

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ПОЛТАВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ АГРАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

КИЇВСЬКИЙ СТОЛИЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ БОРИСА ГРІНЧЕНКА

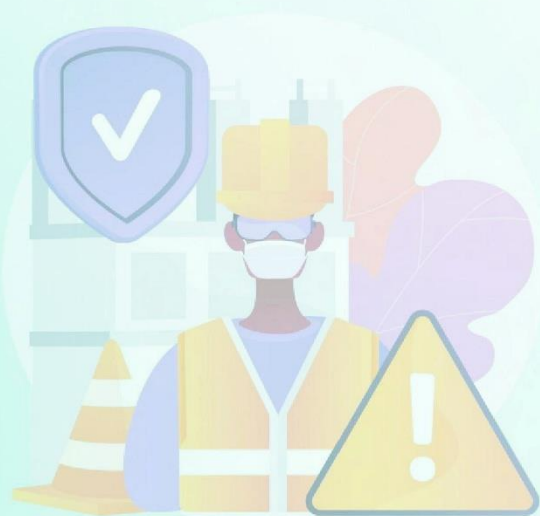
ЛЬВІВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БЕЗПЕКИ ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ

ДВНЗ «УЖГОРОДСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ»

ІННОВАЦІЙНІ АСПЕКТИ СИСТЕМ БЕЗПЕКИ ПРАЦІ, ЦИВІЛЬНОГО ЗАХИСТУ ТА ЗАХИСТУ ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ

Матеріали
Х Всеукраїнської науково-практичної
Інтернет-конференції

8-9 квітня 2025 року



Полтава 2025

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ПОЛТАВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ АГРАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

**КИЇВСЬКИЙ СТОЛИЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ БОРИСА ГРІНЧЕНКА**

**ЛЬВІВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БЕЗПЕКИ ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ**

ДВНЗ «УЖГОРОДСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ»

**ІННОВАЦІЙНІ АСПЕКТИ СИСТЕМ БЕЗПЕКИ
ПРАЦІ, ЦИВІЛЬНОГО ЗАХИСТУ ТА ЗАХИСТУ
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ**

**Матеріали
Х Всеукраїнської науково-практичної
Інтернет-конференції**

8-9 квітня 2025 року

Полтава 2025

Інноваційні аспекти систем безпеки праці, цивільного захисту та захисту інтелектуальної власності: матеріали X Всеукр. наук.-практ. Інтернет-конференції (Полтава, 8-9 квітня 2025 р.) / ПДАУ: ред. кол. О. І. Біловод, В. М. Заплатинський, С. В. Попов, В. М. Марич [та ін.]. – Полтава: ПДАУ, 2025. – 176 с.

Конференція проведена за підтримки Міністерства освіти і науки України та зареєстрована в ДУ «Український інститут науково-технічної експертизи та інформації» (УкрІНТЕІ) за №243 від 24.02.2025 р.

У збірці представлено матеріали X Всеукраїнської науково-практичної Інтернет-конференції за результатами досліджень інноваційних аспектів систем безпеки життя та охорони праці, цивільного захисту та захисту інтелектуальної власності.

Матеріали тез призначені для наукових співробітників, науково-педагогічних працівників, здобувачів вищої освіти усіх рівнів підготовки, керівників та фахівців підприємств.

Відповідальність за зміст наданих матеріалів, точність наведених даних, а також відповідність принципам академічної доброчесності несуть автори. Матеріали видані в авторській редакції.

Редакційна колегія: Біловод О.І., к.т.н., доцент, Полтавський державний аграрний університет; Заплатинський В.М., к.с.-г.н., доцент, Київський столичний університет імені Бориса Грінченка, Президент Академії безпеки та основи здоров'я; Попов С.В., к.т.н., доцент, Полтавський державний аграрний університет; Марич В.М., к.т.н., доцент, Львівський державний університет безпеки життєдіяльності; Лях І.М., д.т.н., доцент, ДВНЗ «Ужгородський національний університет»; Опара Н.М., к.с.-г.н., доцент, Полтавський державний аграрний університет; Дудник В.В., к.т.н., доцент, доцент кафедри механічної та електричної інженерії; Попович Н.М., к.т.н., доцент, Полтавський державний аграрний університет; Петраш О.В., к.т.н., доцент, Полтавський державний аграрний університет; Лапенко Т.Г., к.т.н., доцент, Полтавський державний аграрний університет; Дрожжана О.У., старший викладач, Полтавський державний аграрний університет.

