

<https://doi.org/10.35339/ekm.2020.86.01.05>

УДК 616.89::616.895+616.891:616-057

К.А. Косенко

*Харківська медична академія післядипломної освіти
КНП «Одеський обласний медичний центр психічного здоров'я»
Одеської обласної ради*

СТАН СІМЕЙНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРЯКІВ ДАЛЕКОГО ПЛАВАННЯ РІЗНИХ СОЦІАЛЬНИХ ГРУП ТА РІВНІВ ПСИХОСОЦІАЛЬНОГО СТРЕСУ

З використанням клініко-психопатологічного і психодіагностичного методів досліджували взаємозв'язки між вираженістю сімейної тривоги, як індикатора стану сімейного функціонування, та рівнем психосоціального стресу у моряків далекого плавання, для визначення мішеней персоналізованих заходів з охорони психічного здоров'я для даного контингенту. Протягом 2016–2019 рр. обстежено 110 офіцерів командного складу морського торговельного флоту, 90 робітників-матросів морського торговельного флоту, 70 представників командної ланки морського пасажирського флоту і 30 рядових морського пасажирського флоту. Усі обстежені були чоловіками, громадянами України. Дослідження включало використання клініко-психопатологічного і психодіагностичного методів. У результаті дослідження виявлено відмінності у проявах сімейної провини, сімейної напруженості та сімейної тривожності у командного складу і матросів торговельного та пасажирського флотів. Найбільший вплив на інтенсивність сімейної тривожності справляв рівень психосоціального стресу: при низькому рівні стресу показники сімейної тривожності (включаючи окремі її складові) виявилися найнижчими, а при тяжкому стресі показники сімейної тривожності були найбільшими. Основу «сімейної тривоги», як правило, складала погано усвідомлювана невпевненість моряка в якомусь дуже важливому аспекті сімейного життя (наприклад, невпевненість у почуттях дружини до себе, або невпевненість в собі). Почасту подібні хвилювання, що суперечать уявленням про себе, витіснялися, що призводило до виникнення тривоги у сімейних відносинах. Важливими складовими «родинної тривоги» були відчуття безпорадності та нездатності втручатися у перебіг подій у родині, з метою спрямованості їх у бажане русло. Моряки із «сімейно-обумовленою тривоною» не відчували себе важливою дійовою особою у родині, попри реальну важливу позицію та активну роль у родині. При цьому вплив соціальної групи (командний склад чи матроси) та виду флоту (торговельний чи пасажирський) на рівень сімейної тривожності, сімейної провини та сімейної напруженості виявився другорядним.

Ключові слова: моряки далекого плавання, психосоціальний стрес, сімейна тривога, сімейне функціонування.

Вступ

Професійне заняття мореплавання пов'язане з високими стресовими навантаженнями та серйозними професійними ризиками [1, 2]. Робота на морі включає безліч факторів професійного ризику, які викликають розвиток вегетативних, імунологічних та метаболічних

хронічних захворювань, що особливо поширені серед моряків [3]. Крім того, робочий стрес, втома та індивідуальна ізоляція спричиняють негативні наслідки для психічного здоров'я моряків [4]. У якості негативних чинників виступають: інтенсивне професійне напруження та розлука з родиною [5]; інтенсивність про-

фесійних навантажень та тривалість робочого часу [6]; соціальна депривація та однамітність діяльності [7, 8] та ін.

Одним з протективних чинників, який може частково нівелювати психогенні стресові чинники професійної діяльності та значно знизити їх негативний вплив на стан психічного здоров'я мореплавців, часто вважають стан сімейної взаємодії [9–14]. Сімейна підтримка може бути важливим ресурсом, який впливає на здатності індивіда до стрес-протекції або стрес-вразливості, а у випадку її високого рівня, сприяє кращій адаптації до стресових чинників професійної діяльності, проте, у разі її визначального дефіциту, навпаки, стати додатковим дистресовим фактором, що не тільки не забезпечує відповідну реакцію особи на зовнішні негативні впливи, а й додає негативного патопластичного впливу, призводячи до виникнення та прогресування пограничних психічних розладів у даного контингенту.

Так, А. Sliskovic, А. Juranko (2019), дослідивши 539 дружин моряків далекого плавання підтвердили, що значним людським ресурсом підтримки психічного здоров'я моряків та їх близьких є задоволеність сімейними стосунками та відчуття сімейна підтримка, а особистісним ресурсом – висока життєстійкість та набір конструктивних стратегій стрес-подолання [9].

Конфлікт між професійними обов'язками та сім'єю визнано найбільш деструктивним для результативності роботи моряків далекого плавання, найбільш травматичним для стану їх психічного здоров'я, та найбільш несприятливим для формування відчуття задоволеності від роботи [10].

Спираючись на поглиблені співбесіди з партнерами моряків у Великобританії, Китаї та Індії, М. Thomas, Н. Sampson, М. Zhao (2003) довели, що розлука з сім'єю є однією з найважливіших причин стресу для моряків, а відокремлення від сім'ї є одним з найважливіших факторів дистресу, що впливає на рішення про скорочення перебування в рейсі [11]. Треба зазначити, що не тільки моряки, а і їх дружини відчувають негативний вплив на психічне здоров'я від довготривалих відряджень власних чоловіків, хоча у цей період не піддаються впливу професійного напруження, притаманного для роботи у морі. Враховуючи тривалість рейсів понад декілька місяців, перебування на самоті в цей період спричиняє загострення дезадаптивного реагування на будь-які проблеми, з якими стикаються жінки. Отже, замість того, щоб надавати підтримку чоловіку,

що знаходиться під впливом значних професійних стресорів, такі жінки самі потребують додаткової соціальної підтримки [12].

Наприклад, наявність дружини, поряд з такими параметрами, як вік, релігійні переконання та кваліфікація, є визначальними при визначенні осіб, що обираються для управління екіпажами торгових суден Південної Кореї, бо доведено, що саме ці особи більше дбають про охорону здоров'я моряків [13].

