УДК 616-036.86/656.052.8:0015

ЗАХВОРЮВАНІСТЬ З ТИМЧАСОВОЮ ВТРАТОЮ ПРАЦЕЗДАТНОСТІ У ВОДІЇВ СПЕЦІАЛЬНОГО АВТОТРАНСПОРТУ

Вежновець Т.А.

Центр психіатричної допомоги та професійного психофізіологічного відбору МВС України, м. Київ

Проаналізовано стан захворюваності з тимчасовою втратою працездатності у водіїв спеціального автотранспорту за 1999-2003 роки. Встановлено, що рівень її залежить від віку та стажу професійної діяльності. Значне зростання рівня захворюваності відмічається у водіїв спеціального автотранспорту у віці після 40 років та за професійного стажу більше 20 років.

Особливістю структури захворюваності з тимчасовою втратою працездатності у водіїв спеціального автотранспорту є перебування на другому місці хвороб системи кровообігу. Крім того, виявлено вікові особливості у структурі захворюваності з тимчасовою втратою працездатності.

Ключові слова: захворюваність з тимчасовою втратою працездатності, водії, вік, стаж

Вступ

Захворюваність з тимчасовою втратою працездатності є одним з критеріїв оцінки впливу умов праці на здоров'я працюючих [1]. Для вирішення питання поліпшення стану здоров'я та розробки відповідних профілактичних заходів необхідно знати про причини захворюваності та її особливості.

Проблемі захворюваності з тимчасовою втратою працездатності водіїв автотранспорту присвячено цілу низку публікацій 5–10-річної давності [2–12], тоді як небезпечність керування автомобілем, що призводить до постійного психоемоційного напруження у водіїв під час виконання ними професійних обов'язків, щороку значно зростає [5–11]. Так, Т.І.Діодірчук доведено, що місце роботи та проживання у багатомільйонному місті на 28% визначає частоту випадків та на 32% частоту днів тимчасової непрацездатності [6].

Упродовж останніх років лише у двох роботах [9, 10] представлено захворюваність з тимчасовою втратою працездатності водіїв оперативного транспорту.

У літературі відсутня інформація про поглиблене вивчення особливостей захворюванності з тимчасовою втратою працездатності водіїв спеціального автотранспорту органів внутрішніх справ України.

Мета нашої роботи полягала у вивченні особливостей захворюванності з тимчасовою втратою працездатності водіїв спеціального автотранспорту, які проходять службу в органах внутрішніх справ м.Києва.

Матеріали та методи дослідження

Нами було проаналізовано захворюваність з тимчасовою втратою працездатності 752 водіїв спеціального автотранспорту за період з 1999–2003 рр.

При обробці «Листків звільнення від службових обов'язків по тимчасової непрацездатності осіб рядового та начальницького складу органів внутрішніх справ» враховувався вік водіїв, стаж служби на посаді водія спеціального автотранспорту. Аналіз захворюванності з тимчасовою втратою працездатності (ЗТВП) проводили за методикою Н.В.Догле, А.Я.Юркевич [1] за такими показниками: кількість випадків тимчасової непрацездатності (КВ), кількість днів тимчасової непрацездатності (КД), відсоток хворіючих (ВХ), середня тривалість одного випадку (СТВ). Аналіз структури захворюванності проводили з урахуванням віку водіїв.

Отримані результати було оброблено за загальноприйнятими методами варіаційної статистики з використанням програми Microsoft Excel – 1997 [12], критерію Стьюдента [12] та критерію відповідності Пірсона (хі-квадрат) [1].

Результати дослідження та їх обговорення

Внаслідок проведеного аналізу листків звільнення від службових обов'язків по тимчасової непрацездатності осіб рядового та начальницького складу органів внутрішніх справ нами встановлено, що кількість випадків тимчасової втрати працездатності на 100 водіїв спеціального автотранспорту за період з 1999 року по 2003 рік по роках становила

68,7; 47,4; 52; 46,4; 54,9 випадків, а кількість днів – 881,3; 526,3; 654; 769,5; 675,4.