© Автори тез, включені до збірника, 2025

© Полтавський державний аграрний університет, 2025

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ «БЕЗПЕКА ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ ТА ОХОРОНА ПРАЦІ»

Дрожжана О.У. ОСОБЛИВОСТІ УМОВ ПРАЦІ ПРАЦІВНИКІВ СФЕРИ ГОТЕЛЬНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ	9
Дрожжана О.У., Гаген О.С. СТИМУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ПРАЦІ ЯК ПСИХОЛОГІЧНИЙ ФАКТОР ФОРМУВАННЯ БЕЗПЕЧНОЇ ПОВЕДІНКИ ПРАЦІВНИКІВ	12
Дударь Н.І. НЕБЕЗПЕЧНІ ЗАХОПЛЕННЯ ДІТЕЙ І ПІДЛІТКІВ	14
Дрожжана О.У., Дудник В.В. ПРОГНОЗУВАННЯ НОВИХ РИЗИКІВ У ГАЛУЗІ ОХОРОНИ ПРАЦІ	16
Дудник В.В., Дрожжана О.У., Дудник Д.В. АУДИТ ТА КОНТРОЛЬ СТАНУ ОХОРОНИ ПРАЦІ. ПОЛІТИКА ТРИПАРТИЗМУ: ДЕРЖАВА-РОБОТОДАВЕЦЬ-ПРАЦІВНИК	18
Жидацький В.Ц., Лях І.М. ВПЛИВ МЕТЕОРОЛОГІЧНИХ УМОВ ВИРОБНИЧОГО СЕРЕДОВИЩА НА ЕФЕКТИВНІСТЬ ПРАЦІ ОПЕРАТОРА КОМП'ЮТЕРНОГО НАБОРУ	21
Заплатинський В.М. АНАЛІЗ ВИКОРИСТАННЯ ТЕРМІНУ «РИЗИК» У ДЕРЖАВНОМУ СТАНДАРТІ БАЗОВОЇ СЕРЕДНЬОЇ ОСВІТИ	24
Калинчук С., Гаман Б.В., Марич В.М. РИЗИК ПОЖЕЖ ПІД ЧАС ЖНИВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	28
Канівець О.В., Канівець І.М. ВИКОРИСТАННЯ МАШИННОГО ЗОРУ ДЛЯ ВИЯВЛЕННЯ ПОЖЕЖ НА СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ УГІДДЯХ	30
Ковальська Т.А., Дрожжана О.У. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ В СФЕРІ ОХОРОНИ ПРАЦІ	34
Кондель В. М., Титаренко В. М., Молчанов П. О. ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ КУЛЬТУРИ БЕЗПЕКИ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ У ПРОЦЕСІ ВИВЧЕННЯ БАЗОВОЇ ЗАГАЛЬНОВІЙСЬКОВОЇ ПІДГОТОВКИ	36
Лапенко Т.Г. ПРОБЛЕМИ ОХОРОНИ ПРАЦІ В СІЛЬСЬКОМУ ГОСПОДАРСТВІ І ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ	41

