

ГУМАНІТАРНІ ПРОБЛЕМИ

УДК613.6.02.

ОБОСНОВАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ ИЗУЧЕНИЯ ГИГИЕНИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА ЗДОРОВЬЕ ПЕРСОНАЛА, ОБСЛУЖИВАЮЩЕГО ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА НА МАГНИТНОЙ ПОДУШКЕ*В. И. Моргачёва, к. мед. н., ст. науч. сотр.**Институт транспортных систем и технологий, НАН Украины, Киев*

Ключевые слова: высокоскоростные поезда, магнитная подушка, гигиенические факторы, медико-социальные факторы, здоровье персонала

Одной из наиболее важных отраслей, для функционирования государства является транспортная отрасль. Развитие транспорта благоприятствует росту товарности экономики, вовлечению новых территорий и товаропроизводителей в обменный процесс, вызывает рост ёмкости внутреннего рынка. Отсюда можно заключить, что степень развития транспорта определяет и степень развития государства, его возможностей.

Транспорт является важнейшей составляющей производительных сил общества, воздействует на их развитие через свой спрос на транспортные средства, необходимые для них приборы, материалы, комплектующие изделия. Он является материальным носителем связей между районами, оказывает влияние на размещение производства, без учёта транспорта нельзя достичь рационального размещения производительных сил. Большое значение транспорт имеет и в решении социально-экономических проблем.

Одним из основных видов наземного транспорта является железнодорожный. Его преимущества перед другими видами транспорта, – это всепогодность, высокая надёжность, способность осуществлять массовые перевозки людей и грузов на достаточно большие расстояния при относительно высоких скоростях и низких издержках.

Учитывая важность железнодорожного транспорта в функционировании и развитии страны, гигиенисты всесторонне изучали условия труда его работников и вредные факторы, влияющие на их здоровье [1 – 4]. Результаты исследований учёных свидетельствуют о том, что трудятся работники основных железнодорожных профессий и профессий, обеспечивающих безопасность движения поездов в неблагоприятных производственных условиях, сопровождающихся комплексным воздействием вредных и опасных производственных факторов различной природы и интенсивности.

Работники большого числа железнодорожных профессий связаны с исполнением профессиональных обязанностей в условиях интенсивного нервно-эмоционального напряжения. Эксплуатация технического оборудования и подвижного состава, проведение ремонтных и путевых работ сопровождаются высоким пылеобразованием, выделением различных химических веществ, интенсивным шумом, вибрацией, наличием больших физических нагрузок, неблагоприятным микроклиматическим воздействием и др. Все эти условия определяют профессиональный риск и обуславливают развитие заболеваний работников [5]. Кроме того, интенсивность воздействия производственных факторов на работающих всё время возрастает из-за изнашивания и старения технологического оборудования.

Всё это повышает потенциальный риск производственно зависимых нарушений состояния здоровья.

Следует также учесть наличие гиподинамии и монотонии, длительное пребывание в рейсе, частую смену временных и климатических поясов, которые могут служить провоцирующими обстоятельствами развития утомления, снижения иммунного статуса, нарушения компенсаторно-адаптационных реакций и, в конечном счёте, – возникновение заболеваний [7; 8]. Большая распространённость вредных и опасных профессиональных факторов приводит к развитию профессионально обусловленных заболеваний, обуславливает их более тяжёлое течение и исходы, определяет профессиональную непригодность работников отрасли [4; 9 – 12].

Анализ показателя общей заболеваемости [13] на 1 000 работающих и вероятности накопления заболеваний позволил констатировать, что в основном у представителей профессиональных групп работников транспорта преобладающими классами заболеваний были вегето-сосудистая дистония, болезни нервной системы и органов чувств. У машинистов и их помощников преобладали болезни органов дыхания, нервной системы и органов чувств, у монтеров пути – травмы и отравления, болезни органов дыхания.

Вероятно, описанную особенность в определённой степени можно объяснить характером труда работников транспорта.

