

<https://doi.org/10.35339/msz.2020.86.01.07>

УДК 616.89:616.895+616.891:616-057

*К.А. Косенко*

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

## **СПЕЦИФІКА ПОВЕДІНКОВОГО КОПІНГОВОГО РЕПЕРТУАРУ В МОРЯКІВ ДАЛЕКОГО ПЛАВАННЯ З РІЗНИМ РІВНЕМ ПСИХІЧНОГО ЗДОРОВ'Я ТА СТРЕСОВОГО НАВАНТАЖЕННЯ**

Досліджено особливості копіngu як базового конструкта поведінкового репертуару в моряків далекого плавання з урахуванням стану їхнього психічного здоров'я та рівня психосоціального стресу. Протягом 2016–2019 років обстежено 110 офіцерів командного складу морського торговельного флоту, 90 робітників-матросів морського торговельного флоту, 70 представників командної ланки морського пасажирського флоту та 30 рядових морського пасажирського флоту. Усі обстежені були чоловіками, громадянами України. Дослідження проведено з використанням клініко-психопатологічного і психодіагностичного методів. Загальним трендом у розподілі напруженості копіngів стала їхня асоційованість із рівнем психосоціального стресу, притаманного обстеженим, а саме: збільшення кількісних показників використання неконструктивних стратегій (конфронтаційного копіngу, втечі–уникнення, дистанціювання) та зменшення використання конструктивних копіngів (позитивної переоцінки, пошуку соціальної підтримки, самоконтролю, прийняття відповідальності, планування вирішення проблеми) зі збільшенням тяжкості випробуваного стресу та погіршенням стану психічного здоров'я аж до розвитку клінічно окреслених розладів адаптації. Загальною відмінністю, виявленою в ході дослідження, є низька напруженість використання стратегії прийняття відповідальності в моряків незалежно від виду морського флоту та рівня психосоціального стресу та, навпаки, високі її показники разом із стратегією самоконтролю, що використовував командний склад і торговельного, і пасажирського флотів, зі зменшенням їхньої напруженості зі збільшенням стресового навантаження, що випробовували капітани. Виявлені закономірності необхідно враховувати при розробці специфічних заходів психотерапії і психопрофілактики для даного контингенту.

*Ключові слова:* моряки далекого плавання, психосоціальний стрес, копіng-поведінка.

### **Вступ**

Професійне заняття мореплавання пов'язано з високими стресовими навантаженнями і серйозними професійними ризиками [1]. Робочий стрес, утомта та індивідуальна ізоляція мають негативні наслідки для моряків, серед яких погіршення психічного здоров'я посідає одне з провідних місць [2]: на стан

психічного здоров'я моряків впливають інтенсивний робочий тиск та розлука з родиною [3], інтенсивність професійних навантажень і тривалість робочого часу [4], соціальна депривація та одноманітність діяльності [5, 6] та ін.

Конструктивна опанувальна поведінка може частково нівелювати психогенні стресові чинники професійної діяльності та значно

© К.А. Косенко, 2020

знизити їхній негативний вплив на стан психічного здоров'я мореплавців. Однак через брак досліджень, у яких би акцентувалась увага на проблемі копінг-поведінки моряків далекого плавання та її трансформації під дією професійних стресорів, унеможливлена розробка персоналізованих програм підтримки психічного здоров'я даного контингенту.

**Мета роботи** – дослідити особливості копінгу як базового конструкта поведінкового репертуару в моряків далекого плавання з урахуванням стану їхнього психічного здоров'я та рівня психосоціального стресу.

Гіпотезою роботи стало твердження про асоційованість між деформацією копінгу, погіршенням психічного здоров'я та рівнем психосоціального стресу (ПС) у даного контингенту.

**Дизайн, контингент та методи дослідження**

За інформованої згоди з дотриманням принципів біоетики й деонтології протягом 2016–2019 років було обстежено 300 осіб – моряків далекого плавання, серед яких було 200 представників морського торговельного флоту та 100 працівників морського пасажирського флоту України. Усі обстежені були чоловіками, громадянами України. Серед представників морського торгового флоту в дослідженні брали участь 110 членів командного складу (капітани далекого плавання, перші та другі помічники капітанів та ін., КТФ), та 90 робітників (матроси, мотористи, обслуговуючий персонал, РТФ); серед обстежених працівників морського пасажирського флоту були 70 осіб командного складу (КПФ) та 30 – рядового (РПФ). 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 «Крок до життя», «Віта» та ін.) під час добровільного звернення по консультацію лікаря-психіатра.

Дослідження проведено з використанням клініко-психопатологічного і психодіагностичного методів. Після первинного структурованого інтерв'ю та класичного клініко-психопатологічного обстеження пацієнтів із використанням діагностичних критеріїв МКХ-10 та

шкали психосоціального стресу Л. Рідера оцінюванню піддавали рівень ПС, випробовуваного респондентами [7]. Специфіку копінгового репертуару визначали за допомогою опитувальника «Контрольний перелік способів подолання» С. Фолкман і Р. Лазаруса, адаптованого Т. Крюковою, Е. Куфтяк у вигляді «Опитувальника способів долаючої поведінки» [8, 9]. Статистико-математичний аналіз полягав у формуванні описової статистики та аналізі розбіжностей із використанням непараметричних методів: тесту Манна–Уїтні та точного критерію Фішера.

Переважаюча кількість командирів була у віці 36–50 років, а серед матросів частка осіб 25–35 та 36–50 років була приблизно однаковою. Зрозуміло, що всі представники командного складу мали вищу освіту, а переважна більшість рядових – середню спеціальну. Більше половини чоловіків усіх груп були одружені, решта – розлучені.

