Fenntartható munkavégzés a közúti fuvarozásban: a járművezetők jóllétének és teljesítményének összefüggései

Prof. Dr. habil. Khademi-Vidra Anikó
egyetemi tanár
Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem,
E-mail: khademi-vidra.aniko@uni-mate.hu

Absztrakt

A tanulmány a hivatásos járművezetők személyiségjegyeit, mentális és fizikai egészségét, valamint munkakörnyezetüket vizsgálja a produktivitás és a közlekedésbiztonság összefüggésében. A kutatás 61 sofőr körében végzett kérdőíves felmérésen alapul, amelynek fókuszában a szolnoki minta állt. Az eredmények rámutattak, hogy a sofőrök többsége tudatosan kezeli a fáradtságot, rendszeresen pihen és fizikai gyakorlatokat végez, ugyanakkor a célzott stresszkezelő technikák és a szakmai visszajelzések kevéssé jellemzők. A továbbképzésekben való részvétel megosztó, azonban szignifikáns kapcsolat mutatható ki a képzés és a biztonsági rutinok között. A kvalitatív válaszok alapján a családi és baráti kapcsolatok, valamint a megküzdési stratégiák kulcsszerepet játszanak a mentális egészség fenntartásában, miközben a strukturális tényezők – például a várakozási idők és a pénzügyi nyomás – jelentős stresszforrást jelentenek. A vizsgálat eredményei alátámasztják, hogy a járművezetők jóllétének biztosítása összetett feladat, amely egyéni, szervezeti és társadalmi szintű beavatkozásokat igényel.

Abstract

The study examines the personality traits, mental and physical health, and working environment of professional drivers in relation to productivity and road safety. The research is based on a survey of 61 drivers, with a primary focus on the Szolnok sample. Findings indicate that most drivers consciously manage fatigue by taking breaks and performing physical exercises, although targeted stress management techniques and feedback mechanisms are less common. Participation in training is divided, yet a significant correlation was found between training and the application of safety routines. Qualitative responses highlighted the key role of family and social relationships as well as coping strategies in maintaining mental health, while structural factors such as waiting times and financial pressures emerged as major stressors. The results confirm that supporting drivers' well-being requires a complex approach, including individual, organizational, and societal-level interventions.

Kulcsszavak:
járművezetők, személyiségjegyek, mentális egészség, munkakörnyezet, produktivitás, közlekedésbiztonság

Keywords:
drivers, personality traits, mental health, work environment, productivity, road safety

DOI: 10.21405/logtrend.2025.08.1.50

1. Bevezetés

1.1 A járművezetők személyiségjegyeinek klasszifikációja

A járművezetők személyiségjegyeinek vizsgálata régóta fontos terület a közlekedéspszichológiai kutatásokban, hiszen a vezetői magatartás, a baleseti kockázatok és a munkateljesítmény szoros kapcsolatban állnak a személyiség dimenzióival (Arthur–Graziano, 1996; Clarke–Robertson, 2005; Kiss, 2018). A személyiség struktúrájának leírására a legszélesebb körben alkalmazott modell az öt nagy faktor (Big Five), amely a lelkiismeretesség, barátságosság, érzelmi stabilitás, extraverzió és nyitottság dimenziókat tartalmazza (Digman, 1990; Barrick–Mount, 1991).

Számos kutatás bizonyította, hogy a lelkiismeretesség és az érzelmi stabilitás pozitívan befolyásolja a vezetői teljesítményt és csökkenti a baleseti kockázatot (Wallace–Vodanovich, 2003; De Vries et al., 2016; Zhang et al., 2022). A magyar szakirodalomban Kiss (2018) kiemeli, hogy a logisztikai és szállítmányozási vezetők körében a személyiségjegyek és a döntéshozatali stílus szoros összefüggésben állnak, különösen a kockázatvállalás és a biztonsági szabályok betartása szempontjából.

A nemzetközi eredmények szerint a barátságosság szintén hozzájárulhat a biztonságosabb vezetői magatartáshoz, mivel elősegíti az együttműködést és csökkenti az agresszív viselkedést (Judge–Ilies, 2002; Zhang et al., 2022). Hasonlóan, a nyitottság kreatív problémamegoldással kapcsolódhat a vezetői hatékonysághoz, ugyanakkor túlzott formája figyelemelterelést is eredményezhet (Bing–Lounsbury, 2000).

A hazai kutatások is alátámasztják a személyiség és a vezetői magatartás kapcsolatát. Nagy (2019) rámutatott, hogy a közlekedéspszichológia aktuális kihívásai között a sofőrök személyiségprofilja meghatározó tényezőként jelenik meg, különösen a baleseti kockázat és a stresszkezelés kapcsán. Hasonlóan, Bánfi–Kovácsné (2019) pszichológiai megközelítésből vizsgálták a közlekedésbiztonságot, és eredményeik szerint a személyiségjegyek jelentős szerepet játszanak a kockázatészlelésben és a vezetési stílus alakulásában.

