

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ТРАВМАТИЗМ И УСЛОВИЯ ТРУДА ПРОВОДНИКОВ ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ

В статье рассмотрен уровень производственного травматизма и условия труда проводников пассажирских вагонов с 2010 по 2023 год; проведен детальный анализ состояния производственного травматизма среди указанной категории работников, а также предложены мероприятия, направленные на сохранение трудоспособности персонала.

Ключевые слова: производственный травматизм, несчастный случай, проводник пассажирского вагона, причины травмирования

EDN: EJMYSK



Л.Н. Кошель



Ю.В. Пименова

Необходимость развития и роста российской экономики в условиях прохождения второго этапа депопуляции предопределяет особенности формирования трудового потенциала и необходимости повышения эффективности его использования.

Как следствие, сбережение численности трудоспособного населения и развитие кадрового потенциала является одной из приоритетных задач обеспечения безопасности государства и гарантией его развития.

Первостепенность сохранения жизни и здоровья трудового населения также подтверждается принятием и реализацией многочисленных федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации в области охраны труда, а также федеральных целевых, ведомственных целевых и территориальных целевых программ улучшения условий и охраны труда.

Так, например, Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 298

(в редакции постановления от 22 сентября 2023 г. № 1556) утверждена государственная программа Российской Федерации «Содействие занятости населения», которая предполагает в том числе решение задачи в части обеспечения приоритета предупреждения производственного травматизма.

Все это в очередной раз подтверждает актуальность и значимость в современных реалиях рассматриваемой тематики в данной статье.

Состояние производственного травматизма

В целях формирования условий труда, позволяющих сохранить трудоспособность работающего населения, в Российской Федерации ежегодного осуществляется мониторинг состояния производственного травматизма. Анализируя сводные данные мониторинга с 2000 по 2022 год [3], отмечается тенденция снижения уровня производственного травматизма на

Кошель Лилиана Николаевна, главный специалист отдела охраны труда проекта акционерного общества «Федеральная пассажирская компания» (АО «ФПК»). Область научных интересов: железнодорожная гигиена, охрана труда, промышленная гигиена и санитария, железнодорожный транспорт. Автор девяти научных работ.

Пименова Юлия Владимировна, преподаватель Учебно-методического центра ФГУП «Всероссийский научно-исследовательский институт гигиены транспорта» (ВНИИЖГ Роспотребнадзора), преподаватель кафедры «Гигиена транспорта» Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ)). Область научных интересов: железнодорожная гигиена, охрана труда, железнодорожный транспорт. Автор 12 научных работ.

рабочих местах предприятий Российской Федерации, при этом количество пострадавших все еще очень значительно (рис. 1).

Согласно данным, представленным Федеральной службой государственной статистики (далее — Росстат), за последние пять лет с 2018 года число пострадавших в России снизилось на 14 %, за 10 лет — на 50 %, за 20 лет — более чем на 80 % или в 6 раз [3].

Стоит отметить, что Министерство труда и социальной защиты объясняет рост уровня производственного травматизма на территории Российской Федерации, начиная с 2021 года, восстановлением хозяйственной деятельности предприятий после снятия ограничений, действовавших с 2020 года ввиду распространения новой коронавирусной инфекции (COVID-19) [2].

С учетом государственной политики, проводимой в Российской Федерации в части сохранения численности трудоспособного населения, одной из важнейших задач на производстве во всех видах деятельности является обеспечение безопасных условий труда, предупреждение случаев производственного травматизма работников.

Одну из лидирующих позиций по количеству несчастных случаев в Российской Федерации традиционно занимает транспортная отрасль. Доля несчастных случаев на производстве в этой сфере составляет около 13 % от общего числа происшествий.

Российская Федерация в настоящее время осуществляет более 10 % пассажирооборота всех железных дорог мира.

Неоспоримыми преимуществами железнодорожного подвижного состава перед другими видами транспорта являются экономичность, ресурсосберегаемость,

экологичность (относительно иных видов транспорта), высокий уровень безопасности движения.