#### **Результати та їх обговорення**

За отриманими нами даними [10], серед обстежених кожної групи не менше третини осіб не мали ознак порушення психічного здоров'я. У переважній більшості решти респондентів було виявлено окремі прояви психічної дезадаптації різної вираженості та клінічного наповнення.

Кількість осіб із клінічно окресленими психічними розладами становила 18,0 % від загальної вибірки, серед них було 16,6 % від загальної кількості КТФ, 12,7 % від КПФ, 21,1 % від РТФ та 26,7 % від РПФ. У всіх обстежених було діагностовано розлади кластера F43 – реакція на тяжкий стрес і адаптаційні розлади, серед яких визначено: F43.21 – пролонгована депресивна реакція – у 3,0 % осіб від загальної вибірки, із них по 11,1 % КТФ і КПФ відповідно, 21,1 % РТФ та 25,0 % РПФ; F43.22 – змішана тривожно-депресивна реакція – 5,0 % від загальної вибірки, із них 27,8 % КТФ, 22,2 % КПФ, 26,3 % РТФ та 37,5 % РПФ; F43.23 – адаптаційні розлади з переважанням порушення інших емоцій – 5,3 % від загальної вибірки, із них 38,9 % КТФ, 44,4 % КПФ, 21,1 % РТФ та 25,0 % РПФ; F43.25 – адаптаційні розлади зі змішаним порушенням емоцій і поведінки – 4,7 % від загальної вибірки, із них по 22,2 % КТФ і КПФ відповідно, 31,5 % РТФ та 12,5 % РПФ.

Із усіх обстежених низький рівень ПС був притаманний серед командного складу 30,9 %

КТФ і 42,2 % КПФ, а серед матросів – 41,1 % РТФ 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 і 44,3 % КПФ, а також для 37,7 % РТФ і 40,0 % РПФ (значущість статистичних розбіжностей між КТФ і РТФ дорівнює  $p < 0,05$ ). Найбільша кількість осіб із тяжким рівнем ПС виявилась притаманною РПФ (26,7 %), що значуще відрізнялось від таких випадків у командирів як торговельного (16,4 %,  $p < 0,01$ ), так і пасажирського (12,8 %,  $p < 0,05$ ) флотів.

За подальшого аналізу ми встановили, що в обстежених із показниками психічного здоров'я в рамках психічної норми мав місце низький рівень ПС; респонденти з ознаками психічної дезадаптації різної варіативності й вираженості випробовували стресове навантаження помірного рівня; у хворих з адаптаційними розладами виявлено тяжкий рівень тяжкості ПС.

Оцінивши загальну інтенсивність стресового навантаження, ми дійшли висновку, що середні показники ПС у КТФ [(1,50±0,68) бала] і РПФ [(1,52±0,73) бала] знаходилися в амплітуді помірних значень (1,00–1,99 бала), що свідчило про наднормовість стресу. У той самий час найменше негативну дію ПС відчували КПФ, про що свідчила кількість балів, що підходила до верхньої межі низького рівня стресу (до 0,99 бала) – (0,94±0,64) бала.

У результаті аналізу особливостей копінг-поведінки в дослідженого контингенту виявлено специфіку поведінкового репертуару та її відмінності у командирів і матросів, а також установленню закономірності її трансформації залежно від рівня ПС, притаманного обстеженим (табл. 1, 2).

При аналізі особливостей копінг-поведінки найбільш неконструктивні її форми були виявлені у РПФ, причому максимально ці прояви були виражені при ПС тяжкого рівня (рис. 1). Провідною стратегією у цієї групи виявилися конфронтаційний копінг [(76,20±15,28) бала], дистанціювання [(73,80±17,19) бала] та втеча–уникнення [(70,86±10,77) бала], трохи менш вираженими – самоконтроль [(63,27±18,59) бала], пошук соціальної підтримки [(57,91±16,64) бала] та планування вирішення

проблеми [(54,77±11,31) бала], а найменше – позитивна переоцінка [(40,14±9,48) бала] і прийняття відповідальності [(30,97±16,45) бала]. У РПФ із ПС помірного рівня також домінували неконструктивні копінг-стратегії, але їхня структура трохи відрізнялась. Найпоширенішими виявились конфронтаційний копінг [(65,37±19,27) бала] і втеча–уникнення [(60,58±8,42) бала], трохи менш вираженими – дистанціювання [(54,28±25,88) бала], пошук соціальної підтримки [(47,02±17,38) бала], планування вирішення проблеми [(44,88±13,12) бала] і самоконтроль [(44,32±15,95) бала], а найменш вираженими – позитивна переоцінка [(40,29±17,90) бала] і прийняття відповідальності [(34,62±21,75) бала]. При легкому рівні стресу у РПФ структура копінг-поведінки відрізнялась у бік меншої вираженості неконструктивних стратегій відносно такої за тяжкого й помірного стресу. У цій групі найбільш вираженими були стратегії дистанціювання [(60,54±21,82) бала], конфронтаційного копінгу [(55,53±17,97) бала], втечі–уникнення [(53,31±20,86) бала] та позитивної переоцінки [(50,46±16,83) бала], незначно менш вираженими – пошук соціальної підтримки [(49,44±19,14) бала] і самоконтролю [(48,57±12,86) бала], а найменш вираженими – прийняття відповідальності [(43,32±15,12) бала] і планування вирішення проблеми [(41,10±12,05) бала].

