

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ СТАТИСТИКИ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ТРАВМАТИЗМА НА ТРАНСПОРТЕ

В статье представлены некоторые аспекты статистики производственного травматизма на транспорте по результатам анализа данных Роструда. Показано влияние на статистические данные о травматизме классификации по видам экономической деятельности, инспекционных мероприятий уполномоченных органов, видов транспорта и др. Анализ статистических данных необходим для принятия взвешенных решений по управлению охраной труда с целью минимизации несчастных случаев на производстве.



М.В. Графкина

Ключевые слова: производственный травматизм, транспорт, статистические данные, автомобильный транспорт, причины травматизма

DOI: 10.53883/20749325_2021_03_107

Транспорт решает важнейшие социально-экономические задачи по перевозке пассажиров и грузов, и как любой вид деятельности, сопряжен для работников этой сферы с определенными профессиональными рисками, реализация которых приводит к несчастным случаям на производстве. Федеральная служба по труду и занятости отмечает, что наиболее высокий уровень производственного травматизма со смертельным исходом традиционно наблюдается в организациях таких видов экономической деятельности как строительство, обрабатывающие производства, добыча полезных ископаемых, а также транспортировка и хранение (к которым по ОКВЭД 2 относится транспорт) и др. [1]. Статистические данные о производственном травматизме являются основой для принятия управленческих решений в области охраны труда с целью реализации мероприятий, направленных на минимизацию производственного травматизма (в идеальном случае Vision Zero). Таким образом, проблема

анализа статистических данных производственного травматизма на транспорте является актуальной.

Используя данные Роструда [2], проведен анализ несчастных случаев на производстве (НСП) в сфере транспорта, результаты анализа представлены на рис.1.

Статистические данные показывают изменение тенденций в показателях производственного травматизма. В 2015–2016 гг. значительное количество несчастных случаев можно было объяснить в том числе и тем, что до 2017 г. экономические виды деятельности классифицировались по ОКВЭД ОК 029-2001 (КДЕС Ред.1). В раздел I Транспорт и связь, помимо экономической деятельности, непосредственно связанной с транспортировкой пассажиров и грузов, входили также деятельность в области электросвязи и деятельность туристических агентств, что на взгляд автора было неоправданным, т.к. причины травматизма в этих сферах деятельности свя-

Графкина Марина Владимировна, доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Экологическая безопасность технических систем» факультета химической технологии и биотехнологии Московского политехнического университета, лауреат премии Правительства РФ в области образования, член Российской академии транспорта, Почетный работник высшего профессионального образования. Область научных интересов: развитие теории и методологии оценки экологической безопасности технических систем на этапе их разработки, в том числе электромагнитной безопасности. Автор более 300 научных работ, в том числе шести монографий.

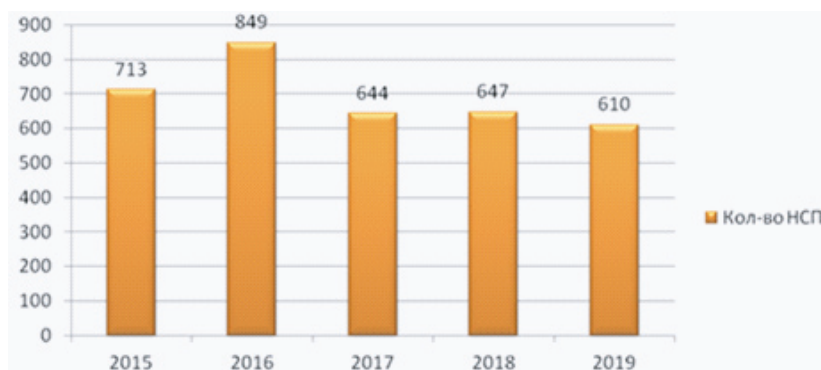


Рис. 1. Изменения количества несчастных случаев в сфере транспорта

заны с совершенно различными технологическими процессами, оборудованием, правилами и требованиями охраны труда.

С 2017 г. принята новая редакция ОКВЭД-2 (версия ОК 029-2014 (КДЕС Ред. 2)). В настоящее время транспорт входит в Раздел Н Транспортировка и хранение. В этот раздел входит деятельность, связанная непосредственно с транспортировкой пассажиров и грузов. Этот раздел включает в себя перевозку грузов и пассажиров по железной дороге, трубопроводам, автомобильной дороге, водным или воздушным транспортом, а также сопряженную с ней деятельность, такую как деятельность вокзалов, стоянок для транспортных средств; обработку и хранение груза и т.д.

Анализ содержания видов деятельности по кодам ОКВЭД-2 показывает, что виды деятельности, входящие в раздел Н Транспортировка и хранение, действительно имеют много общего, что важно для выявления причин производственного травматизма с целью разработки инспекционных и контрольных мероприятий, а также эффективных управляющих воздействий по профилактике и снижению несчастных случаев на производстве. Целесообразно продолжать работу по совершенствованию принципов и практики использования ОКВЭД, что позволяет получать уполномоченным органам статистические данные о производственном травматизме по схожим видам экономической деятельности и соответственно принимать более взвешенные решения [3].

