные были мужчинами, гражданами Украины. Исследование включало использование клинко-психопатологического и психодиагностического методов. Выявлено, что среди обследованных в каждой группе не менее трети лиц, обратившихся за консультацией, не имели признаков нарушения психического здоровья или дезадаптации. Среди респондентов с отдельными проявлениями психической дезадаптации различной выраженности и клинического наполнения было больше представителей командного состава (командиров торгового флота было больше, чем пассажирского 53% vs 45%), а среди матросов обоих флотов количество таких лиц была примерно одинаковой (37% vs 40%). Наибольшее количество лиц с выраженными проявлениями психической дезадаптации клинического уровня выраженности было зафиксировано среди матросов пассажирского флота (27%), в то время как среди командиров в количестве таких лиц не было статистической разницы (16% vs 13%). Здоровые лица без признаков дезадаптации не испытывали бремени стрессовой нагрузки; обследованные с дезадаптивными проявлениями донозологической выраженности, имели умеренный уровень психосоциального стресса; у пациентов с выраженными психопатологическими включениями установлен тяжелый уровень стрессовой нагрузки. Таким образом, уровень психосоциального стресса оказывает значительное влияние на формирование нарушений психического здоровья у моряков дальнего плавания, что должно учитываться при разработке специфических мер психотерапии и психопрофи-

лактики для данного контингента.

Ключевые слова: моряки дальнего плавания, психосоциальный стресс, нарушение психического здоровья.

THE LEVEL OF PSYCHOSOCIAL STRESS AND MENTAL HEALTH STATE IN SAILORS OF LONG-DISTANCE VOYAGES

Kosenko K.A.

Annotation. *The purpose of the work is to study the level of psychosocial stress and mental health state in sailors of long-distance voyages, to determine the need to create system-specific measures for the protection of their mental health. During 2016-2019, 300 sailors of long-distance voyages were surveyed, including 200 merchant fleet representatives (110 crew members and 90 sailors) and 100 workers of passenger-carrying fleet of Ukraine (70 crew members and 30 sailors). All surveyed were male, citizens of Ukraine. The study involved the use of clinical psychopathological and psychodiagnostic methods. Revealed that among the surveyed in each group, at least one third of the people who were consulted by a doctor did not show signs of mental health disorder or maladaptation. Among the respondents with some manifestations of mental maladaptation of different severity and clinical filling, there were more representatives of crew members (the number of merchant fleet commanders was higher than the number of passenger-carrying fleet commanders - 53% vs. 45%), and among sailors of both fleets the number of such persons was approximately the same (37% vs. 40%). The highest number of persons with pronounced manifestations of mental maladaptation of the clinical level of severity was recorded among sailors of the passenger-carrying fleet (27%), while among commanders the number of such persons had no statistical difference (16% vs. 13%). Healthy individuals without signs of maladaptation did not feel the burden of stress; surveyed with maladaptive manifestations of donozological severity and content, had a moderate level of psychosocial stress; patients with severe psychopathological inclusions have a severe level of stress. Thus, the level of psychosocial stress has a significant impact on the formation of mental health disorders in sailors of long-distance voyages, which should be taken into account when developing specific measures of psychotherapy and psychoprophylaxis for this contingent.*

Keywords: *sailors of long-distance voyages, psychosocial stress, mental health disorders.*