Неконструктивні копінг-стратегії також використовувались КТФ, причому найгірші показники виявлені в обстежених із тяжким стресом (рис. 2). Структура копінгу у КТФ суттєво відрізнялась від тієї, що була виявлена у РПФ. У капітанів торговельних суден домінувала стратегія прийняття відповідальності [(60,19±25,01) бала], трохи менше значення мали дистанціювання [(58,02±16,09) бала], самоконтроль [(55,29±15,60) бала], конфронтаційний копінг [(52,15±18,01) бала] та планування вирішення проблеми [(50,31±10,01) бала] і найменше – пошук соціальної підтримки [(49,69±13,95) бала], позитивна переоцінка [(44,44±17,29) бала] та втеча–уникнення [(39,12±25,45) бала]. При помірному стресі структура копінг-поведінки була подібною, із певними відмінностями: близькі значення показників мали стратегії прийняття відповідальності [(55,60±9,15) бала], конфронтаційного копінгу [(54,80±13,78) бала], самоконтролю [(54,18±5,48) бала], дистанціювання [(53,26±15,48)

Таблиця 1. Напруженість стратегій копінгового репертуару в командного складу й матросів торговельного й пасажирського флотів, бали

Показник	Рівень ПС	КТФ (n=110)	РТФ (n=90)	КПФ (n=70)	РПФ (n=30)
Конфронтаційний копінг	Низький	52,44±16,59	50,30±18,79	38,51±18,16	55,53±17,97
	Помірний	54,80±13,78 p<0,05	64,39±12,38 p<0,01	48,37±12,60 p<0,01	65,37±19,27 p>0,05
	Тяжкий	52,15±18,01 p <sub>1</sub> , p <sub>2</sub> >0,05	67,84±17,91 p <sub>1</sub> <0,01, p <sub>2</sub> >0,05	54,96±11,26 p <sub>1</sub> , p <sub>2</sub> <0,05	76,20±15,28 p <sub>1</sub> <0,05, p <sub>2</sub> >0,05
Дистанціювання	Низький	55,23±15,78	56,31±16,42	64,06±28,49	60,54±21,82
	Помірний	53,26±15,48 p>0,05	65,21±15,43 p<0,05	55,38±10,30 p>0,05	54,28±25,88 p>0,05
	Тяжкий	58,02±16,09 p <sub>1</sub> , p <sub>2</sub> >0,05	64,92±18,34 p <sub>1</sub> , p <sub>2</sub> >0,05	60,50±12,57 p <sub>1</sub> , p <sub>2</sub> >0,05	73,80±17,19 p <sub>1</sub> >0,05, p <sub>2</sub> <0,05
Самоконтроль	Низький	51,68±15,51	40,42±27,23	58,10±26,53	48,57±12,86
	Помірний	54,18±5,48 p>0,05	56,43±5,64 p<0,01	64,21±11,85 p>0,05	44,32±15,95 p>0,05
	Тяжкий	55,29±15,60 p <sub>1</sub> , p <sub>2</sub> >0,05	44,86±10,43 p <sub>1</sub> >0,05, p <sub>2</sub> <0,01	63,49±11,91 p <sub>1</sub> , p <sub>2</sub> >0,05	63,27±18,59 p <sub>1</sub> >0,05, p <sub>2</sub> <0,05
Пошук соціальної підтримки	Низький	50,32±16,74	55,40±22,24	66,48±19,66	49,44±19,14
	Помірний	53,26±9,14 p>0,05	58,84±12,09 p>0,05	62,54±11,66 p>0,05	47,02±17,38 p>0,05
	Тяжкий	49,69±13,95 p <sub>1</sub> , p <sub>2</sub> >0,05	42,38±9,11 p <sub>1</sub> <0,05, p <sub>2</sub> <0,01	55,57±5,56 p <sub>1</sub> <0,05, p <sub>2</sub> >0,05	57,91±16,64 p <sub>1</sub> , p <sub>2</sub> >0,05
Прийняття відповідальності	Низький	50,73±19,50	44,14±28,73	57,22±29,01	43,32±15,12
	Помірний	55,60±9,15 p<0,05	40,44±20,74 p>0,05	59,96±19,05 p>0,05	34,62±21,75 p>0,05
	Тяжкий	60,19±25,01 p <sub>1</sub> , p <sub>2</sub> >0,05	39,46±19,41 p <sub>1</sub> , p <sub>2</sub> >0,05	50,00±11,78 p <sub>1</sub> , p <sub>2</sub> >0,05	30,97±16,45 p <sub>1</sub> , p <sub>2</sub> >0,05
Втеча–уникнення	Низький	43,14±11,14	58,33±26,64	32,49±11,49	53,31±20,86
	Помірний	46,99±11,34 p>0,05	65,31±15,95 p>0,05	47,31±7,50 p<0,01	60,58±8,42 p>0,05
	Тяжкий	39,12±25,45 p <sub>1</sub> , p <sub>2</sub> >0,05	66,01±14,52 p <sub>1</sub> , p <sub>2</sub> >0,05	46,30±14,50 p <sub>1</sub> <0,01, p <sub>2</sub> >0,05	70,86±10,77 p <sub>1</sub> , p <sub>2</sub> >0,05
Планування вирішення проблеми	Низький	56,36±18,82	45,04±15,10	65,18±19,89	41,10±12,05
	Помірний	50,10±10,80 p>0,05	54,09±11,30 p<0,01	50,54±14,38 p<0,01	44,88±13,12 p>0,05
	Тяжкий	50,31±10,01 p <sub>1</sub> , p <sub>2</sub> >0,05	46,50±13,40 p <sub>1</sub> >0,05, p <sub>2</sub> <0,05	63,59±12,13 p <sub>1</sub> >0,05, p <sub>2</sub> <0,05	54,77±11,31 p <sub>1</sub> <0,05, p <sub>2</sub> >0,05
Позитивна переоцінка	Низький	40,47±13,28	46,58±13,23	50,16±15,86	50,46±16,83
	Помірний	34,23±9,04 p<0,05	36,71±6,16 p<0,01	36,87±6,84 p<0,01	40,29±17,90 p>0,05
	Тяжкий	44,44±17,29 p <sub>1</sub> >0,05, p <sub>2</sub> <0,05	50,37±21,61 p <sub>1</sub> >0,05, p <sub>2</sub> <0,05	32,24±3,17 p <sub>1</sub> <0,01, p <sub>2</sub> >0,05	40,14±9,48 p <sub>1</sub> , p <sub>2</sub> >0,05

