

مقایسه میزان استرس شغلی در رانندگان نظامی و غیرنظامی شهر تهران

زهرا حاجی‌امینی^{*} MSc، زرغام چراغعلی‌پور^۱ MSc، اسفندیار آزاد مرزآبادی^۲ PhD، عباس عبادی^۱ PhD، علی نوروزی کوشالی^۱ BSc
^{*}دانشکده پرستاری و "مرکز تحقیقات علوم رفتاری"، دانشگاه علوم پزشکی بقیه‌ا... (عج)، تهران، ایران
^۱دانشکده پرستاری، دانشگاه علوم پزشکی بقیه‌ا... (عج)، تهران، ایران
^۲مرکز تحقیقات علوم رفتاری، دانشگاه علوم پزشکی بقیه‌ا... (عج)، تهران، ایران

چکیده

اهداف: استرس شغلی امروزه به مسأله‌ای شایع و پرهزینه در محیط‌های کاری تبدیل شده است. در شغل رانندگی به‌خاطر ماهیت کار و محیط، استرس با شدت بالاتری دیده می‌شود. این مطالعه با هدف مقایسه میزان استرس شغلی در رانندگان نظامی و غیرنظامی شهر تهران انجام شد.
روش‌ها: این مطالعه توصیفی-تحلیلی در بهمن‌ماه سال ۱۳۸۸ روی ۲۰۲ راننده شاغل در مناطق منتخب شهرداری و مراکز نظامی شهر تهران که به‌روش نمونه‌گیری با تخصیص متناسب انتخاب شدند، انجام شد. برای جمع‌آوری داده‌ها از پرسش‌نامه استرس شغلی/اسپو استفاده شد. داده‌ها به‌کمک نرم‌افزار SPSS 15 و آمار توصیفی و آزمون مجذور کای مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند.
یافته‌ها: میانگین سنی در رانندگان نظامی 43.28 ± 8.63 و غیرنظامی 40.49 ± 8.78 بود. میزان استرس شغلی در دو گروه در دو حیطه بی‌کفایتی و محدوده نقش اختلاف معنی‌دار نشان داد ($p < 0.05$)، ولی در نمره کلی استرس شغلی اختلاف معنی‌دار آماری به‌دست نیامد.
نتیجه‌گیری: میزان استرس شغلی در بعضی از حیطه‌ها در هر دو گروه رانندگان نظامی و غیرنظامی، متوسط و حتی شدید است، ولی نمره کلی استرس در دو گروه تفاوت معنی‌داری ندارد. لازم است مطالعات بیشتری در این زمینه صورت گیرد تا از میزان بروز استرس و پیامدهای آن کاسته شود.
کلیدواژه‌ها: استرس شغلی، اسپو، رانندگان، نظامی، شهرداری

Comparison of job stress in military and non-military drivers in Tehran city

Hajiamini Z.* MSc, Cheraghalipour Z.¹ MSc, Azad Marzabadi E.² PhD, Ebadi A.¹ PhD, Norouzi Koushali A.¹ BSc

^{*}"Faculty of Nursing" & "Behavioral Sciences Research Center", Baqiyatallah University of Medical Sciences, Tehran, Iran
¹Faculty of Nursing, Baqiyatallah University of Medical Sciences, Tehran, Iran
²Behavioral Sciences Research Center, Baqiyatallah University of Medical Sciences, Tehran, Iran

Abstract

Aims: Occupational stress is a common and money consuming problem in the workplace nowadays. Stress is highly experienced among drivers due to the nature of the job and environmental factors. This study was performed with the aim of comparing the occupational stress in military and non-military drivers in Tehran.

Methods: This descriptive analytical study was performed on 202 drivers of selected municipal areas and military centers of Tehran who were selected by proportional sampling method in February 2009. Osipow job stress questionnaire was used for collecting data. Data was analyzed by SPSS15 software using descriptive and analytical statistical methods including Chi square test.

Results: The mean age of drivers of military and non-military drivers were 43.28 ± 8.63 and 40.49 ± 8.78 , respectively. The rate of occupational stress showed a significant difference in two groups in two domains of inefficiency and role range ($p < 0.05$), but the total job stress score didn't show a statistically significant difference.

Conclusion: Occupational stress is moderate or even severe among both military and non-military drivers in some domains, but the total stress score doesn't have a significant difference in two groups. More comprehensive studies are needed in this field in order to reduce the amount of stress and its consequences.

Keywords: Occupational Stress, Osipow, Drivers, Military, Municipal

مقدمه

رفتارهای فردی مانند خودداری از کار، مصرف مشروبات الکلی و دارو، پرخوری یا بی‌اشتهایی، رفتارهای ستیزه‌جویانه در برابر همکاران یا اعضای خانواده و رفتارهای سازمانی مانند غیبت از کار، ترک شغل، افزایش حوادث و کاهش بهره‌وری و عملکرد است [۱۰].

