

УДК 613.6/656.6:616-057:001.5

УМОВИ ПРАЦІ ТА СТАН ЗДОРОВ'Я ПРАЦІВНИКІВ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Жарліков В.М.¹, Варивончик Д.В.²

¹ДЗ «Запорізька басейнова лікарня» МОЗ України, м. Запоріжжя

²ДУ «Інститут медицини праці АМН України», м. Київ

Дослідженням визначено, що працівники річкового транспорту зазнають дії комплексу несприятливих факторів виробничого середовища (фізичної та хімічної природи), які сприяють виникненню виробничо-обумовленої патології системи дихання, кровообігу, травлення, кістково-м'язової, нервової системи тощо. Вагомий вклад у втрату здоров'я працівників роблять як виробничі, так і побутові травми. У формуванні захворюваності та інвалідності працюючих значне місце посідають поширення нездорового способу життя, погіршення медичного обслуговування, несприятливі умови праці, пізні виведення із професії працюючих на ранніх стадіях захворювання.

Ключові слова: річковий транспорт, умови праці, здоров'я працюючих, інвалідність

Вступ

Річковий транспорт, як і морський, має ряд переваг перед сухопутним. Зокрема, готові природні шляхи, використання течії води, можливість одночасного транспортування великих вантажів і пасажирів. Утримання водних шляхів потребує набагато менших капітальних вкладень, до того ж і перевезення вантажів водним транспортом обходиться дешевше. Загальна довжина судноплавних річок в Україні становить 4,4 тис. км, у тому числі з освітлювальною і світловідбивною обстановкою 3,9 тис. км. Найдовша внутрішня водна артерія — р. Дніпро (1,2 тис. км).

Річковий транспорт України представлений міжгалузевим державним об'єднанням — акціонерною судноплавною компанією (АСК) «Укррічфлот», що складається з Головного підприємства та 290 структурних одиниць. До складу «Укррічфлот» входять більш 200 вантажних і пасажирських судів різного класу і призначення, вантажопідйомністю від 1500 до 5000 тонн. У 2004 році було перевезено 9 млн. тонн різних вантажів, 7,0 тис. круїзних туристів і близько 1,7 млн. пасажирів. Це складає більш 55% від загального обсягу перевезень, здійснюваних усім морським і річковим транспортом України. Регіон роботи вантажного і пасажирського флоту — порти більш ніж сорока країн Волзького, Дніпровського, Дунайського, Чорноморсько-Азовського, Середньоземноморського, Балтійського, Північного та інших басейнів Світового океану. Крім флоту, до складу «Укррічфлоту» входять Херсонський, Миколаївський, Дніпропетровський, Запорізький і Чернігівський річковий порти; страхова, експедиторська, фрахтова, бро-

кеська й агентська компанії; туристичне бюро, судноремонтні й суднобудівельні підприємства на р. Дніпро і р. Дунай [1].

З часів СРСР відбулося значне скорочення вантажо- та пасажироперевезень в Україні річковим транспортом. Так вантажоперевезення скоротилися з 1990 до 2000 років в 7,8 разів (з 66 до 8,4 млн.), а пасажироперевезення в 9,5 разів (з 19 до 2 млн. осіб) [2], що негативно вплинуло не тільки на розвиток даного виду транспорту, а й на умови праці, соціальне й медичне забезпечення працівників, яке забезпечувалося в рамках відомчого фінансування.

Раніш проведеними дослідженнями було визначено, що умови праці і побуту на водному транспорті мають певні особливості, які принципово відрізняють їх від усіх інших виробництв і впливають на стан здоров'я працюючих, особливо плавскладу — дія шкідливих фізичних (шум, вібрація, випромінювання, статична електрика, освітленість тощо), хімічних (загазованість, запиленість, насиченість повітря приміщень залишками синтетичних та полімерних матеріалів суднобудівельного та оздоблювального призначення тощо), ергономічних (відповідність технічних характеристик обладнання середньостатистичним розмірам сучасної людини), дія факторів, які залежать від природних умов (погодних, мікрокліматичних), зміна біологічного ритму організму, качка судна тощо. Також суттєву роль відіграють психофізіологічні фактори, які формуються внаслідок постійного перебування в замкненому металевому просторі судна, і дія яких посилюється через необхідність постійного спілкування з одними й тими ж людьми, які підбираються без огляду на психоло-

гічну сумісність. З надзвичайним підсвідомим психологічним напруженням моряк постійно стежить за повідомленнями про погоду і готується до її екстремальних проявів, за технічним станом судна тощо [3].