Серед факторів психосоціального стресу (ПС), асоційованих з професійною діяльністю моряків далекого плавання, перше місце посідає довготривале перебування подалі від родини, що було підтверджене в дослідженні 560 данських моряків, 85 % з яких визначили відсутність вдома як найгірший демотиваційний фактор [14].

Однак, до сьогодні поодинокі дослідження асоційованості рівня ПС, що випробовують моряки далекого плавання, та стану їх сімейного функціонування, не знайшло відображення у створенні персоналізованих програм превенції порушень психічного здоров'я даної категорії осіб.

Мета роботи – дослідити взаємозв'язки між вираженістю сімейної тривоги, як індикатора стану сімейного функціонування, та рівнем ПС у моряків далекого плавання для визначення мішеней персоналізованих заходів з охорони психічного здоров'я для даного контингенту.

Дизайн, контингент і методи дослідження

Для досягнення поставленої мети на засадах інформованої згоди з дотриманням принципів біоетики та деонтології протягом 2016–2019 років обстежено 300 моряків далекого плавання, серед яких 200 представників морського торговельного флоту (110 осіб офіцерського складу – капітани та їх помічники (КТФ), 90 осіб робітничого складу – матроси, мотористи, обслуговуючий персонал (РТФ) та 100 працівників морського пасажирського флоту України (70 осіб командного складу (КПФ), та 30 – рядового (РПФ). Усі респонденти 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 «Крок до життя», «Віта» та ін.) під час добровільного звернення за консультацією до лікаря-психіатра.

Використовували клініко-психопатологічний та психодіагностичний методи. Після первинного структурованого інтерв'ю та класичного клініко-психопатологічного обстеження пацієнтів із використанням діагностичних критеріїв МКХ-10, з використанням однойменної шкали Л. Рідера оцінюванню піддавали рівень ПС, випробовуваного респондентами [15]. Особливості сімейного функціонування вивчали за допомогою методики «Аналіз сімейної тривоги» Е. Ейдміллера, В. Юстіцкіса [16]. Даний психодіагностичний інструмент використовувався нами для оцінки ступеня розуміння, емоційної привабливості та поваги між членами сім'ї, а також встановлення загального тла хвилювань моряків, пов'язаних з їх позиціями у родині, та визначення наявності й вираженості емоційних переживань сімейної провини, тривожності та напруги. У дослідженні спиралися на загально прийнятне ствердження [17], що спілкування і добрі взаємовідносини між подружжям лежать в основі сімейного добробуту та включають важливу функцію – бажання особи щодо забезпечення особистого комфорту собі й близьким [18]. Спілкування та взаємини подружжя у благополучних сім'ях характеризують відкритість, інтимність, довіра один до одного, високий рівень взаємної симпатії, конструктивність, рефлексивність, гнучкий, демократичний характер розподілу ролей у сім'ї, моральна та емоційна підтримка. Особистісна сумісність (психологічний рівень подружньої сумісності) – це автоматичний розподіл психологічного навантаження, вироблення оптимальних способів спілкування, розуміння спонтанних проявів партнера та адекватне реагування на них. Духовна взаємодія партнерів, їхня духовна сумісність, проявляється на соціокультурному рівні подружніх відносин (спільність ціннісних орієнтацій, життєвих цілей, мотивації, соціальної поведінки, інтересів, потреб, а також спільність поглядів на проведення сімейного дозвілля). Відомо, що схожість інтересів, потреб, цінностей і т. ін. є одним з факторів подружньої сумісності та стабільності шлюбу [17, 18]. Під «сімейною тривою» [16, 17] розуміли стан тривоги в одного або кількох членів сім'ї, що тяжко усвідомлювався та важко локалізувався. Характерною ознакою такої тривоги була наявність сумнівів, страхів, побоювань, що стосуються, перш за все, сім'ї – здоров'я її членів, сутічок і конфліктів. Ця тривога звичайно не поширювалася на в несімейні сфери – виробничу діяльність, родинні, сусідські відно-

сини й т. ін. Статистико-математичний аналіз полягав у формуванні описової статистики та аналізі розбіжностей з використанням непараметричних методів – тесту Манна–Уїтні та точного критерію Фішера.

Переважаюча кількість командирів була у віці 36–50 років, в той час, як серед матросів частки осіб 25–35 та 36–50 років були приблизно однаковими. Усі представники командного складу мали вищу освіту, а переважна більшість рядових – середньо-спеціальну. Більш ніж половина чоловіків в усіх групах були одружені, інші – розлучені.

Результати та їх обговорення

За отриманими нами даними [19], кількість осіб з клінічно окресленими психічними розладами дорівнювала 18,0 % від загальної вибірки, серед яких 16,6 % від загальної кількості КТФ, 12,7 % від КПФ, 21,1 % від РТФ і 26,7 % від РПФ. У всіх обстежених діагностовано розлади кластера F 43 – реакція на тяжкий стрес і адаптаційні розлади, серед яких визначені: F 43.21 – пролонгована депресивна реакція – у 3,0 % осіб від загальної вибірки, із них по 11,1 % КТФ і КПФ відповідно, 21,1 % РТФ і 25,0 % РПФ; F 43.22 – змішана тривожно-депресивна реакція – 5,0 % від загальної вибірки, із них 27,8 % КТФ, 22,2 % КПФ, 26,3 % РТФ, 37,5 % РПФ; F 43.23 – адаптаційні розлади з переважанням порушення інших емоцій – 5,3 % від загальної вибірки, із них 38,9 % КТФ, 44,4 % КПФ, 21,1 % РТФ, 25,0 % РПФ; F 43.25 – адаптаційні розлади зі змішаним порушенням емоцій і поведінки – 4,7 % від загальної вибірки, із них 22,2 % КТФ і КПФ відповідно, 31,5 % РТФ, 12,5 % РПФ.