در جامعه امروزی رانندگی برای کار، زندگی اجتماعی، تفریح، فعالیت‌های آموزشی، اقتصادی و غیره، امر مهمی تلقی می‌شود [۱۱]. در شغل رانندگی به‌خاطر ماهیت کار و محیط، عوامل روانی و استرس با شدت بالاتری دیده می‌شود. از مهم‌ترین این استرسورها می‌توان استرسورهای وابسته به زمان مانند زمان طولانی و پیاپی انجام کار، ساعات کاری غیرمعارف شب و انجام کار شیفتی، زمان کاری نامنظم، تعهد زمانی در انجام کار، شرایط فیزیکی نامناسب و احتمال صدمات فیزیکی و جسمانی مانند احتمال بروز حوادث و تصادفات، گرما و سرمای محیط، نور نامناسب و دید ناکافی، مشکلات ایمنی و امنیتی، وضعیت غیرارگونومیک اتاق و محل نشستن راننده، ساختار روانی انجام کار و فقدان کنترل کافی مانند کار یکنواخت و تکراری، عوامل خارج سازمانی مانند عدم حمایت‌های شغلی، بیمه‌ای و اجتماعی مناسب، عدم وجود تشکیلات و اتحادیه‌های مناسب، محرومیت‌های اجتماعی و خانوادگی و علل ترفیکی مانند وضعیت بد جاده‌ای و رانندگی نادرست سایر راننده‌ها را نام برد [۱۲]. رانندگی اتوبوس یکی از شغل‌های خطرناک است که با مشکلات جسمی و روانی مختلفی همراه است. مثلاً ساعت‌های طولانی رانندگی، محدودیت در استقرار بدن، قرار گرفتن در معرض لرزاننده‌های کل بدن و ارتعاشات صوتی، استرسی را به فرد وارد می‌کند که صدمه به مهره‌های پشتی و ایجاد کمردرد، اختلال فیزیولوژیک، ضایعات اسکلتی و عضلانی، پادرد، دست‌درد، فشار خون، اختلالات بینایی، گوارشی و عروقی، از کارافتادگی زودتر از موعد یا کاهش بازدهی در اثر خستگی ناشی از ارتعاش می‌تواند از پیامدهای آن باشد [۱۳، ۱۴]. تحقیقات به‌عمل آمده نشان می‌دهد که افزایش استرسورهای شغلی باعث افزایش خستگی فکری و شناختی و کاهش کیفیت کار رانندگی شده و می‌تواند باعث بروز حوادث رانندگی شود [۱۲]. در همین رابطه، کتوبانیس با استفاده از الگوی استرسی راننده‌ها و استراتژی کنار آمدن با استرس، مطالعه‌ای را روی ۷۱۴ نفر از رانندگان کمپانی‌های کشور یونان برای بررسی رابطه آنان با رفتارهای نابهنجار و حوادث ترفیکی انجام داد و گزارش کرد که در رانندگان پرخاشگر، درصد خطا و تخلف بیشتر بوده، ولی در رانندگانی که اعتماد به نفس بالایی داشتند، میزان خطاها و تخلفات کمتر بوده است [۱۵].

از طرف دیگر، محیط‌های نظامی از جمله محیط‌هایی هستند که به‌دلیل حساسیت ویژه و مخاطرات موجود در این گونه مراکز و نیز ضرورت حفظ آمادگی جسمی و روانی برای کارکنان، زمینه استرس و فشار روانی در آنها بیشتر است [۱۶]. از آن‌جا که نوع شغل در ابتدای کارکنان به فشارهای عصبی نقش اساسی دارد و تحولات شغلی مانند تغییرات سازمانی، حقوق و دستمزد و ترفیع شغلی، افراد را دچار