1.2 A járművezetők mentális egészségének szerepe a produktivitásban

A tehergépkocsi-vezetés világszerte jelentős foglalkozás: Európában több mint 3 millió, az Egyesült Államokban közel 2,7 millió, Ausztráliában pedig több mint 200 000 sofőr dolgozik a szektorban (International Road Transport Union, 2019; U.S. Bureau of Labor Statistics, 2020; Australian

Bureau of Statistics, 2020). A szakma jellegéből fakadóan a járművezetők fokozottan ki vannak téve a krónikus egészségügyi problémák, köztük a szív- és érrendszeri betegségek, a cukorbetegség, a mozgásszervi panaszok, valamint a stressz és a mentális zavarok kockázatának (Crizzle et al., 2017; Xia et al., 2018a; Győri, 2021).

A keresztmetszeti és kohorsz vizsgálatok alapján a hosszú munkaidő, a váltott műszak, a társadalmi elszigeteltség és az alacsony kontroll a munkabeosztás felett tovább növeli a mentális zavarok esélyét, amelyek a családi életet is negatívan érintik (Apostolopoulos et al., 2013; Birdsey et al., 2015; Silva-Júnior et al., 2009; Newnam et al., 2017; Farkas, 2020). A magyar kutatások szintén hangsúlyozzák, hogy a logisztikai munkavállalók körében a pszichoszociális kockázatok kiemelten jelen vannak, és komoly hatással vannak a munkateljesítményre (Szabó–Farkas, 2023).

A mentális egészség nem csupán egyéni, hanem társadalmi és gazdasági szinten is jelentős tényező. A krónikus betegségek és pszichés problémák globálisan évente több százmilliárd dolláros költséget jelentenek az egészségügyi ellátásban és a termelékenységkiesésben (Insurance Institute for Highway Safety, 2015; Commonwealth of Australia, 2014). Hazai adatok szerint a sofőrök egészségi állapota szoros összefüggést mutat a baleseti kockázatokkal, amely közvetve a gazdasági veszteségekben is mérhető (Molnár és Tóth, 2021; László, 2020).

A szociális támogatás és a társas kapcsolatok kulcsfontosságúak a mentális egészség fenntartásában (Thomas et al., 2017; Umberson–Montez, 2010). Heaton és munkatársai (2020) kimutatták, hogy a pozitív kapcsolatok javítják az alvásminőséget és csökkentik a hibás döntéshozatal esélyét a járművezetés során. Ugyanakkor a sofőrök munkakörnyezetéből fakadó elszigeteltség és a családtól távol töltött idő megnehezíti az ilyen kapcsolatok fenntartását (Prang et al., 2016; Johnson et al., 2021). Ez összhangban áll a hazai kutatásokkal, amelyek szerint a sofőrök körében a társas támogatás hiánya fokozza a pszichoszociális kockázatokat (Juhász–Bányai, 2022).

A természetben eltöltött idő jótékony hatása mind a fiziológiai, mind a pszichológiai egészség szempontjából bizonyított (Frumkin et al., 2017; Hansen et al., 2017; Bratman et al., 2019). A természet regeneratív hatását a hazai szakirodalom is kiemeli a munkahelyi stressz csökkentésének egyik lehetséges eszközeként (Takács, 2024). Kaplan és Kaplan (1989) valamint Kaplan (1995) elmélete szerint a természetes környezet elősegíti a kognitív funkciók helyreállását, amely a járművezetők esetében hozzájárulhat a fókuszált figyelem fenntartásához.

Az utóbbi években több kvalitatív kutatás is rámutatott a járművezetők egészségügyi kihívásaira. Lemke és munkatársai (2016) az Egyesült Államokban ökológiai megközelítésből vizsgálták a sofőrök egészségét, míg Pritchard és munkatársai (2023) hat fő tényezőt azonosítottak, amelyek közül több a mentális egészséget támogatja, míg mások kockázatot jelentenek. A hazai vizsgálatok szintén megerősítik, hogy a pszichoszociális kockázatok, a munkakörnyezetből fakadó izoláció és a fokozott stressz a járművezetők produktivitásának kulcsfontosságú befolyásolói (Szabó–Farkas, 2023; Győri, 2021).