Анализ типологии несчастных случаев на производстве с тяжелыми последствиями, происшедших в 2017–2019 гг. в организациях Российской Федерации, свидетельствует о том, что 6,8% несчастных случаев произошло в результате транспортных происшествий. Из общего количества зарегистрированных несчастных случаев на транспорте 95% произошли

на наземном транспорте. Проведенный прогнозный анализ с помощью полиномиальной линии тренда в программе Microsoft Office Excel на два будущих периода (года) показал позитивную тенденцию к снижению показателя травматизма на транспорте (рис.2), что не противоречит данным Роструда за 2020 г., в соответствии с которыми удалось достичь снижения количества погибших в результате несчастных случаев с тяжелыми последствиями по сравнению с 2019 г. в таких отраслях, как строительство, обрабатывающие производства, транспортировка и хранение, а также в ряде других видов экономической деятельности [4].

Анализ показателей производственного травматизма по различным видам транспорта позволил выявить следующее распределение, представленное на рис. 3, из которого следует, что наименьшее число травматизма приходится на водный транспорт, далее идут железнодорожный транспорт, воздушный транспорт и наибольшее число пострадавших на производстве приходится на наземный транспорт.

По положению о Федеральной службе по труду и занятости, она осуществляет государственный контроль и надзор за выполнением трудового законодательства, в том числе трудового законодательства и других нормативных правовых актов, содержащих нормы охраны труда, в порядке реализации предоставленных полномочий. За период 2016–2018 гг. государственными инспекциями труда было организовано и проведено 420,2 тыс. проверок по вопросам соблюдения законодательства о труде (2016 г. – 134,5 тыс., 2017 г. – 148,9 тыс., 2018 г. – 136,8 тыс. соответственно). Из них проверок в сфере транспорта было организовано и проведено порядка 25 тыс. (2016 г. – 7,1 тыс., 2017 г. – 11,5 тыс., 2018 г. – 6,7 тыс. соответственно), что наглядно представлено на рис. 4.