استرس و بیماری‌های مربوط به آن، علت بخش عظیمی از ناتوانی‌های بشر است. سازمان جهانی بهداشت براساس شاخص بار جهانی بیماری‌ها برآورد می‌کند که بیماری‌های روانی از جمله استرس‌های مربوط به اختلالات روانی، دومین علت ناتوانی‌ها تا سال ۲۰۲۰ خواهد بود [۱]. افراد در طول زندگی با انواع مختلفی از استرس روبه‌رو می‌شوند و استرس شغلی یکی از این تنش‌هاست که از مهم‌ترین فاکتورهای تاثیرگذار بر افراد محسوب می‌شود [۲، ۳]. طبق تعریف موسسه ملی ایمنی و بهداشت حرفه‌ای، استرس شغلی زمانی رخ می‌دهد که بین نیازهای شغلی با توانایی‌ها، قابلیت‌ها و خواسته‌های فرد هماهنگی نباشد. در این تعریف، علاوه بر عدم هماهنگی با توانایی‌ها و قابلیت‌های فرد، به خواسته‌های فردی نیز توجه شده است. به‌عبارت دیگر، استرس شغلی به‌صورت هر نوع پاسخ احساسی و فیزیکی مضر است که در نتیجه عدم تناسب توقعات مورد انتظار از فرد با توانایی‌ها، نیازها و امکانات فرد در محیط کار به‌وجود می‌آید [۴]. سازمان ملل متحد در سال ۱۹۹۲ استرس شغلی را بیماری قرن بیستم دانست و چندی بعد سازمان جهانی بهداشت آن را مشکلی همه‌گیر در جهان اعلام نمود. سازمان بین‌المللی کار، هزینه‌های وارد بر کشورها به‌علت استرس شغلی را ۳/۵-۱٪ تولید ناخالص داخلی تخمین زده است [۵]. نتایج تحقیقات متعددی نشان می‌دهد که تجربه استرس در محل کار، آثار نامطلوبی را هم برای بهداشت و سلامت افراد و هم برای رفاه و سلامت سازمان‌ها به‌همراه خواهد داشت [۶]. افرادی که در معرض تجربه‌های استرس‌زا هستند، بیشتر به اختلالات روان‌تنی و ناراحتی‌های جسمانی مانند دردهای عضلانی، بی‌خوابی، درد معده، روده و مانند آن دچار می‌شوند [۷]. نتایج پژوهش‌ها نشان می‌دهد که محیط شغلی و استرس‌های شغلی می‌تواند باعث ایجاد بیماری روانی در کارکنان شود یا روند ایجاد بیماری روانی را تسریع نماید که منجر به از کارافتادگی و ناتوانی فرد می‌شود [۸]. همچنین مطالعات انجام‌شده روی رفتارهای نایمن نشان داده است که عوامل استرس‌زای شغلی از طریق کاهش تمرکز، حواس‌پرتی، اختلال در حافظه، تردید در انجام کارها و کاهش قدرت تصمیم‌گیری، سهم بسزایی در بروز اعمال نایمن از سوی شاغلان دارد [۹]. تنش، عامل موثری در بی‌کفایتی سازمان‌ها، تغییر شغل، غیبت از کار به بهانه بیماری، کاهش کیفیت و کمیت درمان، افزایش هزینه‌های درمان و کاهش رضایت شغلی است [۲].

نشانه‌های استرس شغلی در سه حیطه روانی، جسمانی و رفتاری نمایان می‌شود. نشانه‌های روانی همراه با ناراضی شغلی بوده که از شایع‌ترین پیامدهای استرس شغلی است و افسردگی، اضطراب، ملالت، احساس ناکامی، انزوا و بی‌زاری را به‌دنبال دارد. از نشانه‌های جسمانی استرس شغلی می‌توان به بیماری‌های قلبی و عروقی، معده و روده‌ای، حساسیت‌ها و بیماری‌های پوستی، اختلال در خواب، سردرد و ناراحتی‌های تنفسی اشاره نمود. نشانه‌های رفتاری نیز شامل

مقایسه میزان استرس شغلی در رانندگان نظامی و غیرنظامی شهر تهران ۲۷
 امتیازدهی می‌شود [۲۰]. در این مطالعه، احتساب نمره براساس تفسیر
 نمره‌دهی پرسش‌نامه برای مردان بود. بدین صورت که جمع نمره
 به‌دست‌آمده بین ۱۳۳-۶۰ بدون استرس، ۲۱۶-۱۳۴ استرس طبیعی
 (کم)، ۲۵۸-۲۱۷ استرس متوسط و ۳۰۰-۲۵۹ استرس شدید بود
 [۲۵].

اطلاعات جمع‌آوری‌شده با استفاده از نرم‌افزار SPSS 15،
 شاخص‌های آمار توصیفی (فراوانی و درصد) و آمار استنباطی (آزمون
 مجذور کای) مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند و $p < 0/05$ ، معنی‌دار
 در نظر گرفته شد.

جدول ۱) مقایسه فراوانی نسبی مشخصات دموگرافیک در رانندگان نظامی و
 غیرنظامی

| سطح معنی‌داری | نظامی غیرنظامی | گروه مشخصات ↓ |
|------------------|----------------|------------------|
| ۰/۶۸ | ۹۷/۵٪ | متاهل |
| | ۲/۵٪ | مجرد |
| | ۰ | جداشده |
| ۰/۰۴ | ۳۶/۵٪ | سیکل |
| | ۵۶/۳٪ | دپلم |
| | ۷/۳٪ | دانشگاهی |
| ۰/۱۴۱ | ۴۲/۷٪ | کم |
| | ۵۳/۱٪ | متوسط |
| | ۴/۲٪ | زیاد |
| ۰/۲۴۷ | ۲۶٪ | دارد |
| | ۶۹/۸٪ | ندارد |
| | ۴/۲٪ | ترک‌کرده |
| ۰/۶۱۶ | ۱۷/۷٪ | دارد |
| | ۸۳/۳٪ | ندارد |
| | ۲۹/۲٪ | شخصی |
| ۰/۰۰۰۱ | ۵۸/۳٪ | استیجاری |
| | ۰ | سازمانی |
| | ۱۲/۵٪ | پدری |
| ۰/۳۶۵ | ۱۴/۶٪ | دارد |
| | ۸۵/۴٪ | ندارد |

نتایج

میانگین سنی ۱۰۶ راننده نظامی $43/28 \pm 8/63$ سال و ۹۶ راننده
 غیرنظامی $40/49 \pm 8/78$ سال بود. در کلیه مشخصات دموگرافیک،
 اختلاف آماری معنی‌دار بین دو گروه به‌دست نیامد. ولی از نظر محل
 سکونت، اکثریت افراد در هر دو گروه با اختلاف آماری معنی‌دار در
 منازل استیجاری بودند و همچنین اکثریت افراد در گروه رانندگان
 نظامی، تحصیلات سیکل و در گروه رانندگان غیرنظامی، تحصیلات
 دیپلم داشتند که از نظر آماری نیز میزان تحصیلات در دو گروه دارای
 اختلاف معنی‌دار بود (جدول ۱).