2. Anyag és módszer

A kérdőíves felmérést a BI-KA Kft. szervezte. Összesen 61 sofőr töltötte ki értékelhető módon a kérdőívet, közülük 28 fő Szolnokról, 33 fő Kecskemétről. Jelen tanulmányban elsősorban a szolnoki minta eredményeire fókuszálunk. Az adatok feldolgozását IBM SPSS Statistics 20 programmal végeztük, amely lehetővé tette a gyakorisági eloszlások és a változók közötti összefüggések vizsgálatát. A kapcsolatok meglétét Pearson-féle Khi-négyzet próbával ellenőriztük, az összefüggések erősségét pedig Cramer's V, Gamma és Eta mutatók segítségével értékeltük. A társadalomtudományokban alkalmazott gyakorlatnak megfelelően 0,05 alatti szignifikanciaértéknél tekintettük a kapcsolatot szignifikánsnak, az erősséget pedig a következőképpen határoztuk meg: 0–0,199: gyenge; 0,200–0,399: közepes; 0,400 felett: erős kapcsolat.

3. Eredmények

3.1. A minta általános jellemzői

A szolnoki válaszadó sofőrök jelentős része viszonylag új a cégnél (71,4% kevesebb mint 3 év). A hosszabb távú, 6 évnél régebb óta dolgozó munkatársak aránya viszonylag alacsony (10,7%), ami a cég munkavállalói megtartási képességének fejlesztésére is utalhat. A középtávú dolgozók (3,5–6 év) aránya közepes, ami a tapasztaltabb sofőrök jelenlétére, de nem dominanciájára utal. A 41 év felettiek összesen 71,4%-ot tesznek ki. A fiatalabb sofőrök aránya (18–30 év: 10,7%). A válaszadók legnagyobb aránya (25,0%-25,0%) egyedülálló vagy gyermektelen párkapcsolatban él. A házasságban élők közül valamivel többen nevelnek gyermeket (21,4%), mint ahányan nem (17,9%). A gyermekes párkapcsolatban élők száma alacsony (10,7%).

3.2. Mentális és fizikai egészség

A válaszadók többsége tudatosan kezeli a fáradtságot: 60,7%-uk szükség szerint áll meg és pihen, míg 32,1% előre tervezi a pihenőket (lásd 1. táblázat). Ez arra utal, hogy a sofőrök jelentős része a vezetés biztonságát és a teljesítőképesség megőrzését helyezi előtérbe. A koffeinfogyasztás viszonylag alacsony (7,1%), ami azt jelzi, hogy a többség inkább természetes pihenéssel próbálja fenntartani az éberséget.

Válaszlehetőség	%
Előre tervezem a pihenőket	32,1
Kávét vagy energiaitalt fogyasztok	7,1
Megállok és pihenek, amikor szükséges	60,7

1. táblázat. Hogyan kezeli a fáradtságot hosszú utakon? Forrás: BI-KA kutatás (2024)

A fizikai aktivitás terén a sofőrök 82,1%-a valamilyen rendszerességgel végez gyakorlatokat vagy nyújtásokat a vezetés közben. A válaszadók 46,4%-a gyakran vagy mindig beépíti a mozgást a rutinjába, míg 17,8% ritkán vagy soha nem végez ilyen tevékenységet (lásd 2. táblázat).

Válaszlehetőség	%
Gyakran	35,7
Mindig	10,7
Néha	35,7
Ritkán	7,1
Soha	10,7

2. táblázat. Fizikai gyakorlatok végzése hosszú vezetési időszakok alatt Forrás: BI-KA kutatás (2024)

A stresszkezelés terén a sofőrök 75%-a alkalmaz valamilyen módszert a mentális fáradtság csökkentésére. Legjellemzőbb a rendszeres szünetek tartása (39,3%), valamint az alkalmi pihenés (35,7%). A célzott stresszkezelő technikák használata alacsonyabb (17,9%), míg egy kisebb csoport (7,1%) egyáltalán nem foglalkozik a stressz csökkentésével (lásd 3. táblázat).

Válaszlehetőség	%
Különféle stresszkezelő technikákat alkalmazok	17,9
Néha pihenek vagy lazítok	35,7
Nem foglalkozom vele	7,1
Rendszeresen szüneteket tartok	39,3

3. táblázat. Stressz és mentális fáradtság kezelése
Forrás: BI-KA kutatás (2024)

3.3. Munkakörnyezet és eszközhasználat

A munkakörnyezet rendben tartását a válaszadók háromnegyede (75,0%) nagyon fontosnak tartja, míg egynegyedük (25,0%) közepesen fontosnak ítéli (lásd 4. táblázat). Ez azt mutatja, hogy a sofőrök többsége számára a tisztaság és rend a munkavégzés szerves része.

Válaszlehetőség	%
Közepesen fontos	25,0
Nagyon fontos	75,0

4. táblázat. A munkakörnyezet rendben tartásának fontossága
Forrás: BI-KA kutatás (2024)

A jármű belső tisztán tartását segítő eszközök iránti igény szintén egyértelmű: a válaszadók 92,9%-a használná a belső fújtató pisztolyt, ha rendelkezésre állna, és mindössze 7,1% nem élne ezzel a lehetőséggel (lásd 5. táblázat).

