

УДК 614.86

ОБУЧЕНИЕ ОХРАНЕ ТРУДА ВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ – ОСНОВА БЕЗОПАСНОСТИ

*Г.В. Карпенко, кандидат технических наук, доцент
В.И. Курдюмов, доктор технических наук, профессор
А.А. Павлушин, доктор технических наук, доцент
М.А. Карпенко, кандидат технических наук, доцент
ФГБОУ ВО Ульяновская ГСХА
Тел. 89093566208; e-mail: karpenko.galina@yandex.ru*

Ключевые слова: транспортные средства, обучение охране труда, дорожно-транспортные происшествия, травматизм, пострадавшие.

В данной статье проведен анализ травматизма при эксплуатации транспортных средств на основании статистических данных по Ульяновской области и РФ, распределение ДТП по дням недели, времени суток и категориям пострадавших.

Одним из основных социально-экономических факторов развития современного общества является создание безопасных условий труда работающих, снижение уровня производственного травматизма и профессиональных заболеваний.

При использовании транспортных средств в агропромышленном производстве создаются самые разнообразные условия эксплуатации транспорта, обуславливаемые производственной необходимостью. Поэтому к профессии водителя, его навыкам, мастерству и психологическому состоянию предъявляются повышенные требования.

Ежегодно в результате нарушений требований безопасной эксплуатации транспортных средств происходит до 20 % несчастных случаев с летальным исходом на производстве [1]. С количественным ростом транспортных средств и наращиванием скоростей их движения проблема безопасности дорожного движения будет требовать повышенного внимания. Это и подготовка квалифицированных кадров, конструирование новых, более надежных транспортных средств и совершенствование

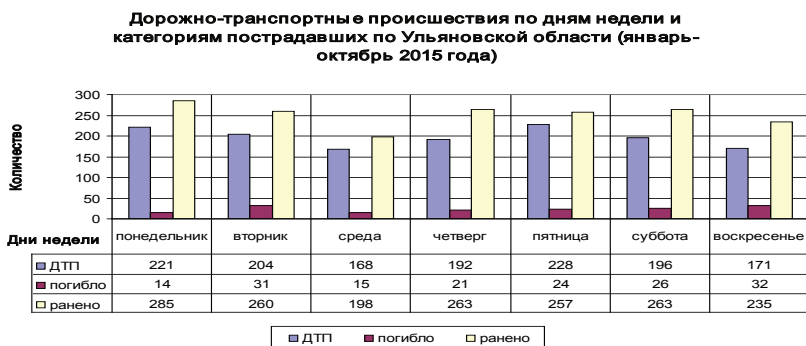


Рисунок 1 - Количество ДТП по дням недели и категориям пострадавших по Ульяновской области (январь – октябрь 2015 г.)

ние правил движения. Анализируя данные статистики можно отметить, что из трех звеньев системы «автомобиль-водитель-среда движения», звено «водитель» является наиболее важным и вместе с тем наиболее уязвимым. Соответственно, большинство дорожно-транспортных происшествий (ДТП) происходит по вине водителей [2].

Большое значение имеет анализ распределения ДТП по времени. Количество ДТП с пострадавшими, число погибших и раненых по Ульяновской области по дням недели за период с января 2015 г. по октябрь 2015 г. представлены на рисунке 1, по Российской Федерации на рисунке 2 [3].

Самыми аварийными днями недели по Ульяновской области являются понедельник, вторник и пятница, 48 % ДТП от их общего количества совершены в эти дни. По РФ самыми аварийными днями недели являются пятница, суббота и воскресенье. Это связано с увеличением интенсивности движения, особенно в пятницу, стремление водителей быстрее выехать из городов на отдых или вернуться из рейса, что приводит к нарушениям требований ПДД, скоростных режимов и зачастую приводит к трагическим последствиям [3, 4].

Количество ДТП с пострадавшими, число погибших и раненых по Ульяновской области по времени суток за период с января 2015 г. по октябрь 2015 г. представлены на рисунке 3, по Российской Федерации на рисунке 4 [3].

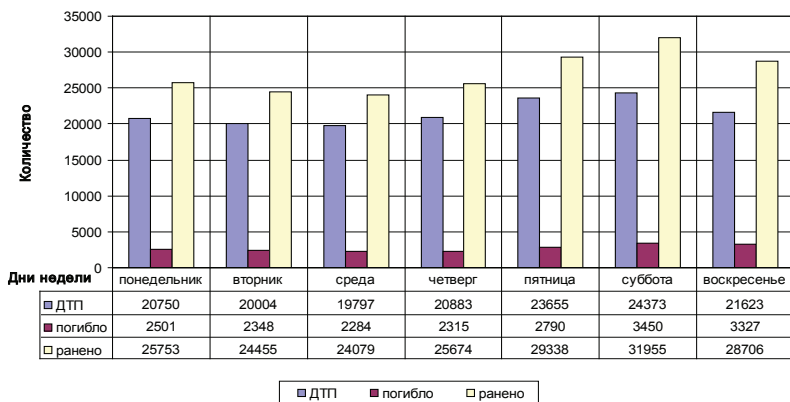


Рисунок 2 - Количество ДТП по дням недели и категориям пострадавших по Российской Федерации (январь – октябрь 2015 г.)