Для большинства профессиональных групп работников транспорта наиболее уязвимыми в плане максимального накопления общих заболеваний оказались возрастные интервалы 55 – 59 и 60 и более лет, у монтеров пути 40 – 44 и 55 – 59 лет. Вне зависимости от возраста максимум формирования заболеваний у монтеров пути в стажевом периоде 10 – 14 лет, у машинистов и их помощников максимум накопления заболеваний зарегистрировали уже при стаже 0 – 2 года. Это подтверждает специфику накоплений общих заболеваний у работников транспорта – формирование её независимо от возраста уже при стаже 3 – 5 лет с максимальным накоплением к 6 – 14 годам.

Возрастные особенности вероятности развития случаев заболеваний с временной утратой трудоспособности (ЗВУТ) заключаются в том, что уже в ранние возрастные периоды 20 – 39 лет зарегистрированы достаточно высокие значения. Максимум показателя вероятности развития случаев ЗВУТ зарегистрирован у всех работников транспорта до 45 лет.

Стажевые особенности формирования случаев ЗВУТ позволили констатировать, что у представителей железнодорожного транспорта максимум вероятности накопления случаев ЗВУТ зарегистрирован при стаже 10 – 14 лет, т. е. в том же интервале, что и накопление общих заболеваний.

Проведенный статистический анализ степени влияния профессиональных и возрастно-стажевых характеристик на заболеваемость работников транспорта также позволил прийти к заключению, что стаж работы оказывал более существенное, нежели возраст, влияние на показатели заболеваемости, что позволяет ставить вопрос о профессиональной обусловленности заболеваемости указанного контингента работающих.

Анализ влияния стажа работы по специальности на сроки формирования хронической патологии показал, что во всех изученных профессиональных группах хронические заболевания были диагностированы уже в самом начале трудовой деятельности, т.е. при стаже 0 – 2 года у 38,1 % монтеров пути, у 6,5 % машинистов и их помощников. При этом с увеличением стажа работы происходило накопление диагностируемой хронической патологии, достигнув максимума у монтеров пути в стажевом интервале 0 – 9 лет 77,4 %. Накопление хронической патологии у машинистов и их помощников достигло максимума в стажевом интервале 20 и более лет (53,1 %). Однако уже в стажевом интервале 0 – 2 года было диагностировано 3,5 % хронических заболеваний с возрастанием их числа при стаже 6 – 9 лет в три раза.

Приведенные данные свидетельствуют о высокой вероятности формирования хронической патологии у работников транспорта. Основными классами хронических заболеваний являются вегето-сосудистая дистония, болезни нервной системы и органов чувств, болезни системы кровообращения, болезни органов пищеварения. В возникновении вышеперечисленных нозологических форм заболеваний, а также классов в целом ведущую роль исследователи отводят нервно-эмоциональному напряжению, шуму, вибрации и другим факторам производственной среды [13].

Необходимо подчеркнуть, что вся история развития железнодорожного транспорта связана со стремлением к повышению рабочих скоростей движения поездов, обеспечению минимального времени нахождения в пути, увеличению использования провозной способности магистралей и повышению комфорта пассажиров.

Ещё в 1847 году в Англии на одном из участков Большой западной железной дороги протяжённостью 92 км пассажирские поезда достигали скорости 93 км/ч., во Франции в 1890 г. паровоз «СкатрЮп» развил скорость 144 км/ч. В Германии в 1903 г. первый электрический моторный вагон при испытаниях развил скорость 210 км/ч. В 50 – 60-е годы прошлого столетия в ряде стран осуществлялись научные исследования и инженерные разработки перспективных видов высокоскоростного наземного транспорта, рассчитанного на движение со скоростями свыше 200 км/ч.

Желание следовать в Европу «на всех скоростях» в Украине имеет реальные очертания. За последние годы по железнодорожным магистралям «Укрзализныця» пустила семь пассажирских составов, и хотя, по сравнению с мировыми образцами, отечественные поезда лишь с натяжкой можно назвать «скоростными» (максимальная скорость – 140 км/ч., а средняя – 83,7 км/ч.), первый и важный шаг сделан [14].

Современные железнодорожные высокоскоростные поезда в штатной эксплуатации могут развивать скорости до 350 км/ч, а при испытаниях и больше. Благодаря высокой скорости движения, быстрой транспортировки они составляют серьезную конкуренцию другим видам транспорта, сохраняя при этом такое свойство поездов как низкая себестоимость перевозок при большом объеме пассажиропотока.