Válaszlehetőség	%
Igen	92,9
Nem	7,1

5. táblázat. A belső fújtató pisztoly használatának igénye
Forrás: BI-KA kutatás (2024)

3.4. Szakmai fejlődés és visszajelzés

A továbbképzéseken való részvétel rendszeresnek tekinthető: a sofőrök több mint fele gyakran vagy mindig fejleszti tudását (46,4%), míg 32,1% csak ritkán vagy soha nem vesz részt ilyen alkalmakon (lásd 6. táblázat). Ez azt mutatja, hogy a szakmai fejlődés elismerést nyer a sofőrök körében, ugyanakkor a részvételi hajlandóság heterogén.

Válaszlehetőség	%
Gyakran	10,7
Mindig	35,7
Néha	21,4
Ritkán	28,6
Soha	3,6

6. táblázat. Továbbképzéseken való részvétel gyakorisága
Forrás: BI-KA kutatás (2024)

A visszajelzési kultúra kevésbé jellemző: a sofőrök több mint fele ritkán (17,9%) vagy soha (35,7%) nem kér visszajelzést munkájáról. Mindössze 14,3% kér rendszeresen visszacsatolást, míg 28,6% alkalomszerűen él ezzel a lehetőséggel (lásd 7. táblázat). Ez arra utal, hogy a visszacsatolási mechanizmusok kevésbé beágyazottak a mindennapi gyakorlatba.

Válaszlehetőség	%
Gyakran	14,3
Néha	28,6
Ritkán	17,9
Soha	35,7

7. táblázat. Visszajelzéskérés gyakorisága a felettesektől és kollégáktól
Forrás: BI-KA kutatás (2024)

3.5. Társas kapcsolatok és pszichoszociális tényezők

A kutatás nyitott kérdései rávilágítanak arra, hogy a gépjárművezetők életében meghatározó szerepet játszanak a személyes kapcsolatok. A családi kapcsolatok központi jelentőséggel bírnak: a sofőrök számára a család biztosította azt a hátteret, amelyhez hazatérhetnek, amely érzelmi támogatást és jövőbeli célokat nyújt számukra. A baráti kapcsolatok fenntartása ugyanakkor sokaknak nehézséget okozott a hosszú távollétek és a munka okozta fáradtság miatt. Többen ugyanakkor hangsúlyozták, hogy szabadnapjaikon igyekeznek találkozni barátaikkal, mert ez segíti őket a feltöltődésben. A szakmai segítség igénybevétele nem volt jellemző a vizsgált mintában: a sofőrök inkább családjukra és szűkebb baráti körükre támaszkodtak.

A hosszú utak során jelentkező elszigeteltséggel és monotóniával a sofőrök különböző megküzdési stratégiákkal próbáltak szembenézni. Gyakran említették a pillanat megbecsülését és a hála gyakorlását, például a táj szépségeinek tudatos értékelését, vagy annak tudatosítását, hogy munkájukkal biztosítani tudják családjuk megélhetését. Az optimista gondolkodásmód és a mentális szívósság szintén fontos szerepet játszott a megküzdésben: a jövőbe vetett hit és a stresszel szembeni ellenállóképesség segítette őket abban, hogy kiegyensúlyozottabban kezeljék a munkával járó elszakadást. A belső kontrollhitre támaszkodó sofőrök úgy érezték, hogy képesek befolyásolni a saját reakcióikat és hangulatukat, ami növelte alkalmazkodóképességüket. Ugyanakkor az elszakadás a családtól sokaknál bűntudattal és kapcsolataik romlásával járt együtt, és a stigma miatt a hivatalos szakmai segítség igénybevételét a legtöbben elutasították.

A munkakörülményekhez kapcsolódó külső tényezők szintén komoly hatással voltak a gépjárművezetők jóllétére. A várakozási idők, a forgalmi akadályok, az útépítések és a parkolóhelyek hiánya a sofőrök beszámolói alapján gyakran vezetett frusztrációhoz és kontrollvesztés-érzéshez. A pénzügyi nyomás szintén hangsúlyosan jelen volt: a fizetés nélküli várakozási idők és a csökkenő jövedelmek miatt sokan a versenyképesség romlásáról számoltak be. Ezt tovább erősítette, hogy a munkaerőpiacon megjelentek az olcsóbb munkavállalók, ami növelte a bérnyomást.

Végül a társadalmi és szervezeti megbecsülés

hiánya is meghatározó tényezőként jelent meg. A sofőrök többsége arról számolt be, hogy ezen a téren szeretnének minőségi fejlődést és azt is megemlítették, hogy a társadalom és a média részéről is inkább negatív visszhangot érzékelnek az utóbbi időben, ami hosszú távon tovább növelheti a stresszt és a munkaelégedetlenséget.