У відповідності до шкали оцінки показників захворюваності [13] рівень захворюваності за кількістю випадків тимчасової втрати працездатності у 1999 році оцінюється як нижче середнього, у 2001 та 2003 роках – як низький, у 2000 та 2002 роках – дуже низький, рівень захворюваності за кількістю днів ЗТВП оцінюється у 1999 році як середній, у 2000 – низький, у 2001–2003 роках – нижче середнього (табл. 1).

За вказаний період середня тривалість одного випадку становить близько 13 днів. Кількість хворіючих на 100 працюючих протягом року за період 1999–2003 рр. коливається від 32,2 у 2000 році до 46,9 у 1999 році.

У цілому показники захворюваності з тимчасовою втратою працездатності у водіїв спеціального автотранспорту за період 1999–2003 роки оцінюються за рівнем як низькі, нижче середнього та дуже низькі.

Порівнюючи дані по Україні про захворюваність водіїв автомобільної галузі та спеціального автотранспорту органів внутрішніх справ, можна стверджувати, що частота випадків та днів тимчасової непрацездатності у водіїв спеціального автотранспорту значно менші (табл. 2) [7]. На нашу думку, цей факт зумовлений, насамперед, не умовами праці, а особливістю досліджуваного контингенту. Водії спеціального автотранспорту – це працівники з лімітованим віком від 20 до 45 років та стажем проходження служби зазвичай не більше 25 років. Співвідношення групи водіїв спеціального автотранспорту віком 20–29 років до групи водіїв 40–49 років становить 2:1, що зовсім не характерно для автомобільної галузі, де працюють водії віком від 20 до 60 років і стажем роботи від 0 до 40 років. Крім того, необхідно зауважити, що низькі рівні захворюваності з тимчасовою втратою працездатності у водіїв спеціального автотранспорту органів внутрішніх справ можливо є результатом системи профілактичних заходів в органах внутрішніх справ: забезпечення обов'язкового медичного та професійного психофізіологічного відбору всіх кандидатів на посаду водія спеціального автотранспорту та проведення щорічного профілактичного медичного огляду.

У процесі аналізу структури випадків захворюваності з тимчасовою втратою працездатності у водіїв спеціального автотранспорту встановлено, що за кількістю випадків на першому місці перебувають гострі респіраторні вірусні інфекції (ГРВІ, 38,6%), на другому – хвороби системи кровообігу (ХСК, 11,69%), на третьому – травми (10,69%), потім хвороби нервової системи (ХНС, 10,19%) (рис. 1).

За даними Т.І.Діодірчук, Н.П.Мамчик у водіїв на першому місці перебувають випадки втрати працездатності за рахунок гострих респіраторних вірусних інфекцій [7, 8].

Таблиця 1

Основні показники захворюваності з тимчасовою втратою працездатності водіїв спеціального автотранспорту (на 100 працюючих)

Роки	Показники	Значення	Оцінка рівня показників [13]
1999	Випадки	68,7±3,2	нижче середнього
	Дні	881,3±8,4	середній
	Середня тривалість 1 випадку	12,8±1,7	
	% хворіючих осіб	46,9±2,4	нижче середнього
2000	Випадки	47,4±2,5	дуже низький
	Дні	526,3±8,6	низький
	Середня тривалість 1 випадку	11,1±1,4	
	% хворіючих осіб	32,2±2,1	дуже низький
2001	Випадки	52±2,8	низький
	Дні	654±6,8	нижче середнього
	Середня тривалість 1 випадку	12,5±1,7	
	% хворіючих осіб	34,7±2,4	дуже низький
2002	Випадки	46,4±1,8	дуже низький
	Дні	769,5±8,9	нижче середнього
	Середня тривалість 1 випадку	16,6±2,2	
	% хворіючих осіб	35,0±1,6	дуже низький
2003	Випадки	54,9±2,1	низький
	Дні	675,4±7,9	нижче середнього
	Середня тривалість 1 випадку	12,3±1,4	
	% хворіючих осіб	38,7±2,4	низький

Таблиця 2

Показники захворюваності з тимчасовою втратою працездатності водіїв спеціального автотранспорту та водіїв автотранспортної галузі