Перспективным видом высокоскоростного наземного транспорта являются поезда на магнитной подушке, или Маглев – это удерживаемый над полотном дороги, движимый электромагнитным полем состав, управляемый электромагнитными силами. Магнитолевитирующие поезда не первый год курсируют между станциями в Японии и Китае, перевозя тысячи пассажиров ежедневно со скоростью до 600 км/ч., а при испытаниях их скорость еще выше.

Такой состав, в отличие от традиционных железнодорожных поездов, в процессе движения либо вообще не касается трассы (электромагнитный подвес) либо касается её на этапах разгона и торможения (электродинамический подвес). Так как между поездом и поверхностью полотна при высоких скоростях существует зазор, трение между ними исключается. Скорость, достигаемая поездом на магнитном подвесе, большая и позволяет составить конкуренцию воздушному транспорту на ближние и средние расстояния.

В перспективных планах экономического развития Украины намечены программы развития железнодорожного транспорта, где особое внимание уделено развитию скоростного транспорта.

Специфические условия труда при высокоскоростном движении, несомненно, влияют на безопасность движения, работоспособность и здоровье работающих. Эти факторы важно учитывать при проектировании поездов, организации медицинского и гигиенического обеспечения работников.

К сожалению, на сегодняшний день мало современных комплексных социально-гигиенических исследований по углубленному изучению факторов, влияющих на здоровье персонала, обслуживающего высокоскоростной транспорт. Нет должного медико-социального и гигиенического обоснования мероприятий по первичной профилактике заболеваний у таких служащих.

Таким образом, очевидно, что условия труда на железнодорожном транспорте влияют на состояние здоровья работников, это, в свою очередь, обуславливает необходимость комплексного углубленного изучения гигиенических и медико-социальных факторов, определяющих разработку мероприятий по обеспечению здоровья персонала, обслуживающего высокоскоростной транспорт на магнитном подвесе.

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. **Суворов С. В.** Распространение и причины профессиональных дерматозов рабочих железнодорожного транспорта в 1958 – 1992 годах // Гигиена и санитария. – М., 1994. – № 3. – С. 26 – 29.
2. **Прохоров А. А.** Актуальные медико-социальные проблемы охраны здоровья работающих на железнодорожном транспорте // Актовая речь 18 октября 1996 г. – М., 1996. – 14 с.
3. **Боярчук И. Ф.** Достижения и перспективы в области гигиены труда на железнодорожном транспорте // Актовая речь по случаю 73-летия ВНИИ железнодорожной гигиены. – М., 1998. – 20 с.
4. **Кривуля С. Д.** Железнодорожная эко гигиена / С. Д. Кривуля, В. А. Капцов, С. В. Суворов. – М., 2001. – 435 с.
5. **Капцов В. А.** Производственно-профессиональный риск железнодорожников / В. А. Капцов, А. П. Мезенцев, В. Б. Панкова. – М. : ООО фирма «Реин-фор», 2002. – 350 с.
6. **Цфасман А. З.** Внезапная сердечная смерть, и её профессиональные аспекты. – М. : МНЦМО, 2003. – 302 с.

7. Цфасман А. З. Кардиология. – М., 1998. – 284с.
8. Вильк М. Ф. Медицинское обеспечение безопасности движения поездов / М. Ф. Вильк, А. З. Цфасман. – М., 2002. – 294 с.
9. Вильк М. Ф. научное обоснование автоматизированной системы регистрации, учёта и анализа профессиональных заболеваний железнодорожников / Автореф. дисс. канд. мед. наук. М., 2001. – 20 с.
10. Атьков О. Ю. Профилактика пароксизмальных состояний высокого риска у машинистов локомотивов. / О. Ю. Атьков, А. З. Цфасман, А. М. Явися // Безопасность движения поездов: Сб. трудов IV науч.-практ. конф. МПС РФ, ВНИИТ, МИИТ, ОНЦ. «Безопасность движения». МПС России (Москва, 16 – 18 апреля 2003г.). – М., 2003. – С. 26 – 27.
11. Кудрин В. А. Электромагнитное излучение и заболеваемость водителей локомотивов железнодорожного транспорта / В. А. Кудрин // Медицина труда, гигиена и эпидемиология на железнодорожном транспорте. – М., 2000. – С. 243 – 247.
12. Кудрин В. А. Показатели смертности водителей локомотивов трудоспособного возраста / В. А. Кудрин // Актуальные вопросы железнодорожной медицины: материалы I международной конференции. – М., 2004. – С. 71 – 73.
13. Лисобей В. А. Заболеваемость работников транспорта / В. А. Лисобей. – Одесса: Черноморье, 2005. – 262 с.
14. Развитие скоростного железнодорожного транспорта [Электронный ресурс]. – режим доступа: http://gendocs.ru/v38188/развитие_скоростного_железнодорожного_транспорта.