4. Diszkusszió

A kutatás eredményei alapján a sofőrök többsége tudatosan kezeli a fáradtságot és szünetekkel igyekszik fenntartani mentális frissességét. Ez összhangban áll a nemzetközi szakirodalommal, amely szerint a pihenőidők tervezése a biztonság és a teljesítmény fenntartásának kulcstényezője (Hurtz & Donovan, 2000; Apostolopoulos et al., 2013). Ugyanakkor a célzott stresszkezelési technikák alacsony alkalmazása arra utal, hogy ezen a téren fejlesztésre van szükség.

A statisztikai vizsgálat is megerősítette, hogy kapcsolat van a fáradtság- és stresszkezelési módszerek között (p=0,063; Phi=0,654). Azok, akik előre tervezik a pihenőiket, jellemzően rendszeresen tartanak szünetet is, ami a tudatos vezetői magatartás jele. Ez alátámasztja Frumkin et al. (2017) és Bratman et al. (2019) megállapításait, miszerint a rendszeres szünetek és a regeneráció hozzájárulnak a kognitív funkciók és a pszichés állapot fenntartásához.

A fizikai aktivitásra vonatkozó eredmények (82,1% legalább néha végez gyakorlatokat) szintén illeszkednek a nemzetközi trendekhez, ugyanakkor a ritkán vagy soha nem mozgó sofőrök aránya (17,8%) azt jelzi, hogy az egészségtudatos életmód még nem teljes körűen beépült a mindennapokba. Ez megegyezik Lajunen & Summala (1995) és Birdsey et al. (2015) megállapításaival, akik szerint a mozgáshiány hosszú távon növeli a munkabalesetek és egészségkárosodások kockázatát.

A munkakörnyezet rendben tartásának kiemelt fontosságát a válaszadók háromnegyede hangsúlyozta, ami a szervezettség és higiénia jelentőségére utal a biztonságos közlekedésben. Ez a tendencia egybevág Horváth & Karmazin (2019) hazai kutatási eredményeivel, ahol szintén a tiszta munkakörnyezetet tekintették a hatékony munkavégzés alapjának.

Az eszközhasználatra vonatkozó eredmények (92,9% igény a belső fújtató pisztolyra) arra utalnak, hogy a sofőrök nyitottak az innovatív technikai megoldásokra, ha azok megkönnyítik a munkát és hozzájárulnak a jármű tisztaságához. Ez összhangban van De Vries et al. (2017) megállapításaival, akik szerint a munkavállalók motivációja nő, ha megfelelő technikai támogatás áll rendelkezésre.

A továbbképzésekben való részvétel esetében a minta kettéoszlik: a válaszadók közel fele rendszeresen fejleszti tudását, míg másik részük ritkán vagy egyáltalán nem él ezzel a lehetőséggel. Ez a megosztottság alátámasztja Barrick et al. (2013) és Judge & Ilies (2002) eredményeit, akik kiemelik, hogy a folyamatos tanulás közvetlenül hozzájárul a munkavégzés minőségéhez és a biztonsági szabályok betartásához.

A statisztikai elemzés megerősítette, hogy a továbbképzéseken részt vevő sofőrök nagyobb arányban készítenek biztonsági ellenőrző listát indulás előtt (p<0,05; Cramer's V=0,484). Ez azt mutatja, hogy a képzések nemcsak tudásbővítést jelentenek, hanem a gyakorlati rutinokat is erősítik, ami növeli a közlekedésbiztonságot.

A visszajelzési kultúra fejletlenebb: a sofőrök több mint fele ritkán vagy soha nem kér visszajelzést. Ez összhangban áll Erez & Judge (2001) megállapításaival, akik szerint a visszacsatolás hiánya gyengíti a teljesítménymotivációt és a szakmai fejlődést. Az eredmények azt mutatják, hogy a szervezeti kultúra ezen a téren fejlesztésre szorul.

A kutatás kvalitatív szakasza további fontos pszichoszociális tényezőket tárt fel. A családi és baráti kapcsolatok fenntartása alapvető szerepet játszik a sofőrök mentális egészségében, ugyanakkor az elszakadás bűntudatot és konfliktusokat eredményezhet. Ez összhangban van Apostolopoulos et al. (2013) és Prang et al. (2016) eredményeivel, akik rámutattak a társas izoláció és a családtól való távolság negatív hatásaira. A megküzdési stratégiák között fontos szerepet kapott a pillanat értékelése, a hála gyakorlása és az optimista gondolkodás, amelyek segítenek csökkenteni az elszigeteltségből fakadó stresszt. Az eredmények kapcsolatba hozhatók Rotter (1966) kontrollhely-elméletével is: a belső kontrollt preferáló sofőrök jobban alkalmazkodtak a stresszes helyzetekhez, és magasabb elégedettséget mutattak.