Примітка. Рівень достовірності при порівнянні показників: p – із низьким і помірним рівнями вираженості психопатологічної симптоматики; p<sub>1</sub> – із низьким і тяжким рівнями; p<sub>2</sub> – із помірним і тяжким рівнями.

бала] та пошуку соціальної підтримки [(53,26±9,14) бала], трохи меншими були показники за стратегіями планування вирішення проблеми [(50,10±10,80) бала] і втечі–уникнення [(46,99±11,34) бала] та найменшими – позитивної переоцінки [(34,23±9,04) бала]. При низькому рівні ПС переважала конструктивна стратегія планування вирішення проблеми [(56,36±18,82) бала], при цьому близькими були значення показників дистанціювання [(55,23±15,78) бала], меншими – конфронтаційного копінгу [(52,44±16,59) бала], самоконтролю [(51,68±15,51) бала], прийняття відповідальності [(50,73±

19,50) бала] та пошуку соціальної підтримки [(50,32±16,74) бала], найменшими – втечі–уникнення [(43,14±11,14) бала] і позитивної переоцінки [(40,47±13,28) бала].

Проміжне положення за співвідношенням використання конструктивних і неконструктивних варіантів копінгу займали РТФ (рис. 3). І у цій групі найбільш вираженими також виявились неконструктивні варіанти копінгу в обстежених із тяжким рівнем стресу: конфронтаційний копінг [(67,84±17,91) бала], втеча–уникнення [(66,01±14,52) бала] та дистанціювання [(64,92±18,34) бала], суттєво менші по-

Таблиця 2. Рівень статистичної значущості розбіжностей при порівнянні груп з урахуванням рівня психосоціального стресу

Показник	КТФ/РТФ	КТФ/КПФ	КТФ/РПФ	РТФ/КПФ	РТФ/РПФ	КПФ/РПФ
<i>Низький рівень ПС</i>						
Конфронтаційний копінг	>0,05	<0,01	>0,05	<0,05	>0,05	<0,01
Дистанціювання	>0,05	>0,05	>0,05	>0,05	>0,05	>0,05
Самоконтроль	<0,05	>0,05	>0,05	<0,01	>0,05	>0,05
Пошук соціальної підтримки	>0,05	<0,01	>0,05	<0,05	>0,05	<0,05
Прийняття відповідальності	>0,05	>0,05	>0,05	>0,05	>0,05	>0,05
Втеча–уникнення	<0,05	<0,01	>0,05	<0,01	>0,05	<0,01
Планування вирішення проблеми	<0,05	>0,05	<0,05	<0,01	>0,05	<0,01
Позитивна переоцінка	0,05	<0,01	>0,05	>0,05	>0,05	>0,05
<i>Помірний рівень ПС</i>						
Конфронтаційний копінг	<0,01	<0,01	>0,05	<0,01	>0,05	<0,05
Дистанціювання	<0,01	>0,05	>0,05	<0,01	>0,05	>0,05
Самоконтроль	>0,05	<0,01	>0,05	<0,01	<0,05	<0,01
Пошук соціальної підтримки	<0,05	<0,01	>0,05	>0,05	<0,05	<0,01
Прийняття відповідальності	<0,01	>0,05	<0,01	<0,01	>0,05	<0,01
Втеча–уникнення	<0,01	>0,05	<0,01	<0,01	>0,05	<0,01
Планування вирішення проблеми	<0,05	>0,05	>0,05	>0,05	<0,05	>0,05
Позитивна переоцінка	<0,05	<0,05	>0,05	>0,05	>0,05	>0,05
<i>Тяжкий рівень ПС</i>						
Конфронтаційний копінг	<0,01	>0,05	<0,01	<0,05	>0,05	<0,05
Дистанціювання	>0,05	>0,05	<0,05	>0,05	>0,05	<0,05
Самоконтроль	<0,05	>0,05	>0,05	<0,01	<0,05	>0,05
Пошук соціальної підтримки	0,112	>0,05	>0,05	<0,01	>0,05	>0,05
Прийняття відповідальності	<0,05	>0,05	<0,01	>0,05	>0,05	<0,05
Втеча–уникнення	<0,01	>0,05	<0,01	<0,01	>0,05	<0,01
Планування вирішення проблеми	>0,05	<0,05	>0,05	<0,01	>0,05	>0,05
Позитивна переоцінка	>0,05	>0,05	>0,05	<0,05	>0,05	>0,05