Не мали ознак порушення психічного здоров'я 30,9 % КТФ, 41,1 % РТФ, 42,9 % КПФ і 33,3 % РПФ. У всіх інших – 52,7 % КТФ, 37,7 % РТФ, 44,3 % КПФ і 40,0 % РПФ були виявлені окремі прояви психічної дезадаптації різної вираженості та клінічного наповнення.

Серед загальної кількості обстежених низький рівень ПС виявився притаманним 30,9 % КТФ, 41,1 % РТФ, 42,2 % КПФ і 33,3 % РПФ (розбіжності статистично значущі як між представниками кожного з видів флоту між собою, так і між командирами та матросами різних флотів, $p < 0,01$). Помірний рівень психосоціального стресового навантаження був характерний для 52,7 % КТФ, 37,7 % РТФ, 44,3 % КПФ і 40,0 % РПФ (значущість статистичних розбіжностей між КТФ і РТФ становить $p < 0,05$). Найбільша кількість осіб з тяжким рівнем ПС виявилась притаманною РПФ (26,7 %), що

значуще відрізнялось від таких випадків серед командирів як торговельного (16,4 %, $p < 0,01$), так і пасажирського (12,8 %, $p < 0,05$) флотів.

Подальший аналіз дозволив встановити, що в обстежених, які продемонстрували показники психічного здоров'я в рамках психічної норми, мав місце низький рівень ПС; респонденти з ознаками психічної дезадаптації різної варіативності та вираженості випробовували помірний рівень стресового навантаження; у хворих з адаптаційними розладами виявлено тяжкий рівень тягаря ПС.

Оцінка загальної інтенсивності стресового навантаження показала, що середні показники ПС у КТФ ($1,50 \pm 0,68$) бала і РПФ ($1,52 \pm 0,73$) бала знаходились в амплітуді помірних значень (1,00-1,99 бала), що свідчило про наднормовість стресу, в той час, як найменш негативну дію ПС відчували КПФ, про що свідчила кількість балів, що підходила до верхньої межі низького рівня стресу (до 0,99 бала) – ($0,94 \pm 0,64$) бала.

При аналізі особливостей проявів сімейної тривожності, сімейної провини та сімейної напруженості були виявлені певні закономірності, що полягали насамперед у зростанні показників за цими факторами при збільшенні важкості ПС. Меншою мірою показники тривожності залежали від соціального статусу (командний склад чи матроси) і виду флоту (торговельний чи пасажирський): в цілому гірші показники були виявлені у РПФ та КТФ, а дещо кращі – у КПФ і РТФ.

Узагальнені показники сімейної тривожності у командного складу та матросів торговельного і пасажирського флотів наведені у таблиці.

Для командного складу торговельного флоту були характерними високі показники сімейної тривожності за всіма сферами. Зокрема, середній показник сімейної провини при легкому рівні ПС дорівнював ($1,85 \pm 2,56$) бала, при помірному – ($6,16 \pm 0,77$) бала, при важкому – ($6,89 \pm 0,32$) бала; сімейної тривожності – відповідно ($3,76 \pm 2,31$), ($5,34 \pm 1,53$) та ($5,89 \pm 0,32$) бала; сімейної напруженості – відповідно ($5,38 \pm 1,72$), ($5,50 \pm 1,17$), ($5,56 \pm 0,70$) бала. Загальний рівень сімейної тривожності у КТФ при легкому рівні ПС дорівнював ($14,35 \pm 0,49$) бала, при помірному – ($17,34 \pm 1,19$) бала, при важкому – ($18,33 \pm 0,59$) бала (рис. 1). Найбільш суттєві відмінності у показниках були виявлені при порівнянні груп з легким та помірним, а найменш суттєві – при порівнянні груп з помірним та важким рівнями ПС.

У групі РТФ показники сімейної тривожності мали проміжне значення. Так, середній показник сімейної провини при легкому рівні ПС дорівнював ($2,68 \pm 2,66$) бала, при помірному – ($5,38 \pm 1,81$) бала, при важкому – ($6,21 \pm 0,79$) бала; сімейної тривожності – відповідно ($3,73 \pm 2,49$), ($3,38 \pm 2,89$) та ($5,37 \pm 1,89$) бала; сімейної напруженості – відповідно ($4,27 \pm 2,65$), ($5,12 \pm 2,03$) та ($5,16 \pm 2,41$) бала. Загальний рівень сімейної тривожності у РТФ при легкому рівні ПС дорівнював ($14,41 \pm 0,76$) бала, при помірному – ($16,26 \pm 1,96$) бала, при важкому – ($17,79 \pm 1,75$) бала (рис. 2). Найбільші відмінності виявлені для сімейної провини при порівнянні груп з легким та помірним рівнем стресу, а для сімейної тривожності – груп з помірним та важким рівнем стресу.

У КПФ кількісні показники сімейної тривожності виявились невисокими. Так, середній показник сімейної провини у командного складу пасажирського флоту при легкому рівні психосоціального стресу дорівнював ($0,93 \pm 2,13$) бала, при помірному рівні – ($5,94 \pm 0,81$) бала, при важкому рівні – ($6,22 \pm 0,83$) бала; сімейної тривожності – відповідно ($4,17 \pm 1,90$), ($5,32 \pm 1,49$) та ($4,67 \pm 2,65$) бала; сімейної напруженості – відповідно ($1,50 \pm 2,54$), ($4,87 \pm 2,08$) та ($6,33 \pm 0,50$) бала. Загальний рівень сімейної тривожності при легкому рівні ПС дорівнював ($12,70 \pm 1,21$) бала, при помірному рівні – ($16,90 \pm 1,35$) бала, при важкому рівні – ($18,11 \pm 1,76$) бала (рис. 3). У цій групі найбільші відмінності виявлені при порівнянні груп з легким і помірним рівнями стресу (для сімейної провини, сімейної тривожності та сімейної напруженості), а найменші – при порівнянні груп з помірним та важким рівнями ПС (лише для сімейної напруженості та загального рівня сімейної тривожності).