Ugyanakkor számos kihívás nehezíti a mindennapokat: a műszakszervezés és a váratlan késések miatti kontrollhiány, a pénzügyi nyomás – például a fizetés nélküli várakozási idő – és a versenyképességből fakadó bércsökkenés mind jelentős stresszforrások. Ezek az „irreális tényezők" hozzájárulnak a kimerüléshez, és erősítik a külső kontrollérzetet, amelyet a szakirodalom (Benassi et al., 1988; Twenge, 2004) szintén a magasabb stressz- és depressziószinttel hoz összefüggésbe.

Végül a tisztelet és megbecsülés hiánya tovább gyengíti a sofőrök pszichés jólétét. Ez összhangban van a nemzetközi kutatásokkal (Newnam et al., 2017; Zhang et al., 2022), amelyek szerint a szakmai elismerés hiánya rontja a munkával való elégedettséget és növeli a fluktuáció kockázatát.

Összességében a vizsgálat megerősíti, hogy a hivatásos sofőrök jóllétét nemcsak az egészségi és munkaszervezési tényezők, hanem a társas kapcsolatok, megküzdési stratégiák és szervezeti támogatás is meghatározza. Az eredmények és a szakirodalom közötti összhang arra utal, hogy a jövőben a fizikai és mentális egészség támogatása, a képzések és a visszajelzési kultúra erősítése, valamint a társadalmi megbecsülés javítása egyaránt hozzájárulhat a biztonságosabb és fenntarthatóbb közúti közlekedéshez.

5. Következtetések és javaslatok

A vizsgálat eredményei rávilágítottak arra, hogy a kamionsofőrök munkavégzésének körülményei szoros összefüggésben állnak mentális és fizikai egészségükkel, valamint szakmai teljesítményükkel. A fáradtság és a stressz kezelése, a fizikai aktivitás, a munkakörnyezet tisztasága, valamint a szakmai fejlődéshez és visszajelzésekhez való viszony mind olyan tényezők, amelyek közvetlenül befolyásolják a biztonságos és hatékony közlekedést. A sofőrök többsége tudatosan figyel a pihenésre és a stressz csökkentésére, ugyanakkor a fizikai gyakorlatok és a mentális egészséget támogató technikák kevésbé beépültek a mindennapi gyakorlatba. Ez azt jelzi, hogy a meglévő jó gyakorlatok mellett további fejlesztésekre van szükség a prevenció és az egészségmegőrzés területén.

A szakmai továbbképzések és tréningek fontosságát a sofőrök többsége elismeri, azonban jelentős arányban vannak olyanok is, akik ritkán vagy soha nem vesznek részt ilyen programokon. Mivel a képzések hozzájárulnak a biztonsági előírások tudatosabb betartásához és a munkavégzés minőségének javításához, szükséges az ilyen lehetőségek elérhetővé tétele és a részvétel ösztönzése. A visszajelzési kultúra fejletlensége szintén problémát jelent, hiszen a rendszeres visszacsatolás nemcsak a munkaminőség ellenőr-

zését, hanem a szakmai fejlődés támogatását is szolgálná. A vizsgálat azt mutatta, hogy a sofőrök több mint fele ritkán vagy soha nem kér visszajelzést, ami a kommunikációs folyamatok erősítésének szükségességét jelzi a szervezeti hierarchiában.

A kapcsolatok és a társas támogatás szerepe szintén meghatározó tényezőként jelent meg. A családi és baráti kapcsolatok fenntartása, illetve az elszigeteltséggel való megküzdés kulcsszerepet játszik a sofőrök mentális jóllétében. A vizsgálat rámutatott, hogy a hálagyakorlás, a pillanat értékelése és az optimista gondolkodás hozzájárul a stressz és a magány negatív hatásainak csökkentéséhez. Ugyanakkor a stigma és a férfiassághoz kapcsolódó normák sok esetben gátolják a szakmai segítség igénybevételét, ami hosszú távon a mentális egészség romlásához vezethet. A jövőbeli beavatkozásoknak ezért nemcsak a sofőrök egészségtudatosságát kell erősíteniük, hanem társadalmi szinten is fontos a segítségkérés normalizálása.

A strukturális tényezők – például a várakozási idők, a műszakszervezés, a parkolóhelyek hiánya és a közlekedési infrastruktúra állapota – olyan külső körülményeket jelentenek, amelyek jelentősen fokozzák a sofőrök terheit. Ezek kezelése nem kizárólag az egyéni stratégiákon múlik, hanem intézményi és szabályozási szintű beavatkozásokat igényel. Hasonlóképpen a pénzügyi nyomás és a munkaerőpiaci verseny is olyan tényezők, amelyek hosszabb távon csökkenthetik a munkával való elégedettséget, és növelhetik a kiégés kockázatát.