Показники захворюваності	Автомобільна галузь по країні [7]	Водії спецавтотранспорту (середні показники за 5 років)
Частота випадків	79,1	53,9±4,7
Частота днів	916,2	699,07±9,4
Тривалість одного випадку	11,6	13,6±2,4

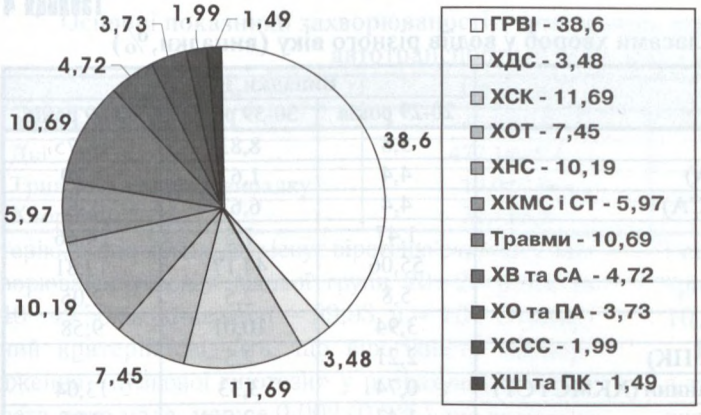

Рис. 1. *Структура захворюваності з тимчасовою втратою працездатності у водіїв спеціального автотранспорту (випадки,%).*

Необхідно відмітити, що особливістю структури ЗТВП водіїв спеціального автотранспорту є перебування на другому місці випадків втрати працездатності через хвороби системи кровообігу (11,69%). На нашу думку, цей факт свідчить про негативний вплив на стан серцево-судинної системи значного психоемоційного напруження, що постійно супроводжує водіїв спеціального автотранспорту протягом виконання професійних обов'язків. Тобто вплив умов праці та інших чинників більшою мірою відбивається на особливостях структури захворюваності з тимчасовою втратою працездатності, ніж на рівнях захворюваності.

З метою вивчення впливу віку на захворюваність з тимчасовою втратою працездатності водіїв було розподілено на три вікові групи: 20–29 років, 30–39 років, 40–49 років (табл. 3).

Відповідно до шкали оцінки показників захворюваності рівень ЗТВП у вказаної категорії водіїв на 100 працюючих оцінюється:

– за кількістю випадків у вікових групах 20–29 та 30–39 років як дуже низький, у групі 40–49 років як високий;
– за кількістю днів у віковій групі 20–29 років як дуже низький, у групі 30–39 років як низький, у групі 40–49 років як високий;
– за кількістю хворіючих у вікових групах 20–29 та 30–39 років як дуже низький, у групі 40–49 років як середній.

Середня тривалість одного випадку непрацездатності найбільша у старшій віковій групі (40–49 років) і становить майже 16 днів, тоді як у наймолодшій групі – близько 10 днів.

При порівнянні основних показників захворюваності з тимчасовою втратою працездатності у водіїв різних вікових груп (див. табл. 3) нами виявлено вірогідну відмінність за кількістю хворіючих, кількістю випадків між старшою віковою групою та двома молодшими ($P < 0,05$); за кількістю днів – між трьома групами ($P < 0,05$). Крім того, спостерігається тенденція до збільшення середньої тривалості одного випадку тимчасової непрацездатності у водіїв старшої вікової групи порівняно з молодшими (20–29 років – 9,9+1,7 днів, 30–39 років – 12,7+2,0 днів, 40–49 років – 16,3+2,0, $P > 0,05$).

Значне зростання захворюваності з тимчасової втратою працездатності у водіїв спеціального автотранспорту віком старше 40 років зумовлено, як віковими змінами, так і умовами професійної діяльності (рис. 2). Вказана особливість підтверджується літературними даними [3, 5, 14].

Розглянемо структуру захворюваності з тимчасовою втратою працездатності за класами хвороб у водіїв спеціального автотранспорту трьох вікових груп (табл. 4).

У молодих водіїв віком 20–29 років на першому місці серед причин тимчасової втрати працездатності перебувають ГРВІ (55,06%), на другому місці – травми (14,71%), на третьому – ХНС (5,8%) та хвороби дихальної системи (5,8%).