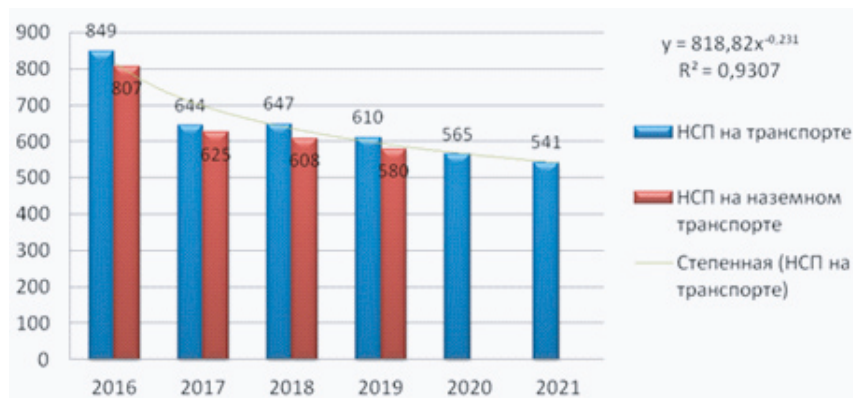


Рис. 2. Тренд изменения производственного травматизма

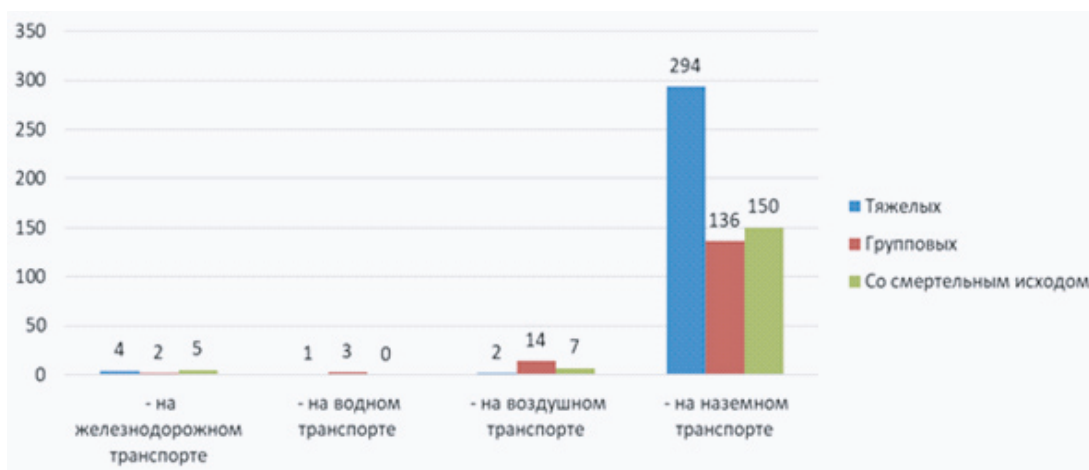


Рис. 3. Показатели производственного травматизма на различных видах транспорта

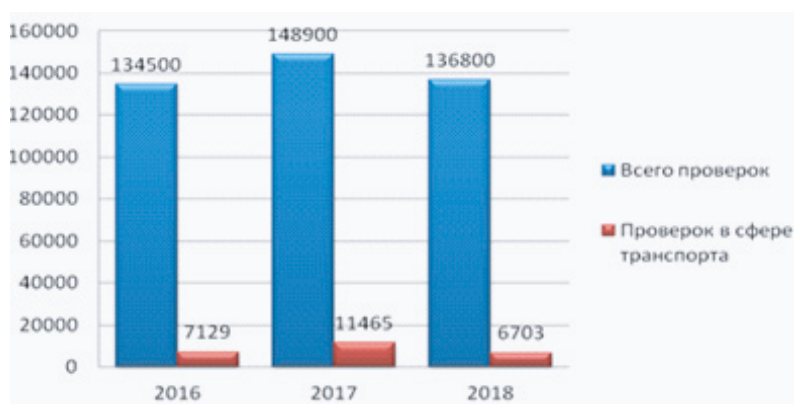


Рис. 4. Количество проверок за 2016–2019 гг.

Из приведенных данных (см. рис. 1,4) видно, что повышение статистических данных по производственному травматизму вызывает соответствующую реакцию контролирующих и надзорных органов, выражающуюся в увеличении количества числа проверок, в 2017 г. их было 11 465. Такие меры реагирования и управляющего воздействия привели к последующему снижению показателей травматизма на транспорте.

Анализ причин НС с тяжелыми последствиями на транспорте показывает, что максимальное количество таких случаев обусловлено следующими причинами:

- неудовлетворительная организация производства работ;
- недостатки в организации и проведении обучения работников по охране труда;
- нарушение работником трудового распорядка и дисциплины труда;
- нарушение правил дорожного движения (ПДД);
- прочие причины, квалифицированные по материалам расследования НС.

Более детальное исследование и анализ материалов (за 2018 – 2019 гг.) расследования НСП (групповых и смертельных) в сфере транспорта позволили выявить другие причины и проблемы травмирования и смертельных случаев на производстве. Так, например, прием на работу водителей, которые неоднократно нарушали ПДД, увеличивает риски несчастных случаев на производстве из-за дорожно-транспортных происшествий. Например, в июле 2018 г. в городе Орле произошла авария по вине водителя, у которого неоднократно регистрировали нарушения ПДД.

Тяжесть травмы усугублялась еще и тем, что потерпевший имел значительный опыт вождения (более 20 лет) и не пользовался ремнем безопасности. Также установлено, что в соответствии с материалами, указанными в актах о несчастных случаях на производстве со смертельным исходом, часто встречаются следующие обстоятельства:

- 60% — нарушение ПДД;
- 27% — нарушение режима труда и отдыха водителями автотранспортных средств;
- 7% — неудовлетворительное состояние дорог и др. [5].

Таким образом анализ статистических данных о производственном травматизме на транспорте позволил выявить связь с таксономией по видам экономической деятельности, влияние на показатели производственного травматизма мер реагирования со стороны инспекционных и надзорных органов; установить общую тенденцию к снижению производственного травматизма. А также была выявлена связь производственного травматизма с общими экономическими и социальными проблемами (состояние дорог, соблюдение ПДД участниками дорожного движения и др.).

На взгляд автора целесообразно вести планомерную работу, направленную на совершенствование сбора, классификации, обработки статистических данных по производственному травматизму, являющихся важным условием для принятия взвешенных решений по управлению охраной труда с целью минимизации НСП. 

Литература

1. Отчет о деятельности Федеральной службы по труду и занятости за 2019. — URL: https://rostrud.gov.ru/upload/Doc/Doc-rostrud/Rostrud2020_15May.pdf. — Текст: электронный.
2. Федеральная служба по труду и занятости. Доклады об осуществлении и эффективности федерального государственного надзора за соблюдением трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права. — URL: https://www.rostrud.ru/press_center/doklady/doklady-ob-osushchestvlenii-i-effektivnosti-federalnogo-gosudarstvennogo-nadzora-za-soblyudeniem-tru/ (дата обращения: 23.09.2012). — Текст: электронный.
3. Графкина, М.В. Влияние таксономии видов экономической деятельности на управление охраной труда/М.В. Графкина, Е.Ю. Свиридова, И. Главацкая: — Текст: непосредственный // Экономика труда. — 2020. — Т.7, №1. — С. 69–78.
4. Отчет о деятельности Федеральной службы по труду и занятости за 2020 г. — URL: https://rostrud.gov.ru/rostrud/deyatelnost/?CAT_ID=14167 (дата обращения 23.09.21). — Текст: электронный.
5. Графкина, М.В. Анализ причин несчастных случаев на производстве, происшедших в результате дорожно-транспортных происшествий/ М.В. Графкина, Н.А. Сафрина // Электронный сетевой политематический журнал. По материалам I Международной научно-практической конференции «Безопасность и ресурсосбережение в техносфере». Научные труды КубГТУ. — 2017. — №7. — С. 9–15. — URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=34903444> (дата обращения 23.09.2021). — Текст: электронный.