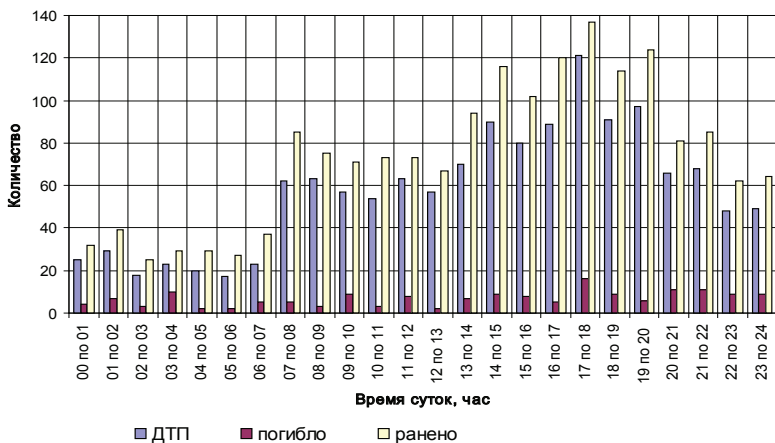


Рисунок 3 - Количество ДТП по времени суток и категориям пострадавших по Ульяновской области (январь – октябрь 2015 г.)

По данным статистики можно отметить, что пик аварийности по Ульяновской области приходится на период суток от 14 до 20 часов, по РФ – от 17 до 21 часа. Самой высокой тяжестью последствий отмеча-

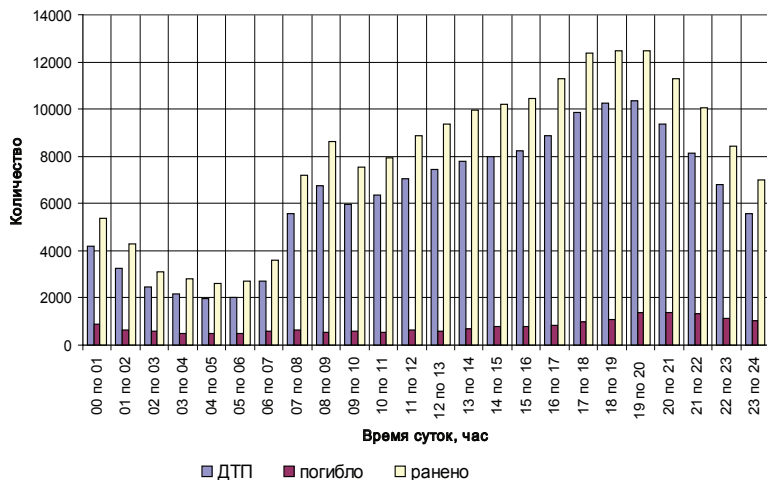


Рисунок 4 - Количество ДТП по времени суток и категориям пострадавших по Российской Федерации (январь – октябрь 2015 г.)

ются ДТП в ночные часы в промежутке от 03.00 часа до 04.00 часов по Ульяновской области и от 00.00 часа до 01.00 часа по РФ, несмотря на то, что интенсивность движения уменьшается в десятки раз. Наибольшее число погибших при ДТП в вечерние часы - с 17.00 по 18.00 по Ульяновской области и с 19.00 по 22.00 по РФ, что связано с увеличением интенсивности дорожного движения в часы пик.

Более 25 % ДТП в это время совершается водителями в нетрезвом состоянии. В состоянии алкогольного опьянения водителями совершено каждое девятое ДТП. Следует отметить, что основная доля ДТП (около 80 %), совершенных нетрезвыми водителями приходится на владельцев индивидуального транспорта. Просматривается тенденция увеличения данного вида ДТП с увеличением водительского стажа [5, 6].

Поэтому при решении проблем безопасности движения наряду с методами контроля за техническим состоянием транспортных средств, проведением предрейсовых осмотров водителей, выполнением других профилактических мер важнейшее место занимает вопрос подготовки квалифицированных кадров. Ответственность за безопасную эксплуатацию транспортных средств, включая надлежащую подготовку водителей, в соответствии с законодательством возложена на его владельца.

Надежность водителя зависит от его квалификации и опыта, то есть от его подготовленности.

Фактор подготовленности обусловлен профессиональными навыками и психологической подготовленностью водителя.