У водіїв середньої вікової групи (30–39 років) серед причин тимчасової втрати працездатності на першому місці перебувають, як і у молодшій групі, ГРВІ (44,17%), на другому місці, як і у молодшій групі, – травми (10,82%). За даними літератури виникнення хвороб органів травлення характерно для водіїв віком старших за 30 років [9, 11]. На відміну від молодшої вікової групи, у водіїв віком

Таблиця 3

Основні показники захворюваності з тимчасовою втратою працездатності водіїв спеціального автотранспорту різного віку (на 100 працюючих)

Показники	20-29 років	30-39 років	40-49 років
Випадки	43,3±3,8	46,9±4,3	80,2±6,6
Дні	428,0±13,1	598,1±22,5	1308,8±27,4
Тривалість одного випадку	9,9±1,7	12,7±2,0	16,3±2,0
Хворіючі	31±2,6	30,1±2,9	50,6±3,7

Таблиця 4

Структура захворюваності з ТВП за класами хвороб у водіїв різного віку (випадки, %)

Клас хвороб	Назва хвороб	Випадки ТВП (%)		
		20-29 років	30-39 років	40-49 років
VI	Нервової системи (ХНС)	5,8	8,83	15,75
VII	Ока та придаткового апарату (ХО та ПА)	4,4	1,67	4,79
VIII	Вуха та соскоподібного апарату (ХВ та СА)	4,4	6,67	3,42
IX	Системи кровообігу (ХОК)	1,47	7,5	24,66
X	Гострі респіраторні інфекції (ГРВІ)	55,06	44,17	17,81
X	Дихальної системи (ХДС)	5,8	2,5	2,05
XI	Органів травлення (ХОТ)	3,94	10,01	9,58
XII	Шкіри та підшкірної клітковини (ХШ та ПК)	2,21	2,5	–
XIII	Кістково-м`язової системи і сполучної тканини (ХКМС і СТ)	0,74	3,33	13,04
XIV	Сечо-статевої системи (ХССС)	1,47	2,5	2,05
XIX	Травми	14,71	10,82	6,85
	Усього	100	100	100

30–39 років значно зростає кількість випадків з тимчасовою втратою працездатності через хвороби системи кровообігу, вуха та соскоподібного апарату, кістково-м'язової системи і сполучної тканини, дещо збільшується кількість випадків через хвороби сечо-статевої системи. Водночас спостерігається тенденція до зменшення питомої ваги у структурі ЗТВП травм, хвороб дихальної системи, хвороб ока у водіїв середньої вікової групи порівняно з молодими.

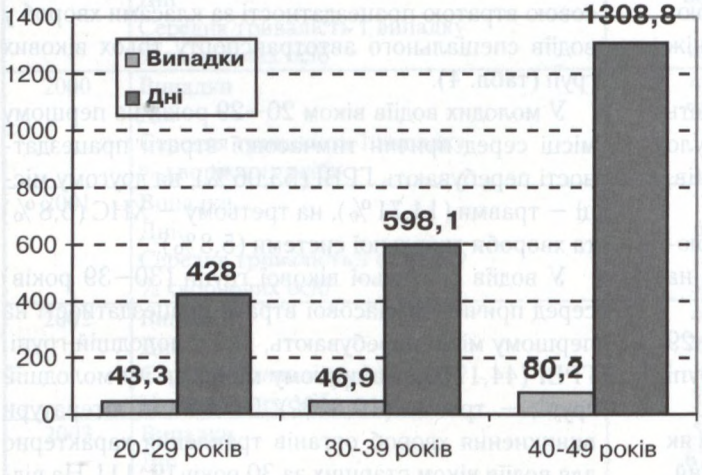

Рис. 2. *Рівні захворюваності з ТВП залежно від віку.*

Захворюваність з тимчасовою втратою працездатності у старших за віком водіїв (група 40–49 років) значно відрізняється від аналогічної структури у молодших за віком. Так, у вказаній групі на першому місці серед причин захворюваності з тимчасовою втратою працездатності перебувають хвороби системи кровообігу, на другому місці – ГРВІ, на третьому – ХНС. У водіїв віком старше 40 років значно зростає кількість випадків захворюваності з ТВП через хвороби системи кровообігу, нервової, кістково-м'язової та сполучної систем, що пов'язано з особливостями праці водіїв: постійне психоемоційне напруження, гіподинамія та іммобілізаційний стрес [5]. У той самий час, у вказаних водіїв у структурі захворюваності з тимчасовою непрацездатністю знижується питома вага випадків ГРВІ, хвороб вуха та соскоподібного апарату, хвороб шкіри та підшкірної клітковини, травм, що більш характерні для молодших за віком водіїв.