آشفتگی، نگرانی و تشویش و اضطراب می‌کند [۱۷]، لذا در مطالعات
 انجام‌شده توصیه شده است که عوارض و روش‌های مقابله با استرس
 در بعضی از محیط‌ها از جمله مراکز کنترل پرواز و محیط‌های نظامی
 یا مراکز هسته‌ای که احتمال آسیب‌های جسمی و روانی در آنها بیشتر
 است، بررسی شود [۱۸]. در مطالعه آزادمرزآبادی و همکاران روی
 کارکنان یک واحد نظامی مشخص شد که استرس شغلی، نقش اصلی
 را در ایجاد استرس در کارکنان داشته است [۱۹]. با توجه به مطالب
 ذکرشده، از یک طرف استرس شغلی در حرفه رانندگی می‌تواند
 زمینه‌ساز مشکلات فردی شامل انواع بیماری‌های جسمی و روانی و
 ناهنجاری‌های رفتاری شود و از طرف دیگر مشکلات ترافیکی و
 تصادفات رانندگی می‌تواند به سلامت جامعه آسیب وارد کند و
 مرگ‌ومیر و معلولیت افراد را به‌همراه داشته باشد. علاوه بر این، محیط
 کار نظامی نیز ممکن است باعث تشدید این مشکلات شود. بنابراین
 لازم است مطالعات جامعی در زمینه استرس شغلی رانندگان صورت
 گیرد. این مطالعه با هدف بررسی و مقایسه میزان استرس شغلی در
 رانندگان نظامی و غیرنظامی شهر تهران انجام شد.

روش‌ها

این مطالعه از نوع توصیفی-مقطعی است که در بهمن سال ۱۳۸۸
 انجام شد. تعداد ۲۷۶ نفر از رانندگان سرویس مینی‌بوس و اتوبوس
 شاغل در ۳ مرکز نظامی (۱۳۰ نفر) و ۳ مرکز شهرداری واقع در غرب
 تهران (۱۴۶ نفر)، به‌روش نمونه‌گیری با تخصیص متناسب انتخاب
 شدند. از بین آنها ۲۳۰ نفر برای شرکت در مطالعه اعلام رضایت
 کردند، ولی به‌دلیل نقص در تکمیل تعدادی از پرسش‌نامه‌ها، نهایتاً
 تعداد ۲۰۲ نفر با میانگین سنی $41/96 \pm 8/79$ سال شامل ۱۰۶ راننده
 نظامی و ۹۶ راننده غیرنظامی مورد بررسی قرار گرفتند.

ابزار جمع‌آوری اطلاعات شامل پرسش‌نامه اطلاعات دموگرافیک و
 پرسش‌نامه استرس شغلی/سیپو بود. پرسش‌نامه/سیپو به‌عنوان یک
 آزمون معتبر برای اندازه‌گیری استرس شغلی به‌کار گرفته می‌شود. این
 آزمون در سال ۱۹۸۱ معرفی شد و چندین بار نیز تجدید نظر شده
 است. پایایی این آزمون به‌شیوه آزمون مجدد در سطح رضایت‌بخشی
 محاسبه شده است (ضریب آلفای کرونباخ برابر ۰/۸۹). این پرسش‌نامه
 برای اولین بار توسط/سیپو و همکاران در سال ۱۹۸۷ مورد استفاده قرار
 گرفت و به‌نام ابزار اندازه‌گیری استرس شغلی نامیده شد [۲۰]. بعد از
 آن نیز در بسیاری از مطالعات، به‌منظور بررسی استرس شغلی در
 حرفه‌های مختلف به‌کرات در خارج و داخل ایران مورد استفاده واقع
 شد و پایایی آن مورد تایید قرار گرفت [۲۱، ۲۲، ۲۳]. این
 پرسش‌نامه برای ارزیابی استرس فرد در ۶ بعد (۱) بار کاری نقش، (۲)
 بی‌کفایتی نقش، (۳) دوگانگی نقش، (۴) محدوده نقش، (۵) مسئولیت و
 (۶) محیط فیزیکی طراحی شده است. ابعاد شش‌گانه یادشده هر کدام
 توسط ۱۰ عبارت مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. گزینه‌ها شامل هیچ وقت،
 کم، گاهی اوقات، زیاد و خیلی زیاد است و به‌ترتیب از یک تا ۵