Також дослідженнями було визначено, що умови праці й існування плавскладу характеризуються впливом комплексу факторів, виразність і набір яких може значно мінятися не тільки в залежності від професії і типу судна, але і динамічно мінливих умов плавання. При цьому комбіновані фактори можуть легко досягати екстремального характеру в зв'язку з тривалим або повторним впливом на організм [5].

Останніми проведеними дослідженнями умов праці плавскладу водного транспорту в Росії (2007 р.) було встановлено, що незадовільні умови праці суднових фахівців відзначаються практично на всіх типах судів, що обумовлено «старінням» флоту. Переважна більшість водних транспортних засобів (близько 70% судів) експлуатуються більш 20 років, суднові приміщення й особливо суднові системи не забезпечують необхідних умов праці плавскладу. Частка робочих місць, що не відповідають гігієнічним нормативам на річкових судах складає 21%, із них – за параметрами мікроклімату (8%), за шумом (17%), за вібрацією (26–43%). Розташування на судах виробничих і службових об'єктів поблизу від житлових і побутових приміщень приводить до того, що багато несприятливих факторів виробничого середовища впливає на моряків не тільки в процесі роботи, але й у період усього перебування на борті судна протягом багатьох місяців. На більшості транспортних засобів не створені умови для надання кваліфікованої медичної допомоги екіпажу, відсутні медичні працівники. За останні роки в наявних медико-санітарних частинах, що обслуговують плавсклад, пройшло скорочення медичного персоналу більш ніж у 10 разів. Рівень захворюваності з тимчасовою втратою працездатності плавскладу в 2006 році склав 18,2 випадки на 100 працюючих. Зберігається тенденція відсутності реєстрації випадків професійної захворюваності серед плавскладу [4].

Також негативні тенденції спостерігаються серед працівників суднобудівельних та судноремонтних заводів, на яких впливають такі несприятливі фактори виробничого середовища як – шум, вібрація, дія хімічних речовин (розчинники, фарби, зварювальний аерозоль), мікрокліматичні фактори, значне фізичне навантаження тощо.

Все вищенаведене спонукало нас до проведення комплексного аналізу умов праці на здоров'я працівників річкового транспорту та визначило його *мету* – встановити зв'язок між умовами праці та здоров'ям працюючих, для удосконалення надання їм медичної допомоги.

Матеріали та методи дослідження

Дослідження проведено на базі ДП «Запорізька басейнова лікарня» та Запорізької басейнової СЕС. Вивчалися умови праці за даними про атестацію робочих місць, стан здоров'я (за показниками захворюваності, поширеності, тимчасової втрати працездатності) та первинна інвалідність осіб, які закріплені за басейновою лікарнею (річники Запорізького воднотранспортного вузла, члени їх сімей, пенсіонери, підлітки, що навчаються в ліцеї водного транспорту тощо) (9142 особи), період спостереження – 2005–2007 роки. Дані дослідження оброблялися загально прийнятними статистичними методами.