Для встановлення впливу віку на структуру захворюваності з тимчасовою втратою працездатності за кількістю випадків у водіїв спеціального автотранспорту ми використали критерій відповідності Пірсона (хі-квадрат) (табл. 5) [1].

Порівнюючи захворюваність з ТВП за кількістю випадків з використанням вказаного кри-

Таблиця 5

Хі-квадрат для встановлення впливу віку на захворюваність з ТВП за частотою випадків у водіїв спеціального автотранспорту

хі-квадрат (п=10)	20-29 років та 40-49 років	30-39 років та 40-49 років	20-29 років та 30-39 років
При порівнянні захворюваності з ТВП за випадками в різних вікових групах	89,93	45,27	18,0
Вірогідність підтвердження "нульової групи"	< 0,002	< 0,002	> 0,05

Таблиця 6

Основні показники захворюваності з тимчасовою втратою працездатності водіїв спеціального автотранспорту різного віку (на 100 працюючих)

Показники	1-9 років	10-19 років	20-29 років
Випадки	47,2±5,5	55,6±5,8	81,6±6,7
Дні	477,1±15,1	751,6±15,8	1402,4±16,6
Тривалість одного випадку	10,0±2,0	13,2±1,9	16,7±2,1
Хворіючі	32,1±3,8	33,6±4,4	48,6±4,9

терію, встановлено, що існує вірогідна різниця у захворюваності водіїв вікової групи 20–29 років та 40–49 років (хі-квадрат = 89,93, п = 10). Отриманий критерій свідчить, що вірогідність підтвердження «нульової гіпотези» у розрахунку хі-квадрата дуже мала, менше 0,002 (0,2%), що вказує на вплив віку на захворюваність з ТВП за кількістю випадків у водіїв спеціального автотранспорту. Отриманий критерій Пірсона для групи 30–39 років та 40–49 років також вказує на достовірну відмінність захворюваності за кількістю випадків (хі-квадрат = 45,27, п = 10), вірогідність «нульової гіпотези» менше 0,002 (0,2%). Водночас достовірної відмінності захворюваності водіїв вікових груп 20–29 та 30–39 років не виявлено, вірогідність нульової гіпотези велика, більше 0,05.

Під час вивчення захворюваності у стажевому аспекті в середньому за п'ять років отримано наступні показники захворюваності з тимчасовою втратою працездатності у водіїв трьох стажевих груп: 1–9 років, 10–19 років, 20–29 років (таблиця 6).

Відповідно до шкали оцінки Е.Л.Ноткина рівень захворюваності з тимчасовою втратою працездатності на 100 працюючих оцінюється:

- за кількістю хворіючих у групах зі стажем 1–9 років та 10–19 років як дуже низький, зі стажем 20–29 років – нижче середнього;
- за кількістю випадків у групах зі стажем 1–9 років як дуже низький, зі стажем 10–19 років як низький, 20–29 роки – як середній;
- за кількістю днів у групі зі стажем 1–9 років як дуже низький, зі стажем 10–19 – як нижче середнього, 20–29 – як високий.

Середня тривалість одного випадку непрацездатності найбільша у групі зі стажем 20–29 років і становить майже 16 днів, в той час як найменша тривалість у групі зі стажем 1–9 років – близько 10 днів.