جدول ۲) مقایسه میزان استرس شغلی در رانندگان نظامی و غیرنظامی شهر تهران

| سطح معنی‌داری | رانندگان غیرنظامی | | | | رانندگان نظامی | | | | گروه ← حیطه‌های استرس شغلی ↓ |
|---------------|-------------------|-------|------------|------------|----------------|-------|------------|------------|---------------------------------|
| | شدید | متوسط | طبیعی (کم) | بدون استرس | شدید | متوسط | طبیعی (کم) | بدون استرس | |
| ۰/۱۱۰ | ۰ | ۰ | ٪۶۹/۸ | ٪۳۰/۲ | ۰ | ٪۳/۸ | ٪۷۳/۶ | ٪۲۲/۶ | بار کاری نقش |
| ۰/۰۰۱ | ٪۲۹/۷ | ٪۳۹/۶ | ٪۲۹/۷ | ٪۱/۰ | ٪۱۳/۲ | ٪۲۶/۴ | ٪۵۵/۷ | ٪۴/۷ | بی‌کفایتی نقش |
| ۰/۷۱۰ | ٪۷/۴ | ٪۲۸/۴ | ٪۵۸/۹ | ٪۵/۳ | ٪۵/۷ | ٪۲۶/۷ | ٪۶۳/۸ | ٪۳/۸ | دوگانگی نقش |
| ۰/۰۱ | ٪۱۶/۰ | ٪۳۵/۱ | ٪۴۷/۹ | ٪۱/۰ | ٪۵/۸ | ٪۳۰/۱ | ٪۶۳/۱ | ٪۱/۰ | محدوده نقش |
| ۰/۴۲۸ | ۰ | ٪۵۸/۳ | ٪۲۲/۹ | ٪۱۸/۸ | ٪۰/۹ | ٪۶۱/۳ | ٪۲۳/۶ | ٪۱۴/۲ | مسئولیت |
| ۰/۰۳۸ | ٪۲۱/۷ | ٪۲۱/۷ | ٪۲۶/۴ | ٪۳۰/۲ | ٪۱۵/۶ | ٪۱۶/۷ | ٪۲۲/۹ | ٪۴۴/۸ | محیط فیزیکی |
| ۰/۳۲۸ | ۰ | ۰ | ٪۸۰/۲ | ٪۱۹/۸ | ۰ | ۰ | ٪۷۴/۵ | ٪۲۵/۵ | نمره کل |

گزارش نموده‌اند [۳۰]، مغایرت دارد. این اختلاف میزان می‌تواند به دلیل متفاوت بودن محیط پژوهش و روش بررسی باشد. می‌توان به این نکته نیز اذعان نمود که احتمال وقوع بیشتر این موارد در بین رانندگان وجود دارد، ولی به دلیل عدم معاینه و بررسی بالینی و همچنین مسایل اجتماعی یا سازمانی مطرح نشده است. با توجه به این که در بسیاری از مطالعات بر این نکته تاکید شده است که فشار روانی شغلی در محیط کار می‌تواند آثار زیان‌باری بر سلامت جسمی و روانی کارکنان داشته باشد [۳۱] و تاثیر منفی فشار روانی بر بازدهی و اثربخشی سازمانی از طریق عملکرد ضعیف و ترک شغل و کاهش رضایت شغلی نمایان می‌شود [۳۲]، الزام مطالعات جامع‌تر در این زمینه به‌خصوص بررسی از نظر بالینی، ضروری به نظر می‌رسد.

همچنین نتایج این مطالعه، استرس شغلی دو گروه را در ۵ حیطه در محدوده متوسط تا شدید نشان داد، به طوری که در دو بعد بی‌کفایتی نقش و بعد مسئولیت بیش از ۵۰٪ افراد در محدوده استرس متوسط و شدید قرار داشتند و کمترین میزان استرس در حیطه بار کاری به دست آمد. این یافته با نتایج مطالعات مشابه مانند مطالعات برهه و همکاران روی استرس رانندگان تاکسی مراکش، محمدفام و همکاران روی استرس شغلی کارگران خودروسازی، عبدی و شهپازی و خاقانی‌زاده و همکاران روی استرس شغلی پرستاران، همخوانی دارد [۲۲، ۲۳، ۳۴، ۳۵]، ولی در مطالعه عبدی و شهپازی، بعد محیط فیزیکی نیز به عنوان یکی از حیطه‌های پر استرس مطرح شده است. در مطالعه هاشمی‌زاده نیز استرس شغلی در حیطه بار کاری ۹۰٪ است که با نتایج مطالعه ما مغایرت دارد [۳۶]. با توجه به متفاوت بودن جامعه پژوهشی آنها یعنی پرستاران بخش‌های داخلی، جراحی یا مراقبت‌های ویژه و به دلیل شرایط محیط پژوهش می‌توان این مغایرت را قابل توجیه دانست. نمره کلی استرس شغلی در گروه نظامی ۷۴/۵٪ و در گروه غیرنظامی ۸۰/۲٪ در محدوده معمولی (استرس کم) به دست آمد و بقیه بدون استرس بودند که این یافته با مطالعه خاقانی‌زاده و همکاران که ۹۰٪ پرستاران شاغل بیمارستان‌های نظامی را در حد معمولی گزارش نموده‌اند [۳۵] و مطالعه سیرتی و خاقانی‌زاده همخوانی دارد [۳۷]. ولی با مطالعات دیگر مانند دانش و فیروزبخت و آزادمرزآبادی و سلیمی که