Результати дослідження та їх обговорення

Загальна характеристика Запорізького воднотранспортного вузла. Запорізький річковий порт, дочірнє підприємство АСК «Укррічфлот», створений у 1934 році, – один із самих великих портів на р. Дніпро, здатний переробляти в рік понад 3 млн. тонн різних вантажів (основна номенклатура – руда, кокс, вугілля, металобрухт, металовироби, мінерально-будівельні матеріали). У порту 11 вантажних причальних ліній загальною довжиною 3722 м, 7 причалів знаходяться на першому вантажному районі, 3 – на другому, 1 – у портпункті Нікополь. Також є причал для пасажирських судів місцевих ліній. Тривалість навігації – 10 місяців (з березня по грудень). Порт-приймає вантажні судна змішаного типу «ріка – море». Причали обладнані 44 перевантажувальними механізмами, вантажопідйомністю до 32 тонн. Є склади критого збереження вантажів площею 3 тис. кв. м і відкриті склади з твердим покриттям площею 73 тис. кв. м. Крім вантажно-розвантажувальних робіт, здійснюють сепарування, кріплення вантажів, сухе зачищення трюмів, складські операції з вантажами, транспортно-експедиторське обслуговування, а також комплексне обслуговування флоту: зняття л'яльних, фекальних вод, сміття, бункерування паливом і питною водою, катерне обслуговування.

Запорізький суднобудівно-судноремонтний завод займається ремонтом і будівництвом флоту.

В останні роки завод, в основному, займається ремонтом судів. На середній і доковий ремонт тут щорічно стають 8–10 судів, на поточний ремонт – 20–25 судів. Завод має у своєму розпорядженні док, де можуть ремонтуватися судна водотоннажністю 5,5 т., і сліп, призначений для підйому, перекочування і постановки на штатні ремонтні позиції річкових судів і судів прибережного плавання. На сліпі можуть одночасно ремонтуватися 6 суден. Наявна також набережна довжиною 400 м для добудування і відстою флоту.

Умови праці. На Запорізькому водотранспортному вузлі середньорічна кількість працюючих (плавсклад і працівники промислових підприємств) становить 4251 особа, із них жінки – 2011 осіб (47,3% від всіх працюючих), особи пенсійного віку – 1849 (43,5% від всіх працюючих). Основні професійні групи робітників:

- 1) плаваючий склад (478 осіб): капітани (52 особи), мотористи-матроси (79 осіб), механіки (126 осіб) та інші (221 особа). Представники даних професійних груп місцевого флоту працюють в акваторії р. Дніпро (нижнього та верхнього б'єфів); вантажний флот «ріка – море» (вантажністю 3 тис. тонн) – в басейні Чорного, Середземного морів та Атлантичного океану, в басейні р. Дунай; туристичний флот – в акваторії р. Дніпро і Чорного моря із заходом в порти міст – Київ, Канів, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Херсон, Севастополь, Ялта, Одеса, Євпаторія. Умови праці робітників, які працюють на транзитному вантажному флоті (вантажністю до 5 тис. т.) по р. Дунай, де проходить самий складний водний шлях: мости, шлюзи, недостатні глибини і широти фарватеру, вимагають від судноводіїв значного психофізіологічного перевантаження;
- 2) береговий склад – зайняті на судноремонтних роботах (976 осіб): суднокорпусники (92 особи), газоелектрозварювальники (62 особи), судноремонтники (142 особи), трубопровідники (19 осіб), муляри (54 особи), столярні судові (12 осіб), токарі (22 особи), докери-механізатори (142 особи), та інші (431 особа). Представники даних професійних груп проводять судноремонт та технічне обслуговування вантажного флоту;
- 3) береговий склад – зайняті на вантажних роботах (42 особи). Працівники проводять завантажувальні і розвантажувальні роботи по металу, металобрухту, піску і компонентах для металургійної промисловості м. Запоріжжя.

За даними атестації робочих місць, здійснених Запорізькою басейновою СЕС, визначено, що основними шкідливими виробничими факторами, які впливають на працівників є:

- 1) плаваючий склад: шум (еквівалентний рівень звуку – 81–82 дБА, перевищення ГДР у 65% досліджень); вібрація (локальна – еквівалентний корективований рівень віброшвидкості на частоті 16 Гц – 88–90 дБА, на 8 Гц – 91–93 дБА, перевищення ГДР в 50%); варіабельність мікрокліматичних умов (значне коливання температури та вологості повітря, в залежності від погодних умов, перевищення ГДР в 80%). Праця плавскладу суден організована згідно «Кодексу законів про працю» з урахуванням вимог Конвенції МОП № 180 «Про робочий час моряків» (1996 р.), та колективного договору. На судах організоване 3-разове харчування плавскладу.
- 2) береговий склад, на судноремонтному заводі та в доках: середньозмінні концентрації в повітрі робочої зони хімічних речовин – оксиди мангана (0,73–0,88 мг/м³, перевищення ГДК в 55% досліджених проб), оксиди феруму (18,4–19,0 мг/м³, перевищення ГДК – 60% проб), силіцію діоксид кристалічний (1,5–1,7 мг/м³, перевищення ГДК – 10% проб), оксиди нітрогену (5,2–9,3 мг/м³, перевищення ГДК – 20% проб), оксиди карбону (25,8–27,3 мг/м³, перевищення ГДК – 70% проб). Праця на ремонтних роботах організована в 2 зміни, на вантажних роботах в 3 зміни.
- 3) береговий склад, на розвантажувальних роботах: значна варіабельність мікрокліматичних умов (значне коливання температури та вологості повітря, в залежності від погодних умов, перевищення ГДР в 70%).

Доля ручної праці на ремонтних і вантажних роботах складає – 2,6%. Праця на вантажних роботах організована в 3 зміни.

Працівники доків, судноремонтного заводу і які виконують вантажні роботи у нічні зміни забезпечені безкоштовним харчуванням. Робітники, які працюють в шкідливих умовах – отримують спеціальне харчування.

Загалом, в шкідливих і небезпечних умовах працює – 1226 осіб (288,4 на 1 тис. працюючих), із них жінок – 256 осіб (127,3 на 1 тис. працюючих жінок). Основними шкідливими виробничими чинниками на Запорізькому водотранспортному вузлі є шум та вібрація, дії яких зазнають 20,8% працюючих, переважно – чоловіки, а також дія шкідливих речовин та фіз-

Таблиця 1

Експозиція робітників Запорізького водотранспортного вузла шкідливими факторами виробничого середовища (2007 р.)

Шкідливі фактори	Усі працюючі		В т. ч. жінки	
	Абс. к-ть (чол.)	На 1 тис. працюючих	Абс. к-ть (чол.)	На 1 тис. працюючих
Загальна кількість працюючих	4251	—	2011	—
Працівники шкідливих умов праці	1226	288,40	256	127,30
В тому числі, під впливом:				
- шуму	884	207,95	108	53,70
- вібрації	856	201,36	99	49,23
- шкідливих речовин	139	32,70	54	26,85
- пилу фіброгенної дії	81	19,05	21	10,44

рогенного пилу. Кількість експонованих шкідливими виробничими факторами представлена в табл. 1.

Всі працівники Запорізького водотранспортного вузла зазнають шкідливої дії запиленості та промислових й автотранспортних викидів повітряного басейну в місті Запоріжжя, рівні яких значно перевищують ГДК у декілька разів. Робітники, які працюють під відкритим небом в порту чи на судах — у літні місяці року зазнають інтенсивної дії сонячного (природного ультрафіолетового та інфрачервоного) випромінювання. Деякі представники плавскладу також мають контакт з дизельним паливом та його відпрацьованими газами, електромагнітними випромінюваннями радіочастоти, та які генеруються працюючими двигунами та навігаційним обладнанням.

Стан здоров'я працівників. Продовж 2005–2007 рр. серед працівників Запорізького водотранспортного вузла відмічається незначне зменшення захворюваності (на 4,4% на рік) і більш виражене зниження показника поширеності патології (8,4% на рік), що пов'язано із погіршенням надання медичної допомоги працівникам водного транспорту, за рахунок зменшення звернень за медичної допомогою хворих і хронічною патологією (рис. 1). При цьому, шпитальна захворюваність впродовж трьох років залишалася стабільною (166,1 на 10 тис. працюючих).

Аналізом захворюваності з тимчасовою втратою працездатності (ЗТВП), визначено, що рівень цього показника залишається середнім і вищим за середній і має тенденцію до зростання (рис. 2).

В структурі ЗТВП I місце займають хвороби органів дихання (33,7% від всіх випадків ЗТВП), середня тривалість втрати працездатності — 7,7 дня. Основною патологією є — гострий бронхіт. Серед працівників спостерігаються випадки важкої пневмонії, з деструктивними процесами в легеневій тканині. На хвороби цього класу захворюють представники основних професій водного транспорту, які зазнають несприятливої дії мікрокліматичних умов середовища («охолоджувальний мікроклімат»), а також фіброгенного пилу.