Порівнюючи основні показники захворюваності з тимчасовою втратою працездатності (табл. 6) у водіїв різних стажевих груп, нами виявлено достовірну відмінність між трьома групами за кількістю випадків та днів тимчасової втрати працездатності ($P < 0,05$). Крім того, достовірно відрізняється середня тривалість одного випадку тимчасової непрацездатності у водіїв зі стажем 20–29 років від двох інших стажевих груп (1–9 років – 10,0+2,0 днів, 10–19 років – 13,2+1,9 днів, 20–29 років – 16,7+2,0, $P < 0,05$).

Таким чином, найменше хворіють водії спеціального автотранспорту зі стажем 1–9 років, що зумовлено відсутністю у цій групі водіїв з хронічною патологією. Представлені дані у таблиці 6 свідчать про погіршення здоров'я у водіїв спеціального автотранспорту після 20 років професійної діяльності, що можливо пов'язано з виснаженням адаптаційних механізмів під впливом негативних чинників професійної діяльності [15].

Виявлені нами особливості захворюваності з тимчасовою втратою працездатності водіїв спеціального автотранспорту вказують на необхідність розробки та впровадження адаптованих для кожної вікової групи водіїв комплексів лікувально-профілактичних заходів. На нашу думку, у старшій віковій групі (40–49 років) вони повинні бути спрямовані на профілактику, насамперед, серцево-судинної патології, у водіїв молодшої (20–29 років) та середньої (30–39 років) вікових груп – на підвищення загальної резістентності організму та імунитету.

Висновки

1. Показники захворюваності з тимчасовою втратою працездатності водіїв спеціального автотранспорту за шкалою Е.Л.Ноткина оцінюють за кількістю випадків як низькі (53,9±4,7), за кількістю днів — як нижче середнього (699,07±9,4). Крім того, вони значно нижчі за аналогічні показники в автомобільній галузі (79,1 та 916,2).

2. Особливістю структури захворюваності з тимчасовою втратою працездатності у водіїв спеціального автотранспорту є перебування на другому місці хвороб системи кровообігу (11,69%), що, Можливо, це зумовлено надмірним психоемоційним напруженням професійної діяльності.

3. Рівні захворюваності з тимчасовою втратою працездатності залежать від віку та стажу професійної діяльності. Значне зростання рівня захворюваності відмічають у водіїв спеціального автотранспорту після 40 років та професійного стажу більше 20 років, про що свідчать достовірно вищі, ніж у молодших вікових групах, показники кількості хворіючих (50,9±3,7 на 100 працюючих), випадків (80,2±6,6 на 100 працюючих), днів (1308,8±27,4 на 100 працюючих) (P < 0,05).

4. Виявлено вікові особливості у структурі захворюваності з тимчасовою втратою працездатності. Для молодих водіїв (20—29 років) характерна тимчасова втрата працездатності через гострі респіраторні вірусні інфекції (55,06%), травми (14,71%), хвороби нервової системи (5,8%), для водіїв середньої вікової групи — через ГРВІ (44,17%), травми (10,82%), хвороби органів травлення (10,01%), для водіїв старшої вікової групи — через хвороби системи кровообігу (24,66%), ГРВІ (17,81%), хвороби нервової системи (15,75%).

5. Виявлені вікові особливості захворюваності з тимчасовою втратою працездатності стали основою для розробки адаптованих для кожної вікової групи комплексів лікувально-профілактичних заходів.

Література

1. Догле Н.В., Юркевич А.Я. Заболеваемость с временной утратой трудоспособности.– М.: Медицина, 1984.– 183 с.

2. Вайсман А.И. Гигиена труда водителей автомобилей.– М.: Медицина, 1988.– 192 с.

3. Матвиенко Н.Т., Донченко Л.И., Дудник И.Н., Лунин А.Н. Условия труда и заболеваемость водителей большегрузых автомобилей при работе в карьерах // Сб.»Гигиена труда».– К., 1992.– Вып.28.– С. 23–24.

4. Гореликова О.Н. Онкологическая заболеваемость и смертность водителей автомобильного транспорта // Медицина труда и пром. экол.– 1993.– № 5–6.– С. 34–38.

5. Диодирчук Т.И. Водители грузового автотранспорта: профессиональная деятельность и состояние здоровья // Довкілля та здоров'я.– 1999.– № 4(11).– С. 42–45.