Лапенко Т.Г., Колотій С.Ю. ЗНАЧЕННЯ ОСОБИСТОГО ФАКТОРА У ВИНИКНЕННІ ВИРОБНИЧОГО ТРАВМАТИЗМУ І НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ НА ВИРОБНИЦТВІ	43
Левашова Ю.С., Макарова К.Є., Шевченко Є.В. АНАЛІЗ ТА УСВІДОМЛЕННЯ ЗАГРОЗ НА РОБОЧИХ МІСЦЯХ ПРИ ВИКОНАННІ РОБІТ МЕТИЗНОГО ВИРОБНИЦТВА	46
Левашова Ю.С., Сінякова С.Ю. АНАЛІЗ ВПЛИВУ ФОРМАЛЬДЕГІДУ НА БЕЗПЕКУ ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ ЛЮДИНИ В УМОВАХ УРБАНІЗОВАНИХ ТЕРИТОРІЙ	48
Лесікова А.С., Дрожжана О.У. БЕЗПЕКА ПРАЦІ ПРИ РОБОТІ У БАКТЕРІОЛОГІЧНІЙ ЛАБОРАТОРІЇ	51
Опара Н.М., Гаркуль В.В. ДОРОЖНІ РИЗИКИ ПІД ЧАС ВІЙНИ	54
Опара Н.М., Полулях В.Є. АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ БЕЗПЕЧНОЇ ПРОФІЛАКТИКИ ЗООАНТРОПОНОЗІВ	58
Петраш Р.В., Петраш О.В., Попович Н.М., Бондар Л.В. ОХОРОНА ПРАЦІ ПРИ ВЛАШТУВАННІ ГРУНТОЦЕМЕНТНИХ ЕЛЕМЕНТІВ	61
Пічкур Т.В. ПСИХОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ПОПЕРЕДЖЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ СИТУАЦІЙ І НЕЩАСНИХ ВИПАДКІВ НА ВИРОБНИЦТВІ	64
Попович Н.М., Бондар Л.В., Петраш Р.В., Петраш О.В. ОХОРОНА ПРАЦІ ПРИ ВІДБУДОВІ ТА РЕКОНСТРУКЦІЇ ПОШКОДЖЕНИХ ВІЙНОЮ БУДІВЕЛЬ І СПОРУД	66
Розумний О.М. ОЦІНЮВАННЯ РИЗИКІВ НЕБЕЗПЕК, ЩО ВИНИКАЮТЬ ПІД ЧАС ПОЛЬОВИХ РОБІТ У СІЛЬСЬКОМУ ГОСПОДАРСТВІ	68
Савченко О.А., Дударь Н.І. ТЕХНІКА БЕЗПЕКИ ГЕОДЕЗИСТА ПРИ РОБОТІ НА БУДІВЕЛЬНИХ МАЙДАНЧИКАХ	71
Сорочинська О.Л. СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ В УПРАВЛІННІ БЕЗПЕКОЮ ПРАЦІ	73
Уряднікова І.В. ВІРТУАЛЬНІ МОДЕЛІ В УПРАВЛІННІ БЕЗПЕКОЮ СИСТЕМ ВОДООЧИЩЕННЯ	77

Чимбір А., Фірман В.М.
ОРГАНІЗАЦІЯ БЕЗПЕЧНОГО НАВЧАЛЬНОГО СЕРЕДОВИЩА В
ОСВІТНІХ ЗАКЛАДАХ 79

Шніткова О.С., Дрожжана О.У.
БЕЗПЕКА ПРАЦІ З ДРІБНИМИ ТВАРИНАМИ 83

Ярошович І.Г.
НОВІТНІ ПРАКТИКИ ТА АКТУАЛЬНІ ЗАГРОЗИ У СФЕРІ
БЕЗПЕКИ ТА ОХОРОНИ ПРАЦІ 86

СЕКЦІЯ «ЦИВІЛЬНИЙ ЗАХИСТ НАСЕЛЕННЯ»

Бондаренко В.П.
ЛЮДСЬКИЙ ЧИННИК І БЕЗПЕКА 89

Нікітін А.А., Мещераков І.С.
АНАЛІЗ ПОНЯТТЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ШКОДИ ВНАСЛІДОК
НАДЗВИЧАЙНОЇ СИТУАЦІЇ 91

Опара Н.М., Дударь Н.І.
БЕЗПЕЧНІ ПРАВИЛА ПОВОДЖЕННЯ З МІНАМИ ТА ІНШИМИ
ВИБУХОНЕБЕЗПЕЧНИМИ ПРЕДМЕТАМИ 94

Фірсов С. А., Дикань С. А.
НАВЧАННЯ ЗДОБУВАЧІВ ОСВІТИ ПИТАННЯМ ЦИВІЛЬНОГО
ЗАХИСТУ – АКТУАЛЬНА ПРОБЛЕМА СЬОГОДЕННЯ 98

СЕКЦІЯ «ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА»

Бондар Л.В., Петраш Р.В., Попович Н.М., Шульгін В.В.
ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА В БУДІВНИЦТВІ ПІД ЧАС ВІЙНИ
В УКРАЇНІ 102

Кенгерлі А.Г.
ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА ДОВКІЛЛЯ 104

Мацько П.І., Огородник І.В., Клочун І.А., Онищук О.Р.
ВІЙСЬКОВА АГРЕСІЯ ПРОТИВНИКА ЯК ДЖЕРЕЛО
НЕБЕЗПЕЧНИХ ФАКТОРІВ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ
НА ЕКОЛОГІЧНУ БЕЗПЕКУ 105

Опара Н.М.
ПРОБЛЕМИ ЕКОЛОГІЇ ТА ЗДОРОВ'Я ЛЮДИНИ 108

Писаренко В.М., Піщаленко М.А., Логвиненко В.В.
ЕКОЛОГІЧНА ПАРАДИГМА ЗАХИСТУ РОСЛИН ЗА ОРГАНІЧНОГО
(ВУГЛЕЦЕВОГО) ЗЕМЛЕРОБСТВА 112

умови стерильності та використання засобів особистого захисту (ЗІЗ). Системи моніторингу можуть автоматично відстежувати важливі параметри, наприклад, температуру, вологість та стан вентиляції [3].