У групі матросів пасажирського флоту були виявлені найвищі показники сімейної тривоги. Середній показник сімейної провини у цій групі при легкому рівні ПС дорівнював ($2,80 \pm 3,01$) бала, при помірному рівні – ($5,92 \pm 0,95$) бала, при важкому рівні – ($6,57 \pm 0,79$) бала; сімейної тривожності – відповідно ($5,30 \pm 0,48$), ($6,38 \pm 0,51$), ($6,57 \pm 0,53$) бала; сімейної напруженості – відповідно ($5,90 \pm 0,32$), ($5,31 \pm 1,80$), ($5,57 \pm 0,98$) бала. Загальний рівень сімейної тривожності при легкому рівні ПС дорівнював ($15,80 \pm 1,23$) бала, при помірному рівні – ($17,92 \pm 1,26$) бала, при важкому рівні – ($18,71 \pm 0,49$) бала (рис. 4). У цій групі відмінності виявлені при порівнянні груп з легким і помірним та важким рівнями ПС для сімейної провини, сімейної тривожності та загального рівня сімейної тривожності.

Показники за шкалою сімейної тривожності у командного складу
і матросів торговельного і пасажирського флоту

Показник	Групи за рівнем стресу			р		
	легкий	помірний	важкий	Легкий/ помірний	Легкий/ важкий	Помірний/ важкий
КТФ, n=110						
Сімейна провина	1,85±2,56	6,16±0,77	6,89±0,32	<0,01	<0,01	<0,01
Сімейна тривожність	3,76±2,31	5,34±1,53	5,89±0,32	<0,01	<0,01	>0,05
Сімейна напруженість	5,38±1,72	5,50±1,17	5,56±0,70	<0,05	>0,05	>0,05
Загальний рівень сімейної тривожності	14,35±0,49	17,34±1,19	18,33±0,59	<0,01	<0,01	<0,01
РТФ, n=90						
Сімейна провина	2,68±2,66	5,38±1,81	6,21±0,79	<0,01	<0,01	>0,05
Сімейна тривожність	3,73±2,49	3,38±2,89	5,37±1,89	>0,05	<0,01	<0,01
Сімейна напруженість	4,27±2,65	5,12±2,03	5,16±2,41	>0,05	>0,05	>0,05
Загальний рівень сімейної тривожності	14,41±0,76	16,26±1,96	17,79±1,75	<0,01	<0,01	<0,05
КПФ, n=70						
Сімейна провина	0,93±2,13	5,94±0,81	6,22±0,83	<0,01	<0,01	>0,05
Сімейна тривожність	4,17±1,90	5,32±1,49	4,67±2,65	<0,01	<0,01	>0,05
Сімейна напруженість	1,50±2,54	4,87±2,08	6,33±0,50	<0,01	<0,01	<0,01
Загальний рівень сімейної тривожності	12,70±1,21	16,90±1,35	18,11±1,76	<0,01	<0,01	<0,05
РПФ, n=30						
Сімейна провина	2,80±3,01	5,92±0,95	6,57±0,79	<0,05	<0,01	>0,05
Сімейна тривожність	5,30±0,48	6,38±0,51	6,57±0,53	<0,01	<0,01	>0,05
Сімейна напруженість	5,90±0,32	5,31±1,80	5,57±0,98	>0,05	>0,05	>0,05
Загальний рівень сімейної тривожності	15,80±1,23	17,92±1,26	18,71±0,49	<0,01	<0,01	>0,05
Рівень статистичної значущості розбіжностей при порівнянні груп						
низький						
Показник	1-4	1-7	1-10	4-7	4-10	7-10
Сімейна провина	>0,05	>0,05	>0,05	<0,05	>0,05	<0,05
Сімейна тривожність	>0,05	>0,05	<0,05	>0,05	>0,05	<0,01
Сімейна напруженість	<0,05	<0,01	>0,05	<0,01	>0,05	<0,01
Загальний рівень сімейної тривожності	>0,05	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01
помірний						
Показник	2-5	2-8	2-11	5-8	5-11	8-11
Сімейна провина	<0,05	>0,05	>0,05	>0,05	>0,05	>0,05
Сімейна тривожність	<0,01	>0,05	<0,01	<0,05	<0,01	<0,01
Сімейна напруженість	>0,05	>0,05	>0,05	>0,05	>0,05	>0,05
Загальний рівень сімейної тривожності	<0,05	>0,05	>0,05	>0,05	<0,05	<0,05
тяжкий						
Показник	3-6	3-9	3-12	6-9	6-12	9-12
Сімейна провина	<0,01	<0,05	>0,05	>0,05	>0,05	>0,05
Сімейна тривожність	>0,05	>0,05	<0,01	>0,05	<0,01	<0,05
Сімейна напруженість	>0,05	<0,01	>0,05	>0,05	>0,05	>0,05
Загальний рівень сімейної тривожності	>0,05	>0,05	>0,05	>0,05	>0,05	>0,05

Примітка. Позначення груп з урахуванням рівня ПС: 1 – КТФ з низьким ПС; 2 – КТФ з помірним ПС; 3 – КТФ з тяжким ПС; 4 – РТФ з низьким ПС; 5 – РТФ з помірним ПС; 6 – РТФ з тяжким ПС; 7 – КПФ з низьким ПС; 8 – КПФ з помірним ПС; 9 – КПФ з тяжким ПС; 10 – РПФ з низьким ПС; 11 – РПФ з помірним ПС; 12 – РПФ з тяжким ПС.