6. Діодірчук Т.А., Антомонов М.Ю. Темпи старіння та рівні захворюваності водіїв в залежності від стажу роботи та регіону проживання // Сб. «Гигиена труда».– К., 2001.– Вып.32.– С. 56–59.

7. Диодирчук Т.А. Особенности условий труда, факторы риска, пути сохранения здоровья и профессиональной надежности водителей грузовых автомобилей: Дисс.... канд. мед. наук.– К.: Институт медицины труда АНМ Украины, 2003.– 158 с.

8. Мамчик Н.П., Каменева О.В. Комплексная гигиеническая оценка условий труда водителей // Медицина труда и пром. экол.– 2002.– № 7.– С. 16–18.

9. Богданова Т.С. Прогнозирование психосоматических заболеваний у водителей оперативного транспорта // Медицина труда и пром. экол.– 1995.– № 4.– С. 29–30.

10. Акентьев П.В. Влияние экстремальных ситуаций профессиональной деятельности на работоспособность и заболеваемость водителей оперативного транспорта: Автореф.... канд. мед. наук.– М.: Защита, 1999.– 24 с.

11. Башкирёва А.С. Особенности психической адаптации и распространенность пограничных нервно-психических расстройств у водителей грузового автотранспорта // Медицина труда и пром. экол..– 2003.– № 9.– С. 18–24.

12. Лапач С.Н., Чубенко А.В., Бабич П.Н. Статистические методы в медико-биологических исследованиях с использованием Excel.– К.: Морион, 2000.– 314 с.

13. Ноткин Е.Л. Об углубленном анализе данных заболеваемости с временной нетрудоспособностью // Гиг. и сан.– 1979.– № 5.– С. 40–46.

14. Вежновець Т.А. Особливості психофізіологічного статусу практично здорових водіїв оперативного транспорту та водіїв з хронічною патологією // Укр. наук.– мед. молодіжний журн.– 2003.– № 2.– С. 70–73.

15. Вежновець Т.А., Майдиков Ю.Л. Особливості стану психофізіологічних функцій і апарату кровообігу у водіїв // Сб.»Гигиена труда».– К., 2002.– Вып.33.– С. 90–95.

Вежновец Т.А.

ЗАБОЛЕВАЕМОСТЬ С ВРЕМЕННОЙ УТРАТОЙ ТРУДОСПОСОБНОСТИ У ВОДИТЕЛЕЙ СПЕЦИАЛЬНОГО АВТОТРАНСПОРТА

Центр психиатрической помощи и профессионального психофизиологического отбора МВД Украины, г. Киев

Проанализировано состояние заболеваемости с временной утратой трудоспособности у водителей специального автотранспорта за 1999–2003 гг. Установлено, что уровни заболеваемости зависят от возраста и стажа профессиональной деятельности. Значительное увеличение уровня заболеваемости отмечается у водителей после 40 лет при стаже работы больше 20 лет.

Особеностью структуры заболеваемости с временной утратой трудоспособности у водителей специального автотранспорта было второе место заболеваний системы кровообращения. Установлены достоверные различия в структуре заболеваемости в трех возрастных группах.

Ключевые слова: заболеваемость с временной утратой трудоспособности, водители, возраст, стаж

Vezhnovets T.

TEMPORARY MORBIDITY IN DRIVERS OF SPECIAL VEHICLES

Centre for Psychiatric Aid and Psycho-physiological Selection of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine, Kyiv

We analyzed rates of the temporary morbidity in drivers of special vehicles for the period from 1999 to 2003. It was established that morbidity rates depended on the age and the length of employment. The higher morbidity rates were recorded in drivers older than 40 years and with the length of employment more than 20 years. The peculiarity in the structure of the temporary morbidity in drivers is that the second place is taken by diseases of the blood circulation system. The significant differences have been established in the structure of morbidity for three aged groups.

Key words: morbidity rates, drivers, age, length of employment

Надійшла: 08.12.2005

Контактна особа: Вежновець Тетяна Андріївна, заступник начальника Центру психіатричної допомоги та професійного психофізіологічного відбору МВС України, вул. Інститутська, 29, Київ 01021, тел. (044) 254-70-66.