Перевірки та аудит є основними методами контролю безпеки. Вони включають внутрішні та зовнішні перевірки, що дозволяють оцінити ефективність заходів безпеки та виявити слабкі місця. За результатами оформлюються звіти з висновками та рекомендаціями щодо коригувальних заходів [2].

Оцінка ризиків дає можливість визначити потенційні загрози безпеки здоров'ю персоналу. Це передбачає аналіз типів біологічних агентів, шляхів їх передачі та можливих проблем з обладнанням. Важливо впроваджувати коригувальні заходи для зниження ризиків, зокрема оновлення процедур, інструкцій та заміну застарілого обладнання [2].

Отже, з метою забезпечення захисту у бактеріологічних лабораторіях, важливо здійснювати безперервне підвищення кваліфікації персоналу, організовувати систематичні інструктажі та практичні навчання, а також актуалізувати знання щодо нових видів хвороботворних агентів та сучасних технологічних розробок. Не менш важливим є контроль за технічним станом обладнання і засобів індивідуального захисту (ЗІЗ), а також впровадження автоматизованих систем контролю для оперативного виявлення будь-яких відхилень від встановлених стандартів[2]

Список використаних джерел

1. Державні санітарні правила та норми, гігієнічні нормативи. Правила влаштування і безпеки роботи в лабораторіях (відділах, відділеннях) мікробіологічного профілю ДСП: Правила № 1 від 28.01.2002 р. №9.9.5.-080-02. URL: <https://surli.cc/shrcox>
2. Методи дотримання біологічної безпеки в лабораторних умовах: веб.сайт. URL: <https://surli.cc/dvemrg> (дата звернення 30.03.2025р.)
3. Посібник ВООЗ з лабораторної біобезпеки (четверте видання): URL: <https://surl.li/apnvpc>

ДОРОЖНІ РИЗИКИ ПІД ЧАС ВІЙНИ

Опара Н.М., кандидат сільськогосподарських наук, доцент,
професор кафедри механічної та електричної інженерії,
Гаркуль В.В., директор ТОВ «Автошкола «Академія»»
Полтавський державний аграрний університет
м. Полтава

Відповідно статистичних даних Патрульної поліції України минулого року трапилося 25781 аварія з потерпілими, 3202 людини загинули, 320023 особи травмовано

У Полтавській області на вересень 2024 року сталися 2563 ДТП, з постраждалими – 639, в них постраждали – 818 людей, загинули – 63 людини

Серед інцидентів, які найбільш часто зустрічаються варто виділити наступні [1]:

1. Зіткнення
2. Наїзд на пішохода.
3. Наїзд на перешкоду

Серед причин ДТП лідерами є:

- Керування транспортним засобом у стані сп'яніння (алкогольного, наркотичного).
- Недотримання дистанції.
- Перевищення безпечної швидкості.
- Перевищення правил маневрування.
- Перехід пішоходів в невстановленому місці.
- Порушення правил проїзду пішохідних перехресть.

Причини такого зростання аварійності на дорогах в цілому зрозумілі і майже усі вони так чи інакше пов'язані з військовим станом.

1. Блокпости і інші штучні перепони.

На початку російського вторгнення захисні споруди встановлювалися на всій території нашої країни. Згодом в регіонах, які є відносно безпечними, вони були частково демонтовані, але в деяких регіонах такі конструкції ще залишаються актуальними.

Враховуючи, що найбільш часто порушення правил є перевищенням швидкості, зрозуміло, що часто водії просто не встигають зреагувати на наявність такої перешкоди на дорозі.

2. Відсутність дорожніх знаків.

Ця проблема актуальною для регіонів, які є або були наближеними до зони бойових дій і знаходилися (або знаходяться і зараз) під загрозою ворожого наступу.

Для ускладнення такого наступу з доріг вилучалися або зафарбовувалися знаки, що позначали початок і закінчення населених пунктів, пов'язані з цим обмеженням швидкості. Поступово знаки були відновлені, але не усі і не скрізь [2]. Адже загроза, на жаль, ще не пройшла.

