УДК 131.101

О СОЦИАЛЬНО-ТРУДОВЫХ ПРОБЛЕМАХ ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

*О.Ю.Воронков*

Омский государственный технический университет, г. Омск, Россия

*Аннотация –* Безопасность труда водителей транспортных средств определяется условиями труда, в которых они работают. Эти условия довольно часто не соответствуют санитарно-гигиеническим и другим нормативным требованиям. При работе в данных неблагоприятных условиях актуальным становится вопрос обеспечения безопасных условий труда водителей.

Целью статьи является анализ социально-трудовых проблем водителей транспортных средств.

Поставленные задачи:

1) описание вреда, наносимого физическому и психическому здоровью водителей, воздействием вредных (опасных) производственных факторов;

2) выделение показателей вредных (опасных) факторов, определяющих условия труда водителей;

3) дифференциация социально-трудовых проблем водителей транспортных средств для проведения дальнейшего исследования.

В ходе исследования применялись общенаучные методы: обобщение, дедукция, наблюдение и др.

Результатом исследований является дифференциация социально-трудовых проблем водителей транспортных средств.

Основной вывод состоит в том, что для решения социально-трудовых проблем водителей необходим всесторонний, углубленный анализ условий и охраны труда, проводимый с помощью научных методов исследований.

*Ключевые слова:* безопасность, водители, транспортные средства, социально-трудовые проблемы, вредные факторы

Безопасность профессиональной деятельности водителей транспортных средств, здоровье, а подчас и жизнь во многом зависят от условий труда, в которых они работают, и характера трудового процесса и производственной обстановки.

По данным статистики, при работе в неблагоприятных условиях труда среди водителей (машинистов), начиная примерно с 45 лет, то есть еще до наступления пенсионного возраста, нередко наблюдается уход из своей профессии. Около 40 % водителей получают инвалидность при сердечно-сосудистых заболеваниях в возрасте до 50 лет. Кроме того, у водителей регистрируются такие профессиональные заболевания, как отравления угарным газом, этилированным бензином, вибрационная болезнь, токсико-пылевой бронхит, сенсоневральная тугоухость, простатит [1], заболевания опорно-двигательного аппарата и периферической нервной системы. Возможны острые отравления выхлопными газами при неотрегулированной работе двигателя и бензиновые пневмонии от попадания бензина в легкие при его засасывании через шланг. Также в результате нервно-психических перегрузок возникает гипертоническая болезнь, в разных городах страны ею страдают (и при этом продолжают работать) 18—20 % водителей. Около 1/3 всех заболеваний с временной утратой трудоспособности и половина причин инвалидности у водителей автомобилей обусловлены ишемической болезнью сердца. Относительно часто начало гипертонической болезни связано с так называемыми реактивными состояниями, возникающими у водителей после дорожно-транспортного происшествия. Из-за работы в вынужденной позе у них наблюдаются застой венозной крови в нижней части тела и предрасположенность к геморрою и варикозной болезни (преимущественно нижних конечностей). Частая задержка мочеиспускания из-за безостановочной езды может стать причиной рака мочевого пузыря. У 3% водителей причиной выхода на инвалидность являются заболевания нервно-психической сферы. Помимо описанных заболеваний, недостаточно благоприятные условия труда водителей вызывают заболевания органов дыхания (до 50 % от всех болезней), желудочно-кишечного тракта, периферической нервной системы, женской половой сферы (по 6-7%) [2].

Условия труда водителя определяются следующими вредными и опасными производственными факторами. В первую очередь, это психофизиологические факторы: напряженность и тяжесть трудового процесса.

Условия труда по фактору напряженность труда оцениваются как вредные по следующим показателям:

– содержание работы;

– восприятие сигналов (информации) и их оценка;

– распределение функций по степени сложности задания;

– характер выполняемой работы.

Группа данных показателей характеризует интеллектуальные нагрузки, возникающие вследствие восприятия водителем большого количества и разнообразия информации (сигналы светофоров, знаки безопасности, дорожное покрытие, неожиданные препятствия, звуковые сигналы и пр.), внешней, идущей с улицы, и внутренней, с приборного щитка кабины, пассажиров. Увидеть, услышать, прочувствовать, распознать, осмыслить от 3 до 5 важных сигналов в 1 минуту, более 200 за 1 час, свыше 1600 за 8-часовую рабочую смену и в условиях дефицита времени моментально принять решение — такова основа для большой нервно-психической перегрузки у водителя. К перечисленным показателям добавляется группа показателей эмоциональных нагрузок:

– ответственность за конечный результат собственной деятельности и повышенная значимость допущенной ошибки. Когда сроки и качество доставки людей (грузов) являются приоритетными задачами, и невыполнение этих условий ставит под угрозу достижение поставленной цели;

– степенью риска для собственной жизни и жизни пассажиров или других участников дорожного движения в условиях интенсивного городского движения. Примерами такого показателя могут являться: резкое торможение, обгон, проезд нерегулируемого перекрестка, встраивание в транспортный поток и выезд из него, а для машинистов строительной, дорожной и другой техники — работа на откосах, совместная работа с другими транспортными средствами.

Также значимым показателем являются режимы труда и отдыха. Примером может служить работа в ночное время и продолжительные многочасовые переезды без регламентированных перерывов для отдыха.