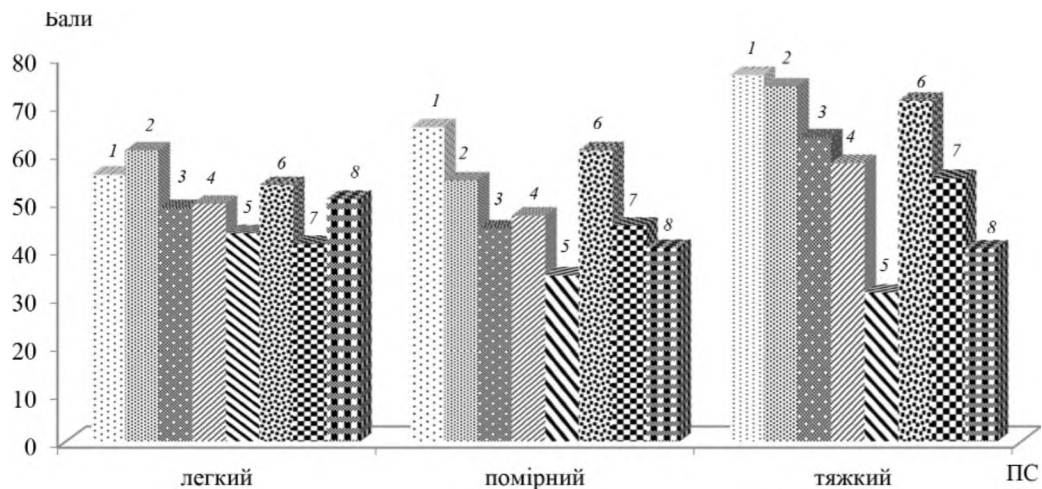


Рис. 1. Структура копінг-поведінки у РПФ: 1 – конфронтаційний копінг; 2 – дистанціювання; 3 – самоконтроль; 4 – пошук соціальної підтримки; 5 – прийняття відповідальності; 6 – втеча–уникнення; 7 – планування вирішення проблеми; 8 – позитивна переоцінка

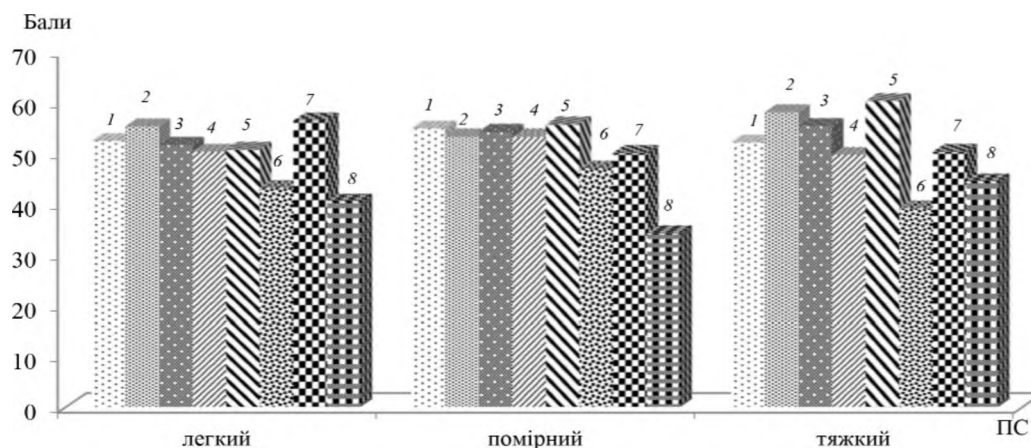


Рис. 2. Структура копінг-поведінки у КТФ: 1 – конфронтаційний копінг; 2 – дистанціювання; 3 – самоконтроль; 4 – пошук соціальної підтримки; 5 – прийняття відповідальності; 6 – утеча–уникнення; 7 – планування вирішення проблеми; 8 – позитивна переоцінка

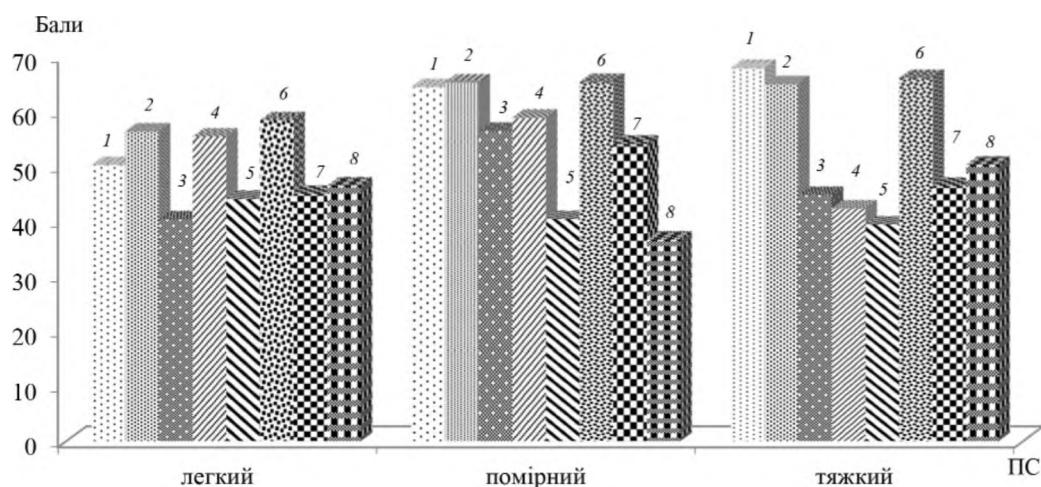


Рис. 3. Структура копінг-поведінки у РТФ: 1 – конфронтаційний копінг; 2 – дистанціювання; 3 – самоконтроль; 4 – пошук соціальної підтримки; 5 – прийняття відповідальності; 6 – утеча–уникнення; 7 – планування вирішення проблеми; 8 – позитивна переоцінка