II місце — хвороби системи кровообігу (27,6%), середня тривалість втрати працездатності — 18,3 дня. Основною патологією є — гіпертонічна хвороба (4,0% від всіх випадків ЗТВП), ішемічна хвороба серця (ІХС) (3,8%), захворюваність на гострий інфаркт міокарду та гострі порушення мозкового кровообігу, які є ускладненням перебігу гіпертонічної хвороби та шуму, вібрації, несприятливої дії мікрокліматичних умов середовища, значного психоемоційного напруження.

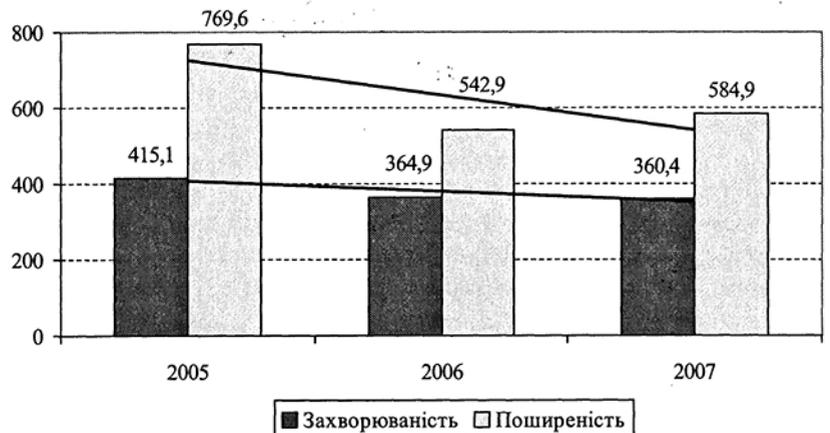


Рис. 1. Динаміка захворюваності та поширеності патології серед працівників Запорізького водотранспортного вузла (на 10 тис. працюючих).

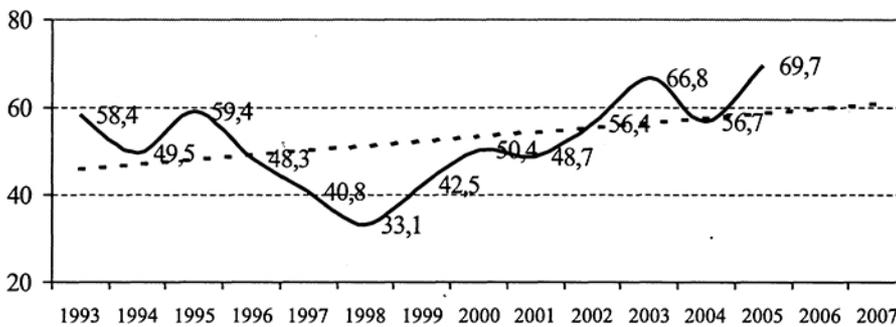


Рис. 2. Динаміка показника тимчасової втрати працездатності серед працівників Запорізького водотранспортного вузла (на 100 працюючих).

III місце — займають травми (7,1% від всіх випадків ЗТВП), серед яких виробничі травми — 4,56%. Середня тривалість втрати працездатності становить: загальної — 21,3 дня, виробничої — 68,8 дня. Основними причинами виробничих травм є — невиконання виробничої дисципліни, правил охорони праці.

IV місце — займають хвороби кістково-м'язової системи та сполучної тканини (6,6% від всіх випадків ЗТВП), середня тривалість втрати працездатності — 13,5 дня. Основними причинами цієї патології є — несприятливі дії мікрокліматичних умов середовища («охолоджувальний мікроклімат»), фізичне перевантаження.

V місце — займають хвороби органів травлення (6,3% від всіх випадків ЗТВП). Серед яких найбільш частою є виразкова хвороба (0,9% від всіх випадків ЗТВП). Середня тривалість втрати працездатності є: загалом — 15,8 дня, виразкової хвороби — 19,3 дня.