Összességében elmondható, hogy a sofőrök életminőségének és munkakörülményeinek javítása komplex megközelítést igényel. Az egyéni szinten megvalósítható gyakorlatok – például a rendszeres pihenőidők betartása, a fizikai és mentális egészséget támogató technikák elsajátítása – mellett szervezeti és társadalmi szinten is szükség van változtatásokra. A képzésekhez való hozzáférés bővítése, a visszajelzési kultúra fejlesztése, a családi és társas támogatás erősítése, valamint a strukturális akadályok enyhítése egyaránt hozzájárulhatnak a járművezetők egészségének, biztonságának és hosszú távú munkaerő-piaci fenntarthatóságának biztosításához.

Felhasznált források

- APOSTOLOPOULOS Y. – SÖNMEZ S. – HEGE A. – LEMKE M.K. (2013): Work strain, sleep deficiency, and obesity among US long-haul truck drivers. *Safety and Health at Work,* 4(2), 71–79.
- ARTHUR W. – GRAZIANO W.G. (1996): The five-factor model, conscientiousness, and driving accident involvement. *Journal of Personality,* 64(3), 593–618.
- AUSTRALIAN BUREAU OF STATISTICS (2020): *Labour Force, Australia, Detailed, Quarterly.* Canberra.
- BÁNFI T. – KOVÁCSNÉ PÁLFFY E. (2019): A közlekedésbiztonság pszichológiai megközelítése. *Közlekedéstudományi Szemle,* 69(4), 15–29.
- BARRICK M.R. – MOUNT M.K. (1991): The big five personality dimensions and job performance: A meta-analysis. *Personnel Psychology,* 44(1), 1–26.
- BENASSI V.A. – SWEENEY P.D. – DUFOUR C.L. (1988): Is there a relation between locus of control orientation and depression? *Journal of Abnormal Psychology,* 97(3), 357–367.
- BING M.N. – LOUNSBURY J.W. (2000): Openness and job performance in US-based logistics companies. *Journal of Business and Psychology,* 14(3), 467–482.
- BIRDSEY J. – SIEBER W.K. – CHEN G.X. – HITCHCOCK E.M. (2015): National survey of US long-haul truck driver health and injury. *American Journal of Industrial Medicine,* 58(7), 681–689.
- BRATMAN G.N. – ANDERSON C.B. – BERMAN M.G. – COCHRAN B. – DE VRIES S. – FLANDERS J. – FOLKE C. – FRUMKIN H. – GROSS J.J. – HARTIG T. – KAHN P.H. – KUO M. – LAWLER J.J. – LEVIN P.S. – LINDAHL T. – MEYER-LINDENBERG A. – MITCHELL R. – OUYANG Z. – ROE J. – SCARLETT L. – SMITH J.R. – VAN DEN BOSCH M. – WHEELER B.W. (2019): Nature and mental health: An ecosystem service perspective. *Science Advances,* 5(7), eaax0903.
- CLARKE S. – ROBERTSON I.T. (2005): A meta-analytic review of the Big Five personality factors and accident involvement in occupational and non-occupational settings. *Journal of Occupational and Organizational Psychology,* 78(3), 355–376.
- COMMONWEALTH OF AUSTRALIA (2014): *Health of Australia's Truck Drivers.* Canberra.
- CRIZZLE A.M. – BIGELOW P. – ADAMS D. – GOODERHAM S. – MYERS A.M. – THIFFAULT P. (2017): Health and wellness of long-haul truck and bus drivers: A systematic literature review and directions for future research. *Journal of Transport & Health,* 7, 90–109.
- DE VRIES J. – ROE R.A. – TAILLIEU T. (2016): Supplier–customer interaction in business logistics: A longitudinal case study. *International Journal of Production Economics,* 178, 120–131.
- DIGMAN J.M. (1990): Personality structure: Emergence of the five-factor model. *Annual Review of Psychology,* 41, 417–440.
- FARKAS Zs. (2020): A munkahelyi stressz és a pszichoszociális kockázatok szerepe a közlekedési ágazatban. *Munkaügyi Szemle,* 64(2), 41–55.
- FRUMKIN H. – BRATMAN G.N. – BRESLOW S.J. – COCHRAN B. – KAHN P.H. – LAWLER J.J. – LEVIN P.S. – TANDON P.S. – VARANASI U. – WOLF K.L. – WOOD S.A. (2017): Nature contact and human health: A research agenda. *Environmental Health Perspectives,* 125(7), 075001.
- GYŐRI Á. (2021): A logisztikai munkavállalók mentális egészségi kockázatai Magyarországon. *Logisztikai Évkönyv,* 112–124.
- HANSEN H. – RASMUSSEN K. – KYVIK K.O. (2017): Shift work and health: A systematic review. *Scandinavian Journal of Work, Environment & Health,* 43(1), 1–14.
- HORVÁTH A. – KARMAZIN Gy. (2014, 2019): Nemzetközi közúti árufuvarozás és szállítmányozás. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- HURTZ G.M. – DONOVAN J.J. (2000): Personality and job performance: The Big Five revisited. *Journal of Applied Psychology,* 85(6), 869–879.
- INSURANCE INSTITUTE FOR HIGHWAY SAFETY (2015): *Truck Safety Facts.* Arlington, VA.
- INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION (2019): *Driver Shortage Report 2019.* Geneva.
- JOHNSON J.V. – LIPSCOMB J. – KELSH M. (2021): Psychosocial work environment and cardiovascular disease: A review. *Occupational Medicine,* 71(1), 18–26.
- JUDGE T.A. – ILIES R. (2002): Relationship of personality to performance