казники – позитивної переоцінки [(50,37±21,61) бала], планування вирішення проблеми [(46,50±13,40) бала] та самоконтролю [(44,86±10,43) бала] та найменші – пошуку соціальної підтримки [(42,38±9,11) бала] і прийняття відповідальності [(39,46±19,41) бала]. При помірному рівні стресу показники неконструктивних варіантів копіngu були меншими: утеча–уникнення – (65,31±15,95) бала, дистанціювання – (65,21±15,43) бала, конфронтаційного копіngu – (64,39±12,38) бала, пошук соціальної підтримки – (58,84±12,09) бала, самоконтроль – (56,43±5,64) бала, планування вирішення проблеми – (54,09±11,30) бала, прийняття відповідально-

сті – (40,44±20,74) бала, позитивна переоцінка – (36,71±6,16) бала, а при низькому стресі – найменшими: утеча–уникнення – (58,33±26,64) бала, дистанціювання – (56,31±16,42) бала, пошук соціальної підтримки – (55,40±22,24) бала, конфронтаційний копінг – (50,30±18,79) бала, позитивна переоцінка – (46,58±13,23) бала, планування вирішення проблеми – (45,04±15,10) бала, прийняття відповідальності – (44,14±28,73) бала та самоконтроль – (40,42±27,23) бала.

Найбільш сприятливою була картина копінг-поведінки в командного складу пасажирського флоту (рис. 4). У обстежених цієї групи, не-



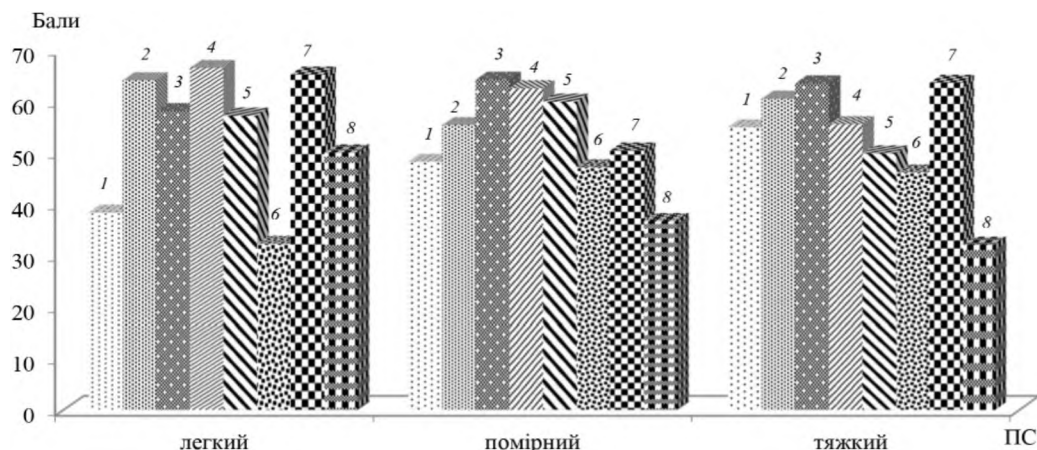


Рис. 4. Структура копінг-поведінки у КПФ: 1 – конфронтаційний копінг; 2 – дистанціювання; 3 – самоконтроль; 4 – пошук соціальної підтримки; 5 – прийняття відповідальності; 6 – утеча–уникнення; 7 – планування вирішення проблеми; 8 – позитивна переоцінка

залежно від рівня стресу, домінували конструктивні копінг-стратегії. Так, у КПФ із високим рівнем стресу було виявлено практично однакові значення планування вирішення проблеми [(63,59±12,13) бала] і самоконтролю [(63,49±11,91) бала], трохи менші – дистанціювання [(60,50±12,57) бала], пошуку соціальної підтримки [(55,57±5,56) бала], а також конфронтаційного копіngu [(54,96±11,26) бала], менші – прийняття відповідальності [(50,00±11,78) бала] і втечі–уникнення [(46,3±14,5) бала] та найменші – позитивної переоцінки [(32,24±3,17) бала]. У обстежених зі стресом помірного рівня серед копінг-стратегій домінували самоконтроль [(64,21±11,85) бала], пошук соціальної підтримки [(62,54±11,66) бала] та прийняття відповідальності [(59,96±19,05) бала], трохи меншим виявилось значення дистанціювання [(55,38±10,30) бала] і планування вирішення проблеми [(50,54±14,38) бала], менше – конфронтаційного копіngu [(48,37±12,60) бала] і втечі–уникнення [(47,31±7,50) бала] та найменше – позитивної переоцінки [(36,87±6,84) бала]. При легкому рівні стресу співвідношення копінг-стратегій було найбільш сприятливим з усіх досліджених груп: у цих обстежених переважали копінг-стратегії пошуку соціальної підтримки [(66,48±19,66) бала] і планування вирішення проблеми [(65,18±19,89) бала], а також дистанціювання [(64,06±28,49) бала], менше значення показників виявлено за стратегіями самоконтролю [(58,10±26,53) бала], прийняття відповідальності [(57,22±29,01)

бала] та позитивної переоцінки [(50,16±15,86) бала] та найменше – за неконструктивними стратегіями конфронтаційного копіngu [(38,51±18,16) бала] і втечі–уникнення [(32,49±11,49) бала].

Отже, загальною відмінністю, встановленою в ході дослідження, є низька напруженість використання стратегії прийняття відповідальності в моряків незалежно від виду морського флоту та рівня ПС та, навпаки, високі її показники разом зі стратегією самоконтролю, що використовував командний склад і торговельного, і пасажирського флотів, зі зменшенням їхньої напруженості зі збільшенням стресового навантаження, яке зазначали капітани.