Следующий по степени значимости вредный производственный фактор — тяжесть трудового процесса. Физические перегрузки у водителя определяются следующими показателями:

– динамические нагрузки, результатом которых являются боли в районе шейно-плечевых суставов и связочного аппарата из-за частых поворотов (90-150 раз за 1 час) головы на 50-130° (к зеркалам заднего вида, дверям, пассажирам);

– однотипные движения, связанные с частотой нажима педалей ногами, обращение к рычагам, штурвалам;

– вынужденная рабочая поза «сидя» в течение длительного времени.

Далее необходимо назвать значительную и постоянную производственные вибрацию и шум, превышающие предельно допустимые уровни, а также инфразвуковые колебания, загазованность воздуха оксидом углерода (угарным газом), оксидами азота, бензином, акролеином, канцерогенными и другими продуктами сгорания топлива, запыленность, пониженные или повышенные показатели микроклимата, недостаточную освещенность.

Социально-трудовые проблемы обеспечения безопасных условий труда водителей транспортных средств можно разделить на ряд проблемных секторов, а именно секторы:

– планирования и реализации профилактических мероприятий;

– определения затрат на обеспечение безопасных условий труда;

– проведения анализа несчастных случаев и профессиональных заболеваний;

– оценки ущерба (потенциального и фактического);

– оценки состояния условий и охраны труда.

Каждый из обозначенных секторов социально-трудовых проблем порождает и состоит в свою очередь из ряда косвенных и прямых социально-трудовых подпроблем, от определения необходимого количества и содержания которых зависит достижение конечной цели, поставленной перед каждым сектором и заключенной в его названии.

Сектор социально-трудовой проблемы планирования и реализации профилактических мероприятий зависит от решения следующих подпроблем [3]:

– необходимость назначения и определение рациона лечебно-профилактического питания;

– определение необходимости проведения и видов медицинских осмотров;

– определение содержания и методы проведения обучения, инструктирования, стажировки и проверки знаний по охране труда;

– проведение качественного профотбора;

– обеспечение качественного расследования несчастных случаев и профессионально обусловленных заболеваний;

– качественное составление отчетов по условиям труда и травматизму;

– проведение различных видов контроля и исследований условий труда (аудиты, специальная оценка, многоступенчатый и производственный виды контроля, обеспечение СИЗ и др.).

Следующий сектор подразумевает решение подпроблем, связанных с определением объема и целесообразностью затрат на обеспечение безопасных условий труда. А именно определение суммы расходов:

– общих на охрану труда;

– направленных на улучшение условий труда;

– компенсационного характера, обусловленных работой в неблагоприятных условиях труда;

– по возмещению вреда пострадавшим в связи с несчастными случаями на производстве и профессиональными заболеваниями;

– на надбавки (скидки) к страховым тарифам;

– на модернизацию основных фондов.

Сектор проведения анализа несчастных случаев и профессиональных заболеваний определяется подпроблемами, связанными с несчастными случаями и профессиональными заболеваниями работников. В данном случае подразумевается определение:

– коэффициента частоты несчастных случаев;

– коэффициента тяжести несчастных случаев;

– частоты несчастных случаев со смертельным исходом;

– обобщенных трудовых потерь;

– частоты профессиональной заболеваемости;

– производственно обусловленной общей заболеваемости.

В секторе оценки ущерба обозначаются подпроблемы, связанные с определением материальных и финансовых затрат, понесенных от нанесенного ущерба:

– для инструментов, приспособлений и оборудования;

– от перебоя (простоя) в производственном процессе;

– от изменения размера страхового взноса;

– по зарплате в период отпуска по нетрудоспособности;

– качеству производственного процесса;

– ущерба по объему производства;

– дополнительных административных затрат.

Наряду с описанными секторами важное место занимает сектор оценки состояния условий и охраны труда. Он состоит из следующих подпроблем:

– определение количества рабочих мест, подлежащих идентификации и обследованию при проведении специальной оценки условий труда;

– количества работников, работающих в неблагоприятных условиях;

– количественной оценки состояния условий труда на производстве;

– соблюдения правил по охране труда работниками;

– безопасной эксплуатации оборудования;

– выполнения плановых работ по охране труда;

– состояния организации рабочих мест;

– состояния производственного процесса;

– состояния производственного помещения (кабины);

– состояния производственной территории.

Таким образом, совершенно очевидно, что проблемы обеспечения условий труда водителя (машиниста) различных транспортных средств очень важны, т.к. последние могут оказывать негативное влияние на состояние здоровья работника, что требует особого внимания и нахождения путей их решения.

Библиографический список

1. Пудовкин, А. В. Клинико-эпидемиологические особенности хронического простатита у профессиональных водителей автотранспорта: Автореф. дис. канд. мед. наук. – СПб., 2009.

2. Условия труда и профессиональные заболевания. Условия труда водителя. Экономический сайт EcoUniver.соm — [Электронный ресурс] — Режим доступа:  <http://ecouniver.com/6468-usloviya-truda-i-professionalnye-zabolevaniya.html.-> Дата обращения: 01.06.2015;

3. Крысов И.С., Сердюк В.С. Повышение эффективности управления условиями труда на основе панелей индикаторов: матер. междунар. науч.-практ. конф. “Социально-экономические проблемы формирования трудовых отношений”.- Омск: Изд-во ОмГТУ, 2008. - 300 с.