Впродовж останніх років серед працівників Запорізького водного вузла спостерігається зрос-

тання захворюваності на злоякісні новоутворення, які ведуть до тривалої тимчасової непрацездатності та інвалідності. Так, впродовж 2005—2007 років серед працівників виявлено 46 випадків злоякісних новоутворень, з яких в 26,1% — на пізніх стадіях патологічного процесу. Цей показник захворюваності зріс в 1,9 разів (з

235,2 до 446,95 на 100 тис. працюючих) і був на 21,1% вищим за рівні онкологічної захворюваності в Запорізькій області (2006 р. — 369,1 на 100 тис. усього населення).

Основними причинами зростання ЗТВП серед досліджених робітників є: несприятливий стан умов праці, спосіб життя працівників (нерациональне харчування, тютюнокуріння, зловживання алкогольними напоями), незадовільний стан медичного обслуговування працюючого населення — низька якість проведення періодичних профілактичних оглядів та пізні виведення із професії, недостатня ефективність диспансерного спостереження і контролю за призначеним лікуванням тощо, що веде до зростання стійкої втрати працездатності (інвалідизації) працівників Запорізького водотранспортного вузла.

Так основними причинами первинної інвалідності працівників є: важкий перебіг захворювання (7,6%), виявлення захворювання в запущеній стадії (5,9%), порушення режиму чи відказ від лікування (3,3%), побутові травми (6,6%) та інші (15,0%).

Таблиця 2

Первинна інвалідність працівників Запорізького водотранспортного вузла (2005—2007 рр.)

Рангове місце	Патологія	Первинна інвалідність працівників		
		Кумулятивна кількість (осіб)	%	Середньорічний показник на 10 тис. працюючих
I	Хвороби системи кровообігу	32	30,8	25,1
II	Хвороби нервової системи	22	21,2	17,2
	Новоутворення злоякісні	21	20,2	16,5
III	Хвороби кістково-м'язової системи та сполучної тканини	11	10,6	8,6
	Травми	9	8,7	7,0
IV	Хвороби органів травлення	4	3,8	3,1
	Хвороби органів дихання	3	2,9	2,3
V	Хвороби сечостатевої системи	1	1,0	0,8
	Хвороби ендокринної системи	1	1,0	0,8
Загалом		104	100,0	81,5

За період 2005–2007 років інвалідами визнано 104 працівника Запорізького водотранспортного вузла. Показник первинної інвалідності працівників становив (на 10 тис.): 2005 р. – 48,5, 2006 р. – 47,9, 2007 р. – 20,9. Розподіл за групами інвалідності (2005 – 2007 рр): I група – 12,5%, II – 41,1%, III – 46,4%. В структурі первинного виходу на інвалідність I місце займають – хвороби системи кровообігу (32 особи, 25,1 на 10 тис. працюючих); II – хвороби нервової системи (22 особи, 17,2 на 10 тис.) та злоякісні новоутворення (21 особа, 16,5 на 10 тис.); III – хвороби кістково-м'язової системи та сполучної тканини (11 осіб, 8,6 на 10 тис.) та травми (9 осіб, 7,0 на 10 тис.) (табл. 2).

За цей період серед працівників Запорізького водотранспортного вузла встановлено 11 випадків професійних захворювань (2,59 на 1 тис. працюючих): 5 – сенсоневральна приглухуватість (5 осіб), гостре отруєння нітрофарбами (2 особи), пневмококіоз (1 особа), хронічний токсико-пилловий бронхіт (2 особи), екзема шкіри кисті (1 особа).

Висновки

Проведеним дослідженням визначено, що працівники річкового транспорту зазнають дії комплексу несприятливих факторів виробничого середовища (фізичної та хімічної природи), які сприяють виникненню виробничо-обумовленої патології

Література

1. АСК «Укрречфлот». – На сайті: <http://www.ukrichflot.com/>
2. Держкомстат України. – На сайті: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. Москаленко В.Ф., Горбань Є.М., Войтенко А.М. Актуальні проблеми медицини транспорту // Укр. мед. часопис. – 2001. – № 3. – С. 41–44.