Ще одним загальним трендом у розподілі напруженості копінгів була асоційованість останніх із рівнем ПС, притаманного обстеженим, а саме: збільшення кількісних показників використання неконструктивних стратегій (конфронтаційного копіngu, втечі–уникнення, дистанціювання) та зменшення використання конструктивних копінгів (позитивної переоцінки, пошуку соціальної підтримки, самоконтролю, прийняття відповідальності, планування вирішення проблеми) зі збільшенням тяжкості випробуваного стресу та погіршенням стану психічного здоров'я аж до розвитку клінічно окреслених розладів адаптації.

Найвищу напруженість неконструктивних поведінкових стратегій (конфронтаційного копіngu, дистанціювання, втечі–уникнення) виявлено у РПФ, вона збільшувалась зі збільшенням тяжкості стресового реагування. У РТФ

показники використання неконструктивних копінгів були менші, ніж у РПФ, проте пріоритетність стратегій утечі–уникнення і дистанціювання була характерною в цілому для всієї вибірки незалежно від рівня ПС.

У капітанів найвищу напруженість копінг-механізмів виявлено за стратегіями прийняття відповідальності (КТФ), планування вирішення проблеми (КПФ), самоконтроль (КТФ і КПФ), хоча показники їхнього використання зменшувались зі збільшенням стресового тягаря. Крім того, у КТФ із тяжким ПС, окрім конструктивних, мало місце використання таких неконструктивних копінгів, як дистанціювання і конфронтаційний копінг, напруженість яких знижувалась в осіб із помірним та була зовсім низькою у респондентів із низьким рівнем стресу. Напруженість копінгів у КПФ була меншою, ніж у обстежених інших груп, як і тяжкість стресового навантаження, що можна пояснити більш сприятливими умовами професійної діяльності. Вплив таких стресорів, як замкнутий простір, качка, різка зміна часового поясу, комунікативна депривація та соціальна ізоляція, практично мінімізовано завдяки особливостям умов пасажирських перевезень, на відміну від таких у представників торговельного флоту. У світлі цього розповсюдженість використання неконструктивних

копінгів, високий рівень невротизації та психо-соціального стресового навантаження, характерні для РПФ, можна пояснити наявністю фрустраційного внутрішньоособистісного конфлікту, викликаного накопиченням негативних емоцій через постійні розчарування і дискомфорт унаслідок дисоціації між власним станом і бажаними можливостями, які вони спостерігають у пасажирів круїзних рейсів.

#### Висновок

У структурі копінг-поведінки командного складу й матросів торговельного і пасажирського флотів виявлено відмінності. Найбільше неконструктивних копінг-стратегій при найбільшому їхньому кількісному значенні було виявлено в рядових пасажирського флоту і членів командного складу торговельного флоту, а найбільш конструктивною була копінг-поведінка в осіб командного складу пасажирського флоту; рядові пасажирського флоту займали проміжне положення. Найбільш вираженими неконструктивні варіанти копінг-поведінки були при тяжкому рівні психосоціального стресу, меншими – при помірному рівні та найменшими – при низькому.

Виявлені закономірності необхідно враховувати при розробці психокорекційних заходів для даного контингенту, що становить **перспективу даного дослідження**.

#### Список літератури

1. Burnout and job satisfaction among Turkish oceangoing seafarers / L. Tavacioglu, U. Tac, O. Eski, N. Gokmen // *International Maritime Health*. – 2019. – Vol. 70, issue 4. – P. 232–238. – DOI : <https://doi.org/10.5603/IMH.2019.0037>.
2. *Jezewska M.* Work-related stress at sea self estimation by maritime students and officers / M. Jezewska, I. Leszczynska, B. Jaremin // *International Maritime Health*. – 2006. – Vol. 57, issue 1–4. – P. 66–75.
3. *Borovnik M.* Occupational health and safety of merchant seafarers from Kiribati and Tuvalu / M. Borovnik // *Asia Pacific viewpoint*. – 2011. – Vol. 52, issue 3. – P. 333–346. – DOI : <https://doi.org/10.1111/j.1467-8373.2011.01459.x>.
4. *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. – Vol. 86, issue 4. – P. 407–416. – DOI : <https://doi.org/10.1007/s00420-012-0771-7>.
5. Psychological stress in seafarers: a review / A. Carotenuto, I. Molino, A. M. Fasanaro, F. Amenta // *International Maritime Health*. – 2012. – Vol. 63, issue 4. – P. 188–194.
6. 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. – P. 70. – DOI : [10.3389/fpsyg.2019.00070](https://doi.org/10.3389/fpsyg.2019.00070).
7. Інформаційний лист МОЗ України № 249-2018. 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. – К., 2018. – 4 с.
8. *Lasarus R.* Stress, appraisal and coping / R. Lasarus, S. Folkman. – N.Y. : Springer, 1984. – 445 p.



9. Крюкова Т. Л. Опросник способів совладання (адаптація методики WCQ) / Т. Л. Крюкова, Е. В. Куфтяк // Журнал практического психолога. – 2007. – № 3. – С. 93–112.

10. 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. Tavacioglu L., Tac U., Eski O., Gokmen N. (2019). Burnout and job satisfaction among Turkish oceangoing seafarers. *International Maritime Health*, vol. 70, issue 4, pp. 232–238. DOI: 10.5603/IMH.2019.0037, PMID: 31891177.

2. Jezewska M., Leszczynska I., Jaremin B. (2006). Work-related stress at sea self estimation by maritime students and officers. *International Maritime Health*, vol. 57, issue 1–4, pp. 66–75. PMID: 17312695.