در زمینه مقایسه استرس شغلی، میزان استرس دو گروه در حیطه‌های بار کاری نقش، دوگانگی نقش و مسئولیت اختلاف آماری معنی‌داری نداشت. ولی در حیطه‌های بی‌کفایتی نقش، محدوده نقش و محیط فیزیکی بین دو گروه، اختلاف آماری معنی‌دار مشاهده شد و در این حیطه‌ها هر دو گروه، استرس در محدوده متوسط تا شدید داشتند. دو گروه از نظر میزان استرس شغلی کلی، استرس متوسط و شدید نداشتند و بیشترین میزان استرس در دو گروه در حد استرس خفیف بود که این میزان در افراد نظامی و غیرنظامی اختلاف آماری معنی‌دار نداشت (جدول ۲).

بحث

استرس شغلی در جهان در حال گسترش امروز، عامل خطر ساز مهمی در ایجاد بیماری‌های جسمی و روانی محسوب می‌شود که باعث کاهش عملکرد کاری و رضایت شغلی است [۲۶]. نتایج مطالعه حاضر نشان داد که در دو گروه، بیش از ۹۰٪ نمونه‌ها متاهل بودند. از نظر میزان تحصیلات، اکثریت افراد در گروه نظامی در حد سیکل و در گروه غیرنظامی دیپلم بودند و این تفاوت در دو گروه معنی‌دار بود. داسیلو/جنیور و همکاران نیز در مطالعه خود در مورد بررسی تاثیر عوامل خطر در میزان افسردگی رانندگان برزیلی، سطح تحصیلات پایین افراد مورد مطالعه را یکی از عوامل موثر گزارش نمودند [۲۷]. ولی در مطالعه ما بین میزان استرس شغلی کلی دو گروه، اختلاف معنی‌داری به دست نیامد که با توجه به وجود حداقل پایه تحصیلی سیکل و عدم وجود فاصله زیاد بین سطوح تحصیلی در دو گروه، این یافته را می‌توان قابل توجیه دانست. میزان مصرف سیگار در گروه نظامی ۱۷٪ و در گروه غیرنظامی ۲۶٪ بود و علی‌رغم آن که این اختلاف از نظر آماری معنی‌دار نبود، ولی این میزان مصرف با مطالعات حاجی‌امینی و شفیقی و همکاران روی سربازان که ۱۰٪ و ۱۴/۳٪ گزارش شده است، سنخیت دارد [۲۸، ۲۹]. شکایات جسمی در گروه نظامی ۱۵/۱٪ و در گروه غیرنظامی ۱۷/۷٪ به دست آمد. این یافته با نتایج بعضی مطالعات گزارش شده مانند مطالعه علیشیری و همکاران که شکایات بالینی کارکنان نظامی در شهر تهران را ۵۸/۶٪

و کنترل استرس شغلی این قشر از جامعه، مطالعات بیشتری در این زمینه صورت گیرد تا از میزان بروز استرس و پیامدهای آن کاسته شود.

منابع

- 1- Kalia M. Assessing the economic impact of stress: The modern day hidden epidemic. *Metabolism*. 2002;51(6):49-53.
- 2- Abualrub R. Job stress, job performance and social support among hospital. *J Nurse Sch*. 2004;(36):24-73.
- 3- Li CY, Chen KR, Wu CH, Sung FC. Job stress and dissatisfaction in association with non-fatal injuries on the job in a cross-sectional sample of petrochemical workers. *Occup Med*. 2001;51(1):50-5.
- 4- Sauter S, Lawrence M, Michael C. Stress at work. Atlanta: DHHS (NIOSH) Publication; 1999. Available from: <http://www.edc.gov/niosh>
- 5- Tangri RP. What stress costs: A special report. Canada: Performance Strategies Publication; 2003. Available from: <http://www.stresscost.com>
- 6- Gates D. Stress and coping: A model for the workplace. *AAOHN J*. 2001;49(8):390-7.
- 7- Sarafino EP. Health psychology: Biopsychosocial interactions. 2nd ed. New York: John Wiley and Sons; 1994.
- 8- McLean J. Stress and job satisfaction among distance educators [dissertation]. Pennsylvania: Pennsylvania College of Technology; 2008.
- 9- Goldenhar K. Modeling relationships between job stressors and injury and near miss outcomes for construction laborers. *Work Stress*. 2003;17(3):218-40.
- 10- Randall RS, Elizabeth MA. Stress management: Advanced management and organizational behavior. Tehran: Samt Publication; 2006. [Persian]
- 11- Bener A, Haigney D, Crundal D. Driving behavior stress error and violations on the road: A cross cultural compression study. Nothing ham; Third International Conference on Traffic of Transport Psychology, 2004.
- 12- Aminian O. Stress on drivers. Tehran; Driver's Occupational Health Seminar, 2005. [Persian]
- 13- Funakoshi M, Tamora A, Tadoda K, Tsujimura H, Nishiyama K. Risk factors for low back pain among taxi drivers in Japan. *Sangyo Eiseigaku Zasshi*. 2003;45(6):235-47.
- 14- Shamsul Bahri Mohd T, Kazuhito Y, Juliana G, Nasarudin AA, Nizam J, Rusli N, et al. The association between risk factors and low back pain among commercial vehicle drivers in peninsular Malaysia. *Ind Health*. 2007;45(2):268-78.
- 15- Kontoyiannis T. Patterns of driver stress and coping strategies in a Greek sample and their relationship to aberrant behaviors and traffic accidents. *Accid Anal Prev*. 2006;38(5):913-44.
- 16- Azad Marzabadi E, Fathi-Ashtiani A, Ahmadi K. Stress of military personnel stationed in the Persian Gulf group. *Mil Med J*. 2006;8(4):249-54. [Persian]
- 17- Khosravi M. Job related stress factors for the librarians. Tehran: Iranian Center of Information and Scientific Documents Publication; 2003. Available from: <http://www.irandoc.ac.ir> [Persian]
- 18- Doyle E, Christine S. Work and organizational psychology: An introduction with attitude. London: Psychology Press; 2003.
- 19- Azad-Marzabadi E, Salimi SH. Study on job stress in a military unit. *Mil Med J*. 2004;6(4):279-84. [Persian]
- 20- Osipow SH. Occupational Stress Inventory Revised (OSI-R) professional manual. Odessa: Psychological Assessment Resources; 1998.