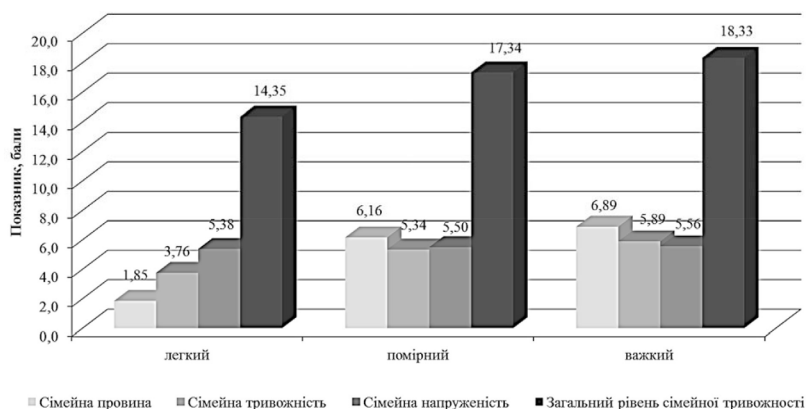


Рис. 1. Структура показників сімейної тривожності у КТФ

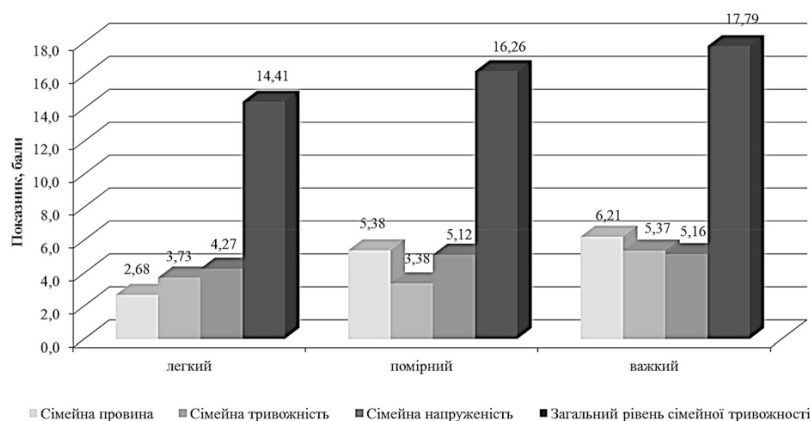


Рис. 2. Структура показників сімейної тривожності у РТФ

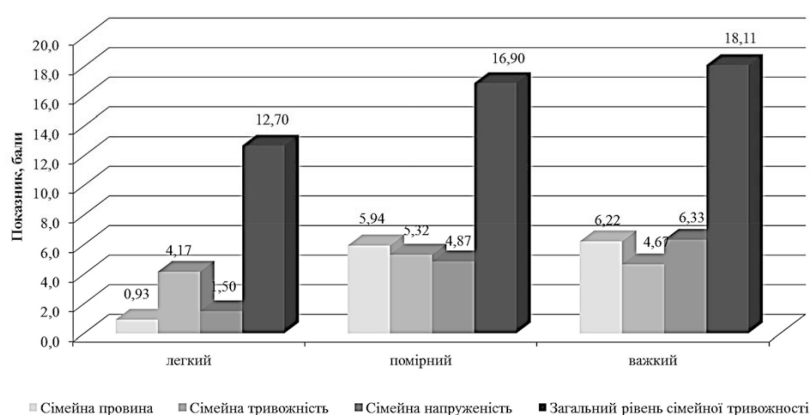


Рис. 3. Структура показників сімейної тривожності у КПФ

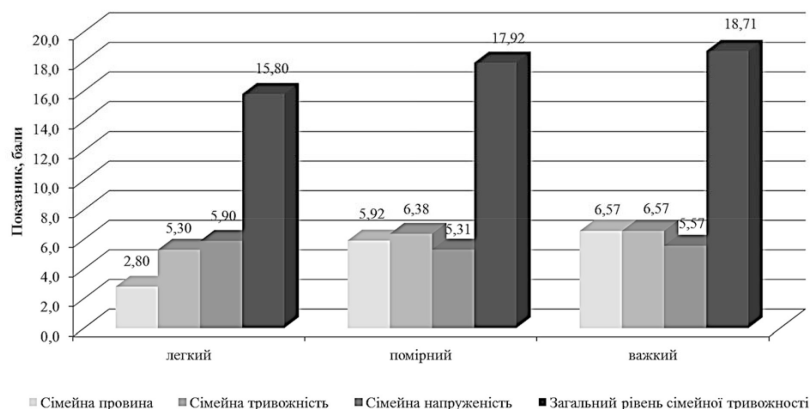


Рис. 4. Структура показників сімейної тривожності у РПФ

При порівнянні груп в межах одного рівня ПС також виявлені значущі розбіжності. У обстежених з *легким рівнем стресу* значущі відмінності були виявлені при порівнянні груп КТФ з групою РТФ для сімейної напруженості ($p < 0,05$), з групою КПФ для сімейної напруженості ($p < 0,01$) та загального рівня сімейної тривожності ($p < 0,01$), з групою РПФ для сімей-

ної тривожності ($p < 0,05$) та загального рівня сімейної тривожності ($p < 0,01$); при порівнянні групи РТФ з групою КПФ за сімейною провиною ($p < 0,05$), сімейною напруженістю ($p < 0,01$) та за загальним рівнем сімейної тривожності ($p < 0,01$), з групою РПФ за загальним рівнем сімейної тривожності ($p < 0,01$); при порівнянні груп РПФ і КПФ за сімейною провиною ($p < 0,05$),

сімейною тривожністю ($p < 0,01$), сімейною напруженістю ($p < 0,01$) та за загальним рівнем сімейної тривожності ($p < 0,01$).

У обстежених з *помірним рівнем* ПС значущі відмінності виявлені при порівнянні групи КТФ з групою РТФ за сімейною провиною ($p < 0,05$), сімейною тривожністю ($p < 0,01$) та за загальним рівнем сімейної тривожності ($p < 0,05$), з групою РПФ – за сімейною тривожністю ($p < 0,01$); при порівнянні групи РТФ з групою КПФ за сімейною тривожністю ($p < 0,05$) та з групою РПФ за сімейною тривожністю ($p < 0,01$) та за загальним рівнем сімейної тривожності ($p < 0,05$).