3. Borovnik M. (2011). Occupational health and safety of merchant seafarers from Kiribati and Tuvalu. *Asia Pacific Viewpoint*, vol. 52, issue 3, pp. 333–346. DOI: 10.1111/j.1467-8373.2011.01459.x, PMID: 22216477.

4. Oldenburg M., Jensen H.J., Wegner R. (2013). Burnout syndrome in seafarers in the merchant marine service. *International Archives of Occupational and Environmental Health*, vol. 86, issue 4, pp. 407–416. DOI: 10.1007/s00420-012-0771-7, PMID: 22526089.

5. Carotenuto A., Molino I., Fasanaro A.M., Amenta F. (2012). Psychological stress in seafarers: a review. *International Maritime Health*, vol. 63, issue 4, pp. 188–194, PMID: 24595974.

6. 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, pp. 70. DOI: 10.3389/fpsyg.2019.00070, PMID: 30787888, PMCID: PMC6373618.

7. Sosin I.K., Haponov K.D., Honcharova O.Yu., Markova M.V. (2018). *Informatsiyni lyst MOZ Ukrainy № 249-2018. Sposib diahnozyky klinichnoi spetsyfyky i prohnozu perebihu alkoholnoi zalezhnosti u osib z riznym psykhotravmatychnym dosvidom i rivnem psykhosotsialnoho stresu [Information letter of the Ministry of Health of Ukraine № 249-2018. Method for diagnosing clinical specifics and prognosis of alcohol dependence in persons with different psychotraumatic experience and level of psychosocial stress]*. Kyiv, 4 p. [in Ukrainian].

8. Lasarus R., Folkman S. (1984). *Stress, appraisal and coping*. N.Y.: Springer, 445 p.

9. Kriukova T.L., Kuftiak Ye.V. (2007). Опросник способів совладання (адаптація методики WCQ) [Coping questionnaire (adaptation of WCQ methodology)]. *Zhurnal prakticheskoho psikhologa – Practical Psychologist's Journal*, № 3, pp. 93–112 [in Russian].

10. 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 Vymytskoho natsionalnoho medychnoho universytetu – Bulletin of Vinnytsia National Medical University*, vol. 23, № 4, pp. 697–702 [in Ukrainian].

### К. А. Косенко

#### СПЕЦИФИКА ПОВЕДЕНЧЕСКОГО КОПИНГОВОГО РЕПЕРТУАРА У МОРЯКОВ ДАЛЬНЕГО ПЛАВАНИЯ С РАЗНЫМ УРОВНЕМ ПСИХИЧЕСКОГО ЗДОРОВЬЯ И СТРЕССОВОЙ НАГРУЗКИ

Исследованы особенности копинга как базового конструкта поведенческого репертуара у моряков дальнего плавания с учетом состояния их психического здоровья и уровня психосоциального стресса. В течение 2016–2019 годов обследованы 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 проведено с использованием клинико-психопатологического и психодиагностического методов. Общим трендом в распределении напряженности копингов стала их ассоциированность с уровнем психосоциального стресса, присущего обследованным, а именно: увеличение количественных показателей использования неконструктивных стратегий (конфронтационного копинга, побега–избегания, дистанцирования) и уменьшение использования конструктивных копингов (положительной переоценки, поиска социальной поддержки,

самоконтроля, прийняття відповідальності, планування рішення проблеми) з увеличением тяжести испытываемого стресса и ухудшением состояния психического здоровья вплоть до развития клинически очерченных расстройств адаптации. Общим отличием, установленным в ходе исследования, является низкая напряженность использования стратегии принятия ответственности у моряков независимо от вида морского флота и уровня психосоциального стресса и, наоборот, высокие ее показатели наряду со стратегией самоконтроля, которые использовал командный состав и торгового, и пассажирского флотов, с уменьшением их напряженности с увеличением стрессовой нагрузки, что испытывали капитаны. Выявленные закономерности необходимо учитывать при разработке специфических мер психотерапии и психопрофилактики для данного контингента.

**Ключевые слова:** моряки дальнего плавания, психосоциальный стресс, копинг-поведение.

**К.А. Косенко**

#### **SPECIFICITY OF BEHAVIORAL COPING IN LONG-SEALING SEAMEN WITH DIFFERENT LEVELS OF MENTAL HEALTH AND STRESS LOAD**

The features of coping as a basic construct of the behavioral repertoire of long-distance sailors, taking into account the state of their mental health and the level of psychosocial stress were investigated. 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 persons were examined by men, citizens of Ukraine. The study included the use of clinical-psychopathological and psychodiagnostic methods. The general trend in the distribution of coping tensions was its association with the level of aircraft inherent in the surveyed, namely, increasing the quantitative indicators of the use of unconstructive strategies (confrontational coping, escape–avoidance, distancing) and reducing the use of constructive coping (positive reassessment, self-support, social support), taking responsibility, planning to solve the problem) with the increasing severity of the stress experienced and the deterioration of mental health, up to the development of clinically defined disorders of adaptation. A common difference identified in the study was the low intensity of the use of seafarers' responsibilities, regardless of the type of navy and the level of the aircraft, and, conversely, its high performance, along with a strategy of self-control using command and trade, and passenger fleets, with a decrease in their tension as the stress load experienced by the captains. The identified patterns should be taken into account in the development of specific measures of psychotherapy and psychoprophylaxis for this contingent.

**Keywords:** long-distance sailors, psychosocial stress, coping behavior.

*Надійшла 16.02.20*

#### **Відомості про автора**

*Косенко Корнелія Артурівна* – кандидат медичних наук, завідувач відділення 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, кафедра психіатрії та наркології Одеського національного медичного університету.

Тел.: +38(067)484-88-14.

E-mail: sun2003@ukr.net.

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