به طور کلی استرس شغلی اکثریت افراد را متوسط یا بیشتر گزارش کرده‌اند [۳۹، ۳۸] مغایرت دارد که علی‌رغم متفاوت بودن جامعه و محیط پژوهشی و ابزار مورد استفاده در این مطالعات، ضرورت انجام مطالعات جامع‌تری را در این زمینه می‌طلبد.

در مقایسه انجام شده بین دو گروه از نظر تفاوت حیطه‌های استرس شغلی، در ۳ حیطه بار کاری نقش، دوگانگی نقش و مسئولیت و همچنین نمره کلی استرس شغلی، اختلاف آماری معنی‌دار وجود نداشت، ولی در حیطه‌های بی‌کفایتی نقش، محدوده نقش و محیط فیزیکی گروه غیرنظامی دارای استرس شغلی بیشتری بود و بین دو گروه اختلاف آماری معنی‌دار دیده شد. هرچند مطالعه مقایسه‌ای مشابهی در این زمینه انجام نشده، ولی در محیط‌های نظامی به دلیل ضوابط اداری و نظامی، انتظار می‌رود میزان استرس بیشتر باشد [۱۶]. در این مطالعه، استرس شغلی (که روی حرفه اختصاص یافته‌ای مانند رانندگی بررسی شده است)، به‌عنوان متغیر مشترکی است که چندان وابسته به نظامی بودن محیط کار جامعه مورد پژوهش نیست و از طرف دیگر اکثر این رانندگان در هر دو محیط پژوهش به صورت قراردادی مشغول به خدمت بودند و چندان ملزم به رعایت تمام ضوابط و محدودیت‌های نظامی نبودند. حتی در بعضی از حیطه‌ها مانند محیط فیزیکی دیده شد که میزان استرس شغلی در گروه غیرنظامی بیشتر بوده است و همین مجموعه عوامل، تحت تاثیر یکدیگر باعث شده است که نمره کلی استرس شغلی در دو گروه، اختلاف آماری معنی‌داری را نشان ندهد. با این حال با توجه به میزان بالای استرس شغلی در هر دو گروه مورد مطالعه، بین استرس شغلی و تیپ شخصیتی و سلامت روان و همچنین بین میزان استرس و رانندگی نایم افراد، ارتباط مستقیم گزارش شده است [۳۳، ۳۵، ۴۰، ۴۱].

پیامدهای استرس شغلی در رانندگان وسایل نقلیه می‌تواند زمینه‌ساز بروز انواع مشکلات جسمی، روانی و رفتاری باشد که منجر به حوادث ترافیکی، مرگ‌ومیر و معلولیت افراد شده و هزینه‌های مالی و مراقبتی سنگینی را بر خانواده‌ها و جامعه تحمیل می‌نماید. لذا لازم است در زمینه استرس‌های شغلی این قشر از جامعه، مطالعات بیشتری صورت گیرد تا از میزان بروز این مشکلات کاسته شود. در مطالعات مختلف از جمله مطالعه نبر و همکاران، بحث پیگیری و کنترل حوادث ترافیکی مورد تاکید قرار گرفته و مروتی شریف‌آباد نیز با انجام مطالعه روی ۳۰۰ راننده یزدی با استفاده از الگوی اعتقاد سلامتی به این نکته مهم دست یافته است [۱۱، ۴۲]. البته براساس نتایج این مطالعه، حداقل غربالگری و انجام مطالعه مقایسه‌ای با مداخله آموزش روی رانندگان دیگر اقتشار جامعه، امری کاملاً ضروری به نظر می‌رسد.