У групі обстежених з *високим рівнем* ПС відмінності між різними соціальними групами виражені найменше. Так, при порівнянні групи КТФ з групою РТФ були виявлені значущі розбіжності за сімейною провиною, з групою КПФ за сімейною провиною ($p < 0,05$) та сімейною напруженістю ($p < 0,01$), з групою РПФ за сімейною тривожністю ($p < 0,01$); при порівнянні груп РТФ з РПФ за сімейною тривожністю ($p < 0,01$); і при порівнянні груп КПФ і РПФ за сімейною тривожністю ($p < 0,05$).

Висновки

Таким чином, виявлено відмінності у проявах сімейної провини, сімейної напруженості та сімейної тривожності у командного складу і матросів торговельного та пасажирського флотів.

Найбільший вплив на інтенсивність сімейної тривожності справляв рівень ПС: при низь-

кому рівні стресу показники сімейної тривожності (включаючи окремі її складові) виявилися найнижчими, а при тяжкому стресі показники сімейної тривожності були найбільшими. Основу «сімейної тривоги», як правило, складала погано усвідомлювана невпевненість моряка в якомусь дуже важливому аспекті сімейного життя (наприклад, невпевненість у почуттях дружини до себе, або невпевненість в собі). Нерідко подібні хвилювання, що суперечать уявленням про себе, витіснялися, що призводило до виникнення тривоги у сімейних відносинах. Важливими складовими «родинної тривоги» було відчуття безпорадності та нездатності втручатися у перебіг подій у родині з метою спрямування їх у бажане русло. Моряки з «сімейно-обумовленою тривогою» не відчували себе важливою дійовою особою у родині (попри реальне відігравання важливої позиції та активної ролі у родині). При цьому вплив соціальної групи (командний склад чи матроси) та виду флоту (торговельний чи пасажирський) на рівень сімейної тривожності, сімейної провини та сімейної напруженості виявився другорядним: найвищі рівні цих показників були характерні для РПФ, а найнижчі – для КПФ.

Результати дослідження сімейної тривоги лягли в основу системи превенції та корекції пограничних психічних розладів у моряків далекого плавання, де відокремлені показники стали «родинними мішенями» впливу.

Література

1. The Psychological General Well-Being Index (PGWBI) for assessing stress of seafarers on board merchant ships / A. Carotenuto, A. M. Fasanaro, I. Molino [et al.] // *International maritime health*. – 2013. – № 64 (4). – P. 215–220. – DOI: 10.5603/imh.2013.0007.
2. Burnout and job satisfaction among Turkish oceangoing seafarers / L. Tavacioglu, U. Tac, O. Eski [et al.] // *International maritime health*. – 2019. – № 70 (4). – P. 232–238. – DOI: 10.5603/IMH.2019.0037.
3. Jepsen J. R. Seafarer fatigue: a review of risk factors, consequences for seafarers' health and safety and options for mitigation / J. R. Jepsen, Z. Zhao, W. M. A. van Leeuwen // *International Maritime Health*. – 2015. – № 66 (2). – P. 106–117. – DOI: 10.5603/IMH.2015.0024.
4. Jezewska M. Work-related stress at sea self estimation by maritime students and officers / M. Jezewska, I. Leszczynska, B. Jaremin // *International maritime health*. – 2006. – № 57 (1–4). – P. 66–75.
5. Borovnik M. Occupational health and safety of merchant seafarers from Kiribati and Tuvalu / M. Borovnik // *Asia Pacific viewpoint*. – 2011. – № 52 (3). – P. 333–346. – DOI: 10.1111/j.1467-8373.2011.01459.x.
6. Oldenburg M. Burnout syndrome in seafarers in the merchant marine service / M. Oldenburg, H. J. Jensen, R. Wegner // *International archives of occupational and environmental health*. – 2013. – № 86 (4). – P. 407–416. – DOI: 10.1007/s00420-012-0771-7.
7. Psychological stress in seafarers: a review / A. Carotenuto, I. Molino, A. M. Fasanaro [et al.] // *International Maritime Health*. – 2012. – Vol. – 63 (4). – P. 188–194.
8. Identifying Predictors of Stress and Job Satisfaction in a Sample of Merchant Seafarers Using Structural Equation Modeling / J. McVeigh, M. MacLachlan, F. Vallieres [et al.] // *Front Psychol*. – 2019. – Vol. 10 (70). – DOI: 10.3389/fpsyg.2019.00070.

9. Sliskovic A. General mental health of seafarers' partners: Testing the role of personal resources and human-resource practices / A. Sliskovic, A. Juranko // *Work*. – 2019. – № 64 (2). – P. 291-301. – DOI: 10.3233/WOR-192992.
10. Impact of Work-Family Conflict, Job Stress and Job Satisfaction on Seafarer Performance / J. An, Y. Liu, Y. Sun, C. Liu // *International journal of environmental research and public health*. – 2020. – № 17 (7). – P. 2191. – DOI: 10.3390/ijerph17072191.
11. *Thomas M.* Finding a balance: companies, seafarers and family life / M. Thomas, H. Sampson, M. Zhao // *Maritime Policy & Management*. – 2003. – № 30 (1). – P. 59–76. – DOI: 10.1080/0308883032000051630.
12. Seafarers' wives and intermittent husbands-social and psychological impact of a subgroup of Norwegian seafarers' work schedule on their families / A. J. Ulven, K. A. Omdal, H. Herlov-Nielsen [et al.] // *International maritime health*. – 2007. – № 58 (1–4). – P. 115–128.
13. *Kim Jae-Ho.* A Study on the Improvement Method for Health Management of Seafares / Jae-Ho Kim // *Journal of Navigation and Port Research*. – 2013. – № 37 (1). – P. 29–34. – DOI: 10.5394/KINPR.2013.37.1.29.
14. Should I stay or should I go? Motivational profiles of Danish seafaring officers and non-officers / M. Naka, D. F. Borch, C. Jensen [et al.] // *International maritime health*. – 2011. – № 62 (1). – P. 20–30.
15. Інформаційний лист МОЗ України. Спосіб діагностики клінічної специфіки і прогнозу перебігу алкогольної залежності у осіб з різним психотравматичним досвідом і рівнем психосоціального стресу / І. К. Сосін, К. Д. Гапонов, О. Ю. Гончарова, М. В. Маркова. – № 249-2018, 4 с.
16. Системная семейная психотерапия / [под ред. Э. Г. Эйдемиллера]. – Москва – Харьков – Минск: «Питер», 2002. – С. 83–95.
17. *Ярий В. В.* Психосоціальні особливості і родинне функціонування дружин чоловіків, хворих на алкогольну залежність / В. В. Ярий // *Медична психологія*. – 2016. – № 1 (41). – С. 44–50.
18. *Олифирович Н. И.* Психология семейных кризисов / Н. И. Олифирович, Т. А. Зинкевич-Куземкина, Т. Ф. Велента. – М.: Речь, 2006. – 360 с.
19. *Косенко К. А.* Рівень психосоціального стресу та стан психічного здоров'я у моряків далекого плавання / К. А. Косенко // *Вісник Вінницького національного медичного університету*. – 2019. – Т. 23, № 4. – С. 697–702.