SUMMARY

One of the main types of land transport is the railway. Its advantages over other modes of transport - is all-weather, high reliability, ability to carry out mass transportation of people and goods at relatively long distances at relatively high speed and low cost.

Given the importance of rail transport in the functioning and development of the country, hygienists comprehensively studied the working conditions of its workers and harmful factors affecting their health [1 - 4]. The results of research scientists suggest that workers are employed main railway occupations and professions to ensure the safety of trains in adverse industrial conditions involving complex effects of harmful and hazardous factors of different nature and intensity.

Employees of a large number of railway professions linked to the performance of professional duties under intensive neuro-emotional stress. Operation of technical equipment and rolling stock for repairs and track works are accompanied by a high dusting, the release of various chemicals, intense noise, vibration, the presence of strenuous exercise, exposure to unfavorable microclimatic and others. All these conditions determine the occupational risk and cause the development of diseases of workers [5]. In addition, the intensity of the impact of production factors on working all the time increases because of wear and aging process equipment. All this increases the potential risk of production dependent disorders health.

Thus, it is clear that working conditions in rail transport impact on the health of employees, which in turn necessitates a comprehensive in-depth study of hygiene and medical and social factors determining the development of measures to ensure the health of the personnel serving high-speed magnetic levitation transport.

REFERENCES

1. Suvorov S. V. Rasprostranenie i prichiny professional'nyh dermatozov rabochih zheleznodorozhnogo transporta v 1958 – 1992 godah // Gigiena i sanitarija. – М., 1994. – № 3. – С. 26 – 29.
2. Prohorov A. A. Aktual'nye mediko-social'nye problemy ohrany zdorov'ja rabotajushhih na zheleznodorozhnom transporte // Aktovaja rech' 18 oktjabrja 1996 g. – М., 1996. – 14 s.
3. Bojarchuk I. F. Dostizhenija i perspektivy v oblasti gigeny truda na zheleznodorozhnom transporte // Aktovaja rech' po sluchaju 73-letija VNII zheleznodorozhnoj gigeny. – М., 1998. – 20 s.
4. Krivulja S. D. Zheleznodorozhnaja jeko gigiena / S. D. Krivulja, V. A. Kapcov, S. V. Suvorov. – М., 2001. – 435 s.
5. Kapcov V. A. Proizvodstvenno-professional'nyj risk zheleznodorozhnikov / V. A. Kapcov, A. P. Mezencev, V. B. Pankova. – М. : ООО фирма «Rein-for», 2002. – 350 s.