نتیجه‌گیری

میزان استرس شغلی در بعضی از حیطه‌ها در هر دو گروه رانندگان نظامی و غیرنظامی، متوسط و حتی شدید است، ولی نمره کلی استرس در دو گروه تفاوت معنی‌داری ندارد. لازم است صرف‌نظر از غربالگری

- china: The role of self-effacing. *Pers Individ Dif*. 2005;38(3):569-78.
- 33- Berraho M, Nejari C, ELrhazi K, Fakri S, Tessier JF, Ouedrago N, et al. Measuring levels of professionally related stress in taxi drivers in Fes, Morocco. *Sante Publique*. 2006;18(3):375-87.
- 34- Mohammad Fam I, Bahrami AR, Gul Mohammad R, Fatemi F, Mahjoub H. Relationship between job stress and accidents in an automotive company. *Behbood J*. 2009;13(2):61-5. [Persian]
- 35- Dahlen ER, Martin RC, Rayan K, Kuhlman MM. Driving anger, sensation seeking and impulsiveness and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accid Anal Prev*. 2005;37(2):301-8.
- 36- Hashemi Zadeh H. Relationship between time management and job stress in the head medical-surgical wards. *Shahid Beheshti Univ Med Sci J*. 2006;8(29):51-6. [Persian]
- 37- Sirati Nir M, Khaghani Zadeh M. Relationship between stress and performance of nursing administrators in selective hospitals. *Mil Med J*. 2003;5(1):33-7. [Persian]
- 38- Danesh E, Firuz Bakht Z. Public health and stress control tower staff and airline clerks sky. *Iran J Clin Psychiatr*. 2006;12(2):160-4. [Persian]
- 39- Azad Marzabadi E, Salimi SH. Research of job stress in employee review a military unit. *Mil Med J*. 2004;6(4):279-84. [Persian]
- 40- Yamada Y, Mizuno M, Sugiura M, Tanaka S, Mizuno Y, Yanaiya T, et al. Bus drivers, mental conditions and their relation to bus passengers, accidents with a focus on the psychological stress concept. *Hum Eryol*. 2008;37(1):1-11.
- 41- Schwebel DC, Severson J, Ball KK, Risso M. Individual difference factors in risky driving: The roles of anger/hostility, conscientiousness and sensation seeking. *Accid Anal Prev*. 2006;38(4):801-10.
- 42- Morowati Sharifabad MD. The health model variables as predictors of risky driving behaviors among commuters in Yazd, Iran. *Traffic Inj Prev*. 2009;10(5):436-40.
- 21- Spooner R, Bbeh SC. The influence of work stress and work sport on burnout in public hospital nurses [dissertation]. Brisbane: Queensland University of Technology; 2004. Available from: <http://www.adt.library.gut.edu.au>
- 22- Abdi H, Shahbazi L. Occupational stress in nurses. *Yazd Univ Med Sci J*. 2000;8(4):17-21. [Persian]
- 23- Qasemzadeh Kakrudy F. Research of relaxation methods to visualize the manner directed by the stresses of nursing work. *J Community Nurs*. 2002;11:6-8. [Persian]
- 24- Khaghani Zadeh M, Ebadi A, Sirati Nir M, Rahmani M. Relationship between job stress and quality of life of nurses in hospitals armed forces. *Mil Med J*. 2008;10(3):175-83. [Persian]
- 25- Kabirzadeh A, Mohseni Saravi B, Asghari Z, Baggherian Farhadabadi E, Bagherzadeh ladari R. Rate of general health, job stress and factors in medical records workers. *Health Inform Manag J*. 2007;4(2):215-22. [Persian]
- 26- Tsiamyrtis P, Zhu Z, MacBride L, Pavidis IT, Levine JA. Description and clinical studies of a device for the instantaneous detection of office-place. *Stress*. 2009;34(3):359-64.
- 27- Silva-Junior FP, Pinho RS, Mello MT, Bruin VM, Bruin PF. Risk factors for depression in truck drivers. *Soc Psychiatr Epidemiol*. 2009;44(2):125-9.
- 28- Hajiamini Z, Zamani Babgohary M, Azad Marzabadi E, Ebadi A, Khamseh F, Ghoreishi H. Demographic characteristic correlate to emotional reactions in soldiers training. *Mil Med J*. 2010;12(4):211-6. [Persian]
- 29- Shafiee F, Ruhani M, Kazemi J. The relative risk of developing smoking in soldiers serving in the army barracks Iran. *Army Univ Med Sci J*. 2006;2:1197-1201. [Persian]
- 30- Alishiri GH, Mohebbi HA, Ahmadzadeh Asl M. The study of physical health workers Iranian revolutionary guards. *Mil Med J*. 2005;7(2):129-31. [Persian]
- 31- Mill Ward L. Understanding occupational and organizational behaviour. London: Sage Publication; 2005.
- 32- Lu C, Siu O, Cooper CL. Manager occupational stress in

Archive