3. Емоційний стан учасників дорожнього руху.

Українським Інститутом майбутнього було проведено дослідження, в рамках якого 41% українців відзначили, що їх емоційний стан погіршився, а 57% вказали, що тривога – це сама часта емоція, яку вони відчують. Зрозуміло, що такі психологічний стан не кращим чином відображається на швидкості реакції і на стилі водіння.

4. Переїзд людей в інші регіони через військові дії.

На початку російського вторгнення зріст дорожніх пригод через скупчення людей та транспортних засобів відбувався в західних областях країни. І це був не просто щільний трафік, адже новоприбулі не знали місцевості, особливостей ландшафту, відчували себе на дорозі невпевнено. До того ж, не дивлячись на офіційні правила дорожнього руху (ПДД), у кожному регіоні існують певні традиції водіння: десь звикли їздити швидше, десь

«агресивніше», а десь не завжди дотримуються правил пріоритету. Все це у сукупності ніяк не робить дорожній рух простіше.

З часом ситуація на Заході країни нормалізувалась: хтось поїхав за кордон, хтось повернувся додому, через необхідність приступити до роботи, інші – адаптувалися на новому місці. А проблеми, пов'язані з великою кількістю переміщених осіб, пересунулися до центральних та східних регіонів, куди багато людей переїхало від епіцентру бойових дій [1].

5. Проблеми з освітленням.

Відключення електрики, які відбувалися і продовжують відбуватися в окремих регіонах, через ворожі обстріли, стають причиною великої кількості ДТП, особливо за участю пішоходів.

Не дивлячись на усі попередження про необхідність світловідбивних елементів на одязі, використання ліхтариків і т.ін. в темну пору доби, багато людей нехтують цими методами власної безпеки.

На даний час до вище перелічених дорожніх складностей додалася ще одна, пов'язана з електричними засобами пересування.

У березні 2023 року в Україні вступив у силу закон, відповідно якому електричні самокати, гіроскутери і інші подібні пристосування для пересування були визнані транспортними засобами.

Це суттєво полегшило життя пішоходам, яким до цього доводилось ділити з самокатниками пішохідні доріжки, але додає проблеми автомобілістам. Адже водії електричного транспорту не отримують водійського посвідчення, досить часто не розбираються у правилах дорожнього руху.

Також через свій невеликий розмір електричні засоби і їх користувачі часто потрапляють в так звані «сліпі зони» водіїв, що створює додаткові ризики. Для зменшення ризику і керування безпечніше необхідно враховувати таку кількість зовнішніх факторів, що вимагають від водіїв особливої уваги на дорозі.

Фахівці в таких випадках рекомендують застосовувати прийоми та стратегії так званого «захисного стилю водіння», що дозволяє зменшити ризик ДТП незалежно від дорожніх умов і дій інших учасників руху [1].

1. Безпечна дистанція.

Залишайте достатньо місця між своїм транспортним засобом і іншим. Важливо, що цей показник повинен бути виміряний не у метрах, а у секундах. Визначіть, скільки секунд Вам потрібно при певній швидкості для того, щоб відреагувати на зміни дорожніх обставин і загальмувати? Власне такою і повинна бути дистанція.

2. Відповідна швидкість.

І це навіть не про те, що треба дотримуватися вимог ПДД по швидкості. Це – про відповідність швидкості руху поточним дорожнім умовам. Змінився транспортний потік? Почався дощ? Швидкість повинна буди відкоригована.

3. Зрозумілість дій іншим учасникам руху.

Будьте передбачувані на дорозі, давайте іншим учасникам достатньо часу для того, щоб відреагувати на Ваші наміри і дії. Завжди використовуйте

сигнали повороту; не змінюйте полосу руху занадто різко; взагалі намагайтесь рухатися як можна плавніше.

4. Не відволікайтесь.

Основна причина аварій на дорозі – це власне відсутність уваги на дорозі. Телефонні розмови, емоційне спілкування з пасажирами, вже не кажучи про їжу або відправку повідомлень за кермом – це все варто собі строго заборонити.

5. Перевірка «сліпих зон».

Перед початком руху, зміною полоси або поворотом завжди перевіряйте свої «сліпі зони». Пам'ятайте про велосипедистів, водіїв електротранспорту, мотоциклістів, які через свій невеликий розмір можуть залишатися непоміченими. Для цього важливо завжди мати чисті і правильно налаштовані дзеркала.

6. Передбачення дій інших водіїв.