Формирование навыков управления автомобилем происходит уже в процессе обучения. Затем они совершенствуются в процессе труда, в различных дорожных ситуациях. Мастерство водителя зависит и от усвоенных знаний, а также умения и навыка.

Обучение водителей безопасности движения и охране труда имеет специфические особенности, методы. Выбор методов обучения осуществляется на основе анализа ошибок пострадавших при ДТП.

Проводя инструктажи по охране труда с водителями автотранспорта, обучение безопасному труду должно сводиться к тому, что кроме психомоторных навыков, большое внимание должно уделяться развитию мыслительных способностей инструктируемого. У водителя должно выработаться умение критически оценивать различные трудовые задачи, быть готовым к действиям в новых неожиданно возникающих ситуациях. Инструктажи должны сопровождаться: разъяснением конкретных причин практических примеров дорожно-транспортных происшествий, несчастных случаев на территории предприятия; тестированием по правилам дорожного движения; информированием о проведении ГИБДД акций по безопасности движения, о природных и погодных изменениях; о медицинских осмотрах, организованных работодателем, о материальных поощрениях за работу без аварий и нарушений правил дорожного движения [7]. Водителя предупреждают, что употребление алкоголя, наркотических средств, а также табакокурение являются постоянными факторами, повышающими индивидуальную подверженность человека опасности несчастного случая. Он инструктируется о безопасных маршрутах движения, о контроле на линии, проводимом работодателем и его последствиях, о ежемесячной сверке нарушений правил дорожного движения водителями с данными ГИБДД по месту регистрации транспорта работодателя.

Вместе с обучением всегда важно воспитание безопасного поведения. Необходимость воспитания безопасному поведению вытекает из анализа несчастных случаев, который показал, что более 90% ДТП было связано с «личным фактором», причем наибольший удельный вес здесь имело негативное отношение к правилам дорожного движения, неисполнительность, невнимательность, т.е. те качества водителей, которые зависят главным образом от воспитания [8].

Безопасная деятельность водителя является следствием правильного отношения к вопросам охраны труда, его настрою на работу без ДТП, которые зависят от психологического настроения на безопасность всего коллектива.

Для создания такого настроения нужна общая политика на предприятии, которая зависит от работодателя.

Библиографический список

1. Карпенко Г.В. Особенности условий труда водителей транспортных средств // Материалы Всероссийской научно-практической конференции «Аграрная наука и образование в реализации национального проекта «Развитие АПК». - Ульяновск: УГСХА, 2006. – С.111-113.
2. Карпенко, Г.В. Анализ причин травматизма на предприятиях АПК Ульяновской области // Вестник УГСХА: Механизация сельского хозяйства, №11, 2004. – С. 149-154.
3. <http://www.gibdd.ru>.
4. Курдюмов, В.И. Безопасность жизнедеятельности в терминах и определениях. Словарь / В.И. Курдюмов, Г.В. Карпенко. - Ульяновск: УГСХА, 2009. – 65 с.
5. Пирюшова, А.Н. Анализ травматизма и заболеваемости на предприятиях АПК в РФ / А.Н. Пирюшова, Е.С. Турутина, Г.В. Карпенко // Материалы II Всероссийской студенческой научной конференции «В мире научных открытий». – Ульяновск, ГСХА им. П.А. Столыпина, 2013, т. II, ч.2. – С. 110-113.
6. Карпенко, М.А. Выбор и обоснование методики экспериментальных исследований износа деталей при вводе присадочных материалов // Вестник Ульяновской государственной сельскохозяйственной академии, 2002. - № 7. – С. 23-27.
7. Лапшин, Ю.А. Безопасность жизнедеятельности. Практикум: учебное пособие для выполнения практических работ. (Допущено Министерством сельского хозяйства РФ) / Ю.А. Лапшин, Г.В. Карпенко. - Ульяновск: УГСХА, 2011. – 195 с.
8. Кулагин, Д.В. Социально-экономические проблемы обеспечения безопасности труда работников на предприятиях системы АПК / Д.В. Кулагин, Т.В. Ларина, Г.В. Карпенко // Материалы III Всероссийской научно-практической конференции «Специалисты АПК нового поколения». - Саратов: ИЦ «Наука», 2009. – С. 65-68.

INSTRUCTION IN THE INDUSTRIAL SAFETY MEASURES OF THE DRIVERS OF TRANSPORTATION MEANS – THE BASIS OF THE SAFETY

Karpenko G.V., Kurdyumov V.I., Pavluschin A.A., Karpenko M.A.

Key words: transportation means, instruction in industrial safety measures, road- transport incidents, traumatism, that suffered.

In this article are carried out the analysis of traumatism with the operation of transportation means on the basis of statistical data on the Ulyanov province and the Russian Federation, distribution DTP on the days of week, time of day and the categories of the victims.