References

1. Carotenuto A., Fasanaro A. M., Molino I., Sibilio F., Saturnino A., Traini E., & Amenta F. (2013). The Psychological General Well-Being Index (PGWBI) for assessing stress of seafarers on board merchant ships. *International maritime health*, № 64 (4), pp. 215–220, DOI: 10.5603/imh.2013.0007, PMID: 24408143.
2. Tavacioglu L., Tac U., Eski O., & Gokmen N. (2019). Burnout and job satisfaction among Turkish oceangoing seafarers. *International maritime health*, № 70 (4), pp. 232–238, DOI: 10.5603/IMH.2019.0037, PMID: 31891177.
3. Jepsen J.R., Zhao Z., van Leeuwen W.M.A. (2015). Seafarer fatigue: a review of risk factors, consequences for seafarers' health and safety and options for mitigation. *International Maritime Health*, № 66 (2), pp. 106–117, DOI: 10.5603/IMH.2015.0024, PMID: 26119681.
4. Jezewska M., Leszczynska I., Jaremin B. (2006). Work-related stress at sea self estimation by maritime students and officers. *International maritime health*, № 57 (1–4), pp. 66–75, PMID: 17312695.
5. Borovnik M. (2011). Occupational health and safety of merchant seafarers from Kiribati and Tuvalu. *Asia Pacific viewpoint*, № 52 (3), pp. 333–346, DOI: 10.1111/j.1467-8373.2011.01459.x, PMID: 22216477.
6. Oldenburg M., Jensen H. J., Wegner R. (2013). Burnout syndrome in seafarers in the merchant marine service. *International archives of occupational and environmental health*, № 86 (4), pp. 407–416, DOI: 10.1007/s00420-012-0771-7, PMID: 22526089.
7. Carotenuto A., Molino I., Fasanaro A.M., Amenta F. (2012). Psychological stress in seafarers: a review. *International Maritime Health*, vol. 63 (4), pp. 188–194, PMID: 24595974.
8. McVeigh J., MacLachlan M., Vallieres F., Hyland P., Stilz R., Cox H., Fraser A. (2019). Identifying Predictors of Stress and Job Satisfaction in a Sample of Merchant Seafarers Using Structural Equation Modeling. *Front Psychol.*, vol. 10 (70), DOI: 10.3389/fpsyg.2019.00070, PMID: 30787888, PMCID: PMC6373618.

9. Sliskovic A., Juranko A. (2019). General mental health of seafarers' partners: Testing the role of personal resources and human-resource practices. *Work* (Reading, Mass.), № 64 (2), pp. 291–301, DOI: 10.3233/WOR-192992, PMID: 31524195.
10. An J., Liu Y., Sun Y., Liu C. (2020). Impact of Work-Family Conflict, Job Stress and Job Satisfaction on Seafarer Performance. *International journal of environmental research and public health*, № 17 (7), p. 2191, DOI: 10.3390/ijerph17072191, PMID: 32218272 PMCID: PMC7177528.
11. Thomas M., Sampson H., Zhao M. (2003). Finding a balance: companies, seafarers and family life. *Maritime Policy & Management*, № 30 (1), pp. 59–76, DOI: 10.1080/0308883032000051630.
12. Ulven A.J., Omdal K.A., Herlov-Nielsen H., Irgens A., Dahl E. (2007). Seafarers' wives and intermittent husbands-social and psychological impact of a subgroup of Norwegian seafarers' work schedule on their families. *International maritime health*, № 58 (1–4), pp. 115–128, PMID: 18350981.
13. Kim Jae-Ho. (2013). A Study on the Improvement Method for Health Management of Seafares. *Journal of Navigation and Port Research*, № 37 (1), pp. 29–34, DOI: 10.5394/KINPR.2013.37.1.29 [in Chinese].
14. Haka M., Borch D.F., Jensen C., Leppin A. (2011). Should I stay or should I go? Motivational profiles of Danish seafaring officers and non-officers. *International maritime health*, № 62 (1), pp. 20–30, PMID: 21534222.
15. Sosin I.K., Haponov K.D., Honcharova O.Iu., Markova M.V. (2018). Sposib diahnozyky klinichnoi spetsyfyky i prohnozu perebihu alkoholnoi zalezhnosti u osib z riznym psykhotravmatychnym dosvidom i rivnem psykhosotsialnoho stresu [Method for diagnosing clinical specificity and prognosis of alcohol dependence in persons with different psychotraumatic experience and level of psychosocial stress]. *Informatsiinyi lyst MOZ Ukrainy* № 249-2018, Kyiv: Ukrmedpatentinform, 4 p. [in Ukrainian].
16. Eidemyller E.H. (Eds.). (2002). *Systemnaia semeinaia psykhoterapiya* [Systemic family psychotherapy]. Moskva – Kharkov – Mynsk: «Pyter», pp. 83–95 [in Russian].
17. Yariy V.V. (2016). Psykhosotsialni osoblyvosti i rodynne funktsionuvannia druzhyn cholovikiv, khvorykh na alkoholnu zalezhnist [Psychosocial features and family functioning of wives of men with alcohol dependence]. *Medychna psykhologhiia – Medical Psychology*, № 1 (41). pp. 44–50 [in Ukrainian].
18. Olyfyrovych N.Y., Zynkevych-Kuzemkina T.A., Velenta T.F. (2006). *Psykhologhiya semeinukh kryzysov* [Psychology of family crises]. Moskva: Rech, 260 p. [in Russian].
19. Kosenko K.A. (2019). Riven psykhosotsialnoho stresu ta stan psykhichnoho zdorov'ia u moriakiv dalekoho plavannia [The level of psychosocial stress and mental health in long-distance sailors]. *Visnyk Vinnytskoho natsionalnoho medychnoho universytetu – Bulletin of Vinnytsia National Medical University*, vol. 23, № 4, pp. 697–702, DOI: 10.31393/reports-vnmedical-2019-23(4)-24 [in Ukrainian].