6. Cfasman A. Z. Vnezapnaja serdechnaja smert', i ejo professional'nye aspekty. – M. : MNCMO, 2003. – 302 s.
7. Cfasman A. Z. Kardiologija. – M., 1998. – 284s.
8. Vil'k M. F. Medicinskoe obespechenie bezopasnosti dvizhenija poezdov / M. F. Vil'k, A. Z. Cfasman. – M., 2002. – 294 s.
9. Vil'k M. F. nauchnoe obosnovanie avtomatizirovannoju sistemy registracii, uchjota i analiza professional'nyh zbolevanij zheleznodorozhnikov / Avtoref. diss. kand. med. nauk. M., 2001. – 20 s.
10. At'kov O. Ju. Profilaktika paroksizmal'nyh sostojanij vysokogo riska u mashinistov lokomotivov. / O. Ju. At'kov, A. Z. Cfasman, A. M. Javisja // Bezopasnost' dvizhenija poezdov: Sb. trudov IV nauch.-prakt. konf. MPS RF, VNIIT, MIIT, ONC. «Bezopasnost' dvizhenija». MPS Rossii (Moskva, 16 – 18aprelja 2003g.). – M., 2003. – S. 26 – 27.
11. Kudrin V. A. Jelektromagnitnoe izluchenie i zbolevaemost' voditelej lokomotivov zheleznodorozhnogo transporta / V. A. Kudrin // Medicina truda, gigiena i jepidemiologija na zheleznodorozhnom transporte. – M., 2000. – S. 243 – 247.
12. Kudrin V. A. Pokazateli smertnosti voditelej lokomotivov trudospobnogo vozrasta / V. A. Kudrin // Aktual'nye voprosy zheleznodorozhnoj mediciny: materialy 1 mezhdunarodnoj konferencii. – M., 2004. – S. 71 – 73.
13. Lisobej V. A. Zbolevaemost' rabotnikov transporta / V. A. Lisobej. – Odessa: Chernomor'e, 2005. – 262 s.
14. Razvitie skorostnogo zheleznodorozhnogo transporta [Jelektronnyj resurs]. – rezhim dostupa: http://gendocs.ru/v38188/razvitie_skorostnogo_zheleznodorozhnogo_transporta.

УДК 811.161.2:398

ФОЛЬКЛОРИЗМ ЯК СКЛАДНИК ІДІОСТИЛЮ ТВОРІВ ДНІПРОВОЇ ЧАЙКИ (ЛЕКСИЧНИЙ РІВЕНЬ)

О. В. Христя, ас.

Ключові слова: лінгвістичний аналіз художнього твору, ідіостиль, фольклорні елементи, мова фольклору, народнопоетична лексика

Вступ. Індивідуальний стиль – це прояв сукупності особливих істотних ознак таланту автора в конкретному творі чи усій його творчості. Проте не кожний автор, навіть професійний, володіє «своїм» стилем, тобто таким, за яким безпомилково вгадувалося б його авторство. Дослідження прозових творів Дніпрової Чайки свідчить, що їй притаманний ідіостиль, який є результатом наполегливої свідомої роботи над словом.

Актуальність. Проблема мовностилістичного аналізу художнього тексту посідає в останні десятиліття особливе місце у філологічній науці і привертає до себе пильну увагу мовознавців. Лінгвостилістика як наука про мовностилістичні особливості художнього твору зобов'язана своїм народженням Л. Щербі, який не тільки окреслив саму проблему, але й виявив причини її виникнення. Науковець зазначав, що лінгвістичний аналіз художнього твору повинен показати ті лінгвістичні засоби, за допомогою яких виражається ідейний і пов'язаний з ним емоційний зміст літературного твору. У своїх лінгвостилістичних розвідках вчений подав зразки вивчення всіх мовних засобів, що функціонують у словесній структурі художньої тканини твору [16].

Аналіз публікацій. Крім цього, теоретичні основи та практичні рекомендації щодо принципів мовностилістичного аналізу художнього тексту викладені в працях провідних лінгвістів Б. Ларіна, В. Виноградова, Г. Винокура, Р. Будагова, І. Ковалика, В. Ващенко, В. Чабаненка, О. Чередниченка, О. Тищенко та ін.

Наприклад, Б. Ларін вказував на необхідність сприймати художній твір при аналізі конкретного мовного матеріалу як художнє ціле. Визначаючи загальні ознаки художньої мови, науковець увів у дослідницький ужиток «естетичне значення слова» як прояв індивідуально-авторського погляду на світ через смислову призму. Він наголошував на тому, що в лінгвістичному аналізі художнього твору «треба вивчати художні засоби у взаємодії всіх компонентів: звучності і семантичних колоритів, композиції і смислової ідейної осі» [9].

В. Виноградов підкреслював, що під час аналізу художнього тексту дослідника більше цікавлять способи вираження змісту або відношення засобів вираження до змісту, який вони виражають. Але в плані такого вивчення і зміст не може залишатися за межами вивчення мови