Жарликов В.Н.¹, Варивончик Д.В.²

УСЛОВИЯ ТРУДА И СОСТОЯНИЕ ЗДОРОВЬЯ РАБОТНИКОВ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА В УКРАИНЕ

¹ГУ «Запорожская бассейновая больница» МЗ Украины, г. Запорожье

²ГУ «Институт медицины труда АМН Украины», г. Киев

Проведенным исследованием определено, что работники речного транспорта испытывают действие комплекса неблагоприятных факторов производственной среды (физической и химической природы), которые являются способствующими факторами в возникновении производственно-обусловленной патологии системы дыхания, кровообращения, пищеварения, костно-мышечной, нервной системы и прочее. Весомый вклад в утрате здоровья работников принадлежит производственным и бытовым травмам. В формировании заболеваемости и инвалидност-

системы дыхания, кровообігу, травлення, кістково-м'язової, нервової системи тощо. Також вагомий вклад у втрату здоров'я працівників вносять як виробничі, так і побутові травми.

Серед працівників водного транспорту спостерігаються високі рівні онкологічної захворюваності, причини якої до кінця не визначені. Найбільш ймовірними із них можуть бути експозиція у виробничих умовах канцерогенними агентами представників окремих професійних груп – кристалічним силіцієм діоксидом (при проведенні вантажних робіт), важкими металами зварювальних аерозолів (при судоремонтних роботах), відпрацьованими газами дизельних двигунів та ультрафіолетовим випромінюванням (плавсклад суден).

У формуванні захворюваності та інвалідності працюючих значне місце посідають поширення нездорового способу життя та погіршення медичного обслуговування працюючих, погіршення умов праці та пізні виведення із професій робітників на ранніх стадіях захворювання. Все це визначає необхідність проведення подальших наукових досліджень спрямованих на: розробку системи професійного відбору, гігієнічного моніторингу за умовами праці та способом життя працівників водного транспорту, покращення надання медичної допомоги та реабілітації працюючим, особливо особам з початковими стадіями патології, яка пов'язана з умовами праці.

4. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 14 декабря 2007 г. № 85 «Об обеспечении безопасных условий труда работников водного транспорта». – На сайте: <http://www.garant.ru/prime/20080214/12058749.htm>

5. Факторы условий труда и их влияние на заболеваемость моряков / Демидова Т.В., Псядло Э.М., Антошина Е.В., Плетос И.В. // Вісн. морськ. мед. – 2001. – на сайті: http://www.port.odessa.ua/medic/sea_med/0101/010122.html

ти работающих, значительное место занимают – нездоровый образ жизни, ухудшение медицинского обслуживания работающих, неблагоприятные условия труда, несвоевременный вывод из профессий работающих на ранних стадиях заболевания.

Ключевые слова: речной транспорт, условия труда, здоровье работающих, инвалидность

Zharikov V.M.¹, Varyvonchuk D.V.²

WORK CONDITIONS AND HEALTH STATUS OF WORKERS OF RIVER TRANSPORT IN UKRAINE

¹State Enterprise «Zaporizhya district hospital for river transport workers» of MH of Ukraine, Zaporizhya

²State Enterprise «Institute for Occupational Health» of AMS of Ukraine, Kyiv

The studies conducted showed that workers of the river transport are exposed to a combination of unfavorable work-related factors (of physical and chemical nature), that can be promoting factors in occurrence of work-related pathology of the respiratory, blood circulation, digestive, musculoskeletal, nervous systems, etc. Occupational factors and home accidents make a significant impact to the health loss. Unhealthy life style, improper medical care of workers, unfavorable work conditions, late withdrawal of workers from an occupation at earlier stages of a disease development takes significant place in formation of morbidity and disability of workers.

Key words: river transport, work conditions, health of workers, disability

Надійшла: 27.05.2008

Контактна особа: Жарлікoв Віктор Миколайович, ДЗ «Запорізька басейнова лікарня» МОЗ України, головний лікар, вул. Кірова, 83, м. Запоріжжя-69063, Україна.