motivation: A meta-analytic review. *Journal of Applied Psychology,* 87(4), 797–807.
- JUHÁSZ Á. – BÁNYAI T. (2022): Munkahelyi biztonság és vezetői felelősség a közúti szállításban. *Hadmérnök,* 17(1), 55–68.
- KISS É. (2018): Vezetői személyiség és döntéshozatal a logisztikában. *Vezetéstudomány,* 49(6), 34–45.
- LÁSZLÓ K. (2020): A közúti árufuvarozás emberi erőforrás problémái Magyarországon. *Közlekedéstudományi Szemle,* 70(2), 23–37.
- MOLNÁR Sz. – TÓTH G. (2021): A sofőrök egészségi állapota és a közúti balesetek összefüggései. *Egészségfejlesztés,* 62(3), 45–56.
- NAGY J. (2019): A közlekedéspszichológia aktuális kihívásai. *Magyar Pszichológiai Szemle,* 74(4), 589–603.
- NEWNAM S. – GOODE N. – SALMON P. (2017): What really influences safety? A review of the drivers of safety performance in the road transport industry. *Safety Science,* 96, 162–170.
- PRANG K-H. – WONG K. – NEWNAM S. (2016): Truck driver health and well-being: A systematic literature review. *International Journal of Occupational and Environmental Health,* 22(4), 254–266.
- ROTTER J.B. (1966): Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement. *Psychological Monographs: General and Applied,* 80(1), 1–28.
- SELIGMAN M.E.P. (2012): *Flourish: A visionary new understanding of happiness and well-being.* Free Press, New York.
- SILVA-JÚNIOR F. – DE PINHO R. – DE MELLO M.T. – DE BRUIN V.M.S. – DE BRUIN P.F.C. (2009): Risk factors for depression in truck drivers. *Social Psychiatry and Psychiatric Epidemiology,* 44(2), 125–129.
- SZABÓ R. – FARKAS Zs. (2023): Mentális egészség és munkateljesítmény a logisztikai szektorban. *Közgazdasági Szemle,* 70(5), 489–507.
- TAKÁCS A. (2024): Digitális eszközök hatása a közúti fuvarozás emberi tényezőire. *Logisztikai Trendek és Legjobb Gyakorlatok,* 10(1), 15–28.
- THOMAS M.J.W. – JOLLEY D. – NEWMAN D.G. – DAWSON D. – BROWN A. (2017): Fatigue in transportation: An overview of drivers, risks, and mitigation. *Accident Analysis & Prevention,* 99(B), 301–313.
- TWENGE J.M. (2004): The age of anxiety? Birth cohort change in anxiety and neuroticism, 1952–1993. *Journal of Personality and Social Psychology,* 79(6), 1007–1021.
- U.S. BUREAU OF LABOR STATISTICS (2020): *Occupational Outlook Handbook: Heavy and Tractor-Trailer Truck Drivers.* Washington, DC.
- UMBERSON D. – MONTEZ J.K. (2010): Social relationships and health: A flashpoint for health policy. *Journal of Health and Social Behavior,* 51(S), S54–S66.
- WALLACE J.C. – VODANOVICH S.J. (2003): Workplace safety performance: Conscientiousness, cognitive failure, and their interaction. *Journal of Occupational Health Psychology,* 8(4), 316–327.
- XIA N. – GRIFFIN M.A. – WANG X. – LIU B. (2018): Do we see how they perceive risk? An integrated analysis of risk perception and its effect on workplace safety behavior. *Accident Analysis & Prevention,* 117, 292–301.
- ZHANG W. – SHEN Y. – XU C. – ZHU W. (2022): Work stress, safety behavior, and accidents in the road transport industry: A meta-analysis. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour,* 85, 58–71.