К.А. Косенко

СОСТОЯНИЕ СЕМЕЙНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МОРЯКОВ ДАЛЬНЕГО ПЛАВАНИЯ РАЗНЫХ СОЦИАЛЬНЫХ ГРУПП И УРОВНЕЙ ПСИХОСОЦИАЛЬНОГО СТРЕССА

С использованием клинико-психопатологического и психодиагностического методов исследовали взаимосвязи между выраженностью семейной тревоги, как индикатора состояния семейного функционирования, и уровнем психосоциального стресса у моряков дальнего плавания, для определения мишеней персонифицированных мероприятий по охране психического здоровья для данного контингента. В течение 2016–2019 гг. обследовано 110 офицеров командного состава морского торгового флота, 90 рабочих-матросов морского торгового флота, 70 представителей командного звена морского пассажирского флота и 30 рядовых морского пассажирского флота. Все обследованные были мужчинами, гражданами Украины. Исследование включало использование клинико-психопатологического и психодиагностического методов. В результате исследования выявлены различия в проявлениях семейной вины, семейной напряженности и семейной тревожности у командного состава и матросов торгового и пассажирского флотов. Наибольшее влияние на интенсивность семейной тревожности производил уровень психосоциального стресса: при низком уровне стресса показатели семейной тревожности (включая отдельные ее составляющие) оказались самыми низкими, а при тяжелом стрессе показатели семейной тревожности были наибольшими. Основу «семейной тревоги», как правило, составляла плохо осознаваемая неуверенность моряка в каком-то очень важном аспекте семейной жизни (например, неуверенность в чувствах жены к себе, или неуверенность в себе). Нередко подобные волнения, противоречащие представлениям о себе, вытеснялись, что приводило к возникновению тревоги в семейных отношениях. Важными составляющими «семейной тревоги» были ощущения беспомощности и неспособности вмешиваться в ход событий в семье, с целью направления их в желаемое русло. Моряки с «семейно-обусловленной тревогой» не

чувствовали себя важным действующим лицом в семье, несмотря на реальную важную позицию и активную роль в семье. При этом влияние социальной группы (командный состав или матросы) и вида флота (торговый или пассажирский) на уровень семейной тревожности, семейной вины и семейной напряженности оказался второстепенным.

Ключевые слова: моряки дальнего плавания, психосоциальный стресс, семейная тревога, семейное функционирование.

К.А. Косенко

STATE OF FAMILY FUNCTIONING OF LONG-DISTANCE SAILORS OF DIFFERENT SOCIAL GROUPS AND LEVELS OF PSYCHO-SOCIAL STRESS

The aim of the study was to investigate the relationship between the severity of family anxiety as an indicator of family functioning and the level of psychosocial stress (PS) in long-distance sailors, to determine further targets of personalized mental health measures for this contingent. Contingent and research methods. During 2016–2019, 110 officers of the command staff of the Maritime Merchant Navy, 90 sailors of the Maritime Merchant Fleet, 70 representatives of the command unit of the Maritime Passenger Fleet and 30 privates of the Maritime Passenger Fleet were surveyed. All were examined by men, citizens of Ukraine. The study included the use of clinical-psychopathological and psychodiagnostic methods. The study revealed differences in the manifestations of family guilt, family tension and family anxiety in the command staff and sailors of the merchant and passenger fleets. The greatest influence on the intensity of family anxiety was exerted by the level of PS: at low levels of stress the indicators of family anxiety (including its individual components) were the lowest, and at severe stress the indicators of family anxiety were the highest. The basis of «family anxiety», as a rule, was the poorly perceived insecurity of the sailor in some very important aspect of family life (for example, insecurity in the feelings of his wife to himself, or insecurity). Often such worries, contrary to self-image, were supplanted, which led to anxiety in family relationships. An important component of «family anxiety» was the feeling of helplessness and inability to interfere in the course of events in the family, in order to direct them in the desired direction. Sailors with «family anxiety» did not feel like a significant actor in the family (despite the real warming of an important position and active role in the family). The influence of social group (command staff or sailors) and the type of fleet (commercial or passenger) on the level of family anxiety, family guilt and family tensions was secondary.

Keywords: long-distance sailors, psychosocial stress, family anxiety, family functioning.

Надійшла до редакції 03.02.2020

Контактна інформація

Косенко Корнелія Артурівна – кандидат медичних наук, завідувач відділенням КНП «Одеський обласний медичний центр психічного здоров'я» Одеської обласної ради; асистент кафедри психіатрії та наркології Одеського національного медичного університету; здобувач кафедри сексології, медичної психології, медичної і психологічної реабілітації Харківської медичної академії післядипломної освіти.

Адреса: Україна, 65006, м. Одеса, вул. Воробйова, 9.

Тел.: +38 (067) 484-88-14.

E-mail: sun2003@ukr.net.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6656-1802>.