Для цього відслідковуйте дорогу не тільки попереду, але і позаду свого авто. Якщо Ви побачите, що інший водій рухається нерівно, або занадто швидко, або порушує правила – слід заздалегідь відкоригувати свій рух.

7. «Сканування» дороги.

Відстежуйте дорогу попереду і збоку і будьте уважні до всіх дорожніх знаків і потенційних небезпек, таким як штучні перепони, попереджувачі написи, з'єднання транспортних засобів, пішохідні переходи, будівельні зони.

Зміни правил на час війни стосується використання відеореєстраторів. Це необхідно для того, щоб уникнути розголошення інформації про переміщення сил ЗСУ і планах нашої армії. Дане правило діє на всій території України. Встановлювати реєстратори заборонено на усіх видах авто техніки. З цієї ж причини заборонено проводити фотозйомку ряду об'єктів, в тому числі – доріг загального користування, в також ряду інфраструктурних об'єктів, блокпостів, української військової техніки, як під час переміщення, так і в місцях дислокації.

У зв'язку з тим, що в Україні виник дефіцит кваліфікованих водіїв вантажних автомобілів, на час дії військового стану керувати великовантажками можуть і ті, в кого відкрита категорія тільки на легкові авто.

Якщо Ваше водійське посвідчення протерміноване – згідно постанови Кабінету Міністрів України термін його дії продовжується. Звернутися у відповідні органи для заміни водійського посвідчення Ви зможете через місяць після відміни військового стану.

Якщо Ви порушили правила під час їзди у військовий час, Вас можуть відправити на комісію з метою зарахувати в армію. Це в першу чергу стосується тих, хто порушує встановлену комендантську годину, злісно порушує правила дорожнього руху і веде себе з порушенням при проїзді блокпостів.

Передбачення складних ситуацій допоможе прискорити реакцію у випадку небезпеки.

Якщо підбити підсумки, то загальною умовою «захисної» поведінки на дорозі повинна бути проактивність і прийняття усіх можливих заходів по

зменшенню ризику аварій. Така поведінка робить дорогу безпечніше не тільки для самого водія, але і для інших учасників руху.

Список використаних джерел

1. Дорожні ризики під час війни: які вони, чому трапляються та як їх уникнути?: веб-сайт. URL: <https://surl.li/minojr> (дата звернення 3.04.2025 р.)
2. Дорожня галузь в умовах війни: виклики та рішення: веб-сайт. URL: <https://surl.li/sswmje> (дата звернення 3.04.2025 р.)

УДК 614.4

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ БЕЗПЕЧНОЇ ПРОФІЛАКТИКИ ЗООАНТРОПОНОЗІВ

***Опара Н.М.**, кандидат сільськогосподарських наук, доцент,
професор кафедри механічної та електричної інженерії,
Полулях В.Є., здобувач вищої освіти ступеня магістра
Полтавський державний аграрний університет
м. Полтава*

Заразні хвороби (інфекційні і паразитарні) займають важливе місце серед усіх захворювань людини і тварин.

Через властивість передаватися від одного до іншого живого організму (людини або тварини) до інших і широко (масово) розповсюджуватися вони вважаються небезпечними хворобами, а проблема інфекційної патології є досить складною в біологічному, економічному, соціальному аспектах.

В даний час в цілому вивчено більше 7000 видів бактерій, 4000 видів вірусів, більше 100 видів бактеріофагів і мікоплазм, і до 12000 видів грибів.

Зооантропонози, антропозонози – група інфекційних і інвазійних хвороб, загальних для тварин і людини.

Зооантропоноз (зворотній зооноз) – збудник переважно циркулює в популяції тварин, при контакті з якими можливо зараження тварин.

Антропозоноз – збудник може циркулювати в популяції людей, тварини заражаються від людей [3].

Джерелом збудника зооантропонозів для людини є перш за все тварини. В переважній більшості це ті, з якими людина часто стикається в процесі господарської діяльності та в побуті: кімнатні і сільськогосподарські тварини, гризуни, а також дикі тварини – об'єкти полювання, і ті з якими людина стикається під час збору грибів та ягід у лісі.

Також це тісний побутовий контакт з тваринами, пов'язаний з доглядом, годуванням, експлуатацією, промисловим полюванням, наданням хворим тваринам лікувальної допомоги.

Щорічно зоонозами заражається біля 2,6 мільярдів людей. Відомо біля 100 захворювань зооантропонозної природи. Для більшості зооантропонозів характерна природна вогнищевість [1].