В России на предприятиях и в организациях железнодорожного транспорта трудятся более 1 млн человек.

Одной из наиболее массовых профессий на железнодорожном транспорте является профессия «проводник пассажирского вагона», чем в первую очередь и обусловлен высокий уровень травмирования данной категории работников [5]. Одновременно с этим разнообразие трудовых функций и производственных условий, в том числе нахождение в зоне работы железнодорожного транспорта, которые присущи работе проводников пассажирских вагонов, повышают риск получения травм.

Согласно статистическим данным в период с 2010 по 2023 год отмечен нестабильный уровень производственного травматизма среди проводников пассажирских вагонов с динамикой роста количества пострадавших в последние годы (рис. 2) [4]. Всего за 13 лет травмировано 297 работников.

В рамках проводимого анализа состояния производственного травматизма применен коэффициент частоты травмирования проводников пассажирских вагонов. Этот показатель характеризует динамику явления и выражается количеством несчастных случаев на производстве в определенный период с привязкой к одной тысяче человек.

Формула для расчета:

$$k_q = K \cdot \frac{1000}{C_k},$$

где k_q — коэффициент частоты;

K — количество несчастных случаев в рассматриваемом периоде;

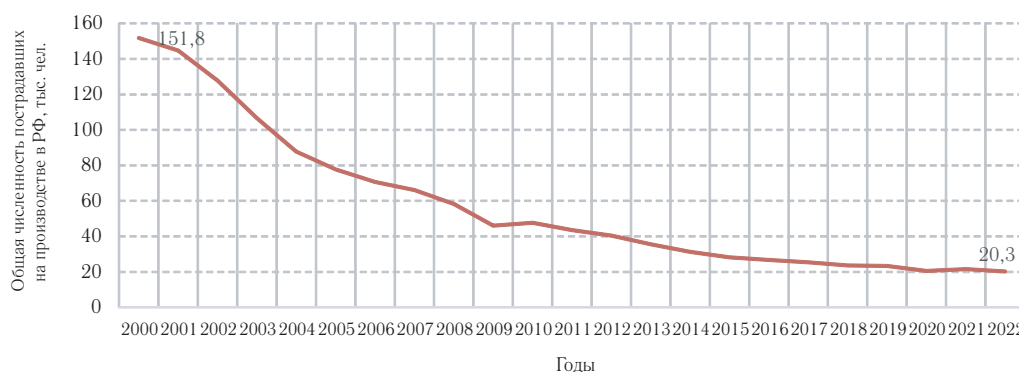


Рис. 1. Динамика производственного травматизма на предприятиях РФ

Ск — среднесписочное количество сотрудников в периоде.

Исходя из расчета, средний показатель «коэффициент частоты несчастных случаев среди проводников пассажирских вагонов» за период с 2010 по 2023 год составляет 0,68.

Необходимо отметить, что на протяжении последних трех лет коэффициент частоты травматизма ежегодно превышает уровень среднего показателя коэффициента.

Причины роста уровня травматизма среди проводников пассажирских вагонов, начиная с 2021 года, объясняются в том числе воздействием внешних факторов и сопоставимы с причинами превышения значений показателей производственного травматизма в целом по стране в части последствий мероприятий вследствие распространения новой коронавирусной инфекции (COVID-19). Также высокий уровень

травматизма связан с увеличенным спросом на пассажирские железнодорожные перевозки в дальнем сообщении в связи с вводимыми в последние годы ограничениями для выезда граждан нашей страны за границу и со значительным ростом внутреннего туризма в России.

По данным Международной организации труда ежегодно в мире в результате несчастных случаев на производстве погибает около 330 тыс. человек [2].

Согласно данным, представленным Росстатом, на территории Российской Федерации за период с 2000 по 2022 год наблюдается тенденция снижения количества несчастных случаев на производстве, приводящих к смертельному исходу, после значительного роста случаев в 2021 году [3]. Так, количество таких случаев сократилось с 4,4 до 1,07 тыс. чел. за 22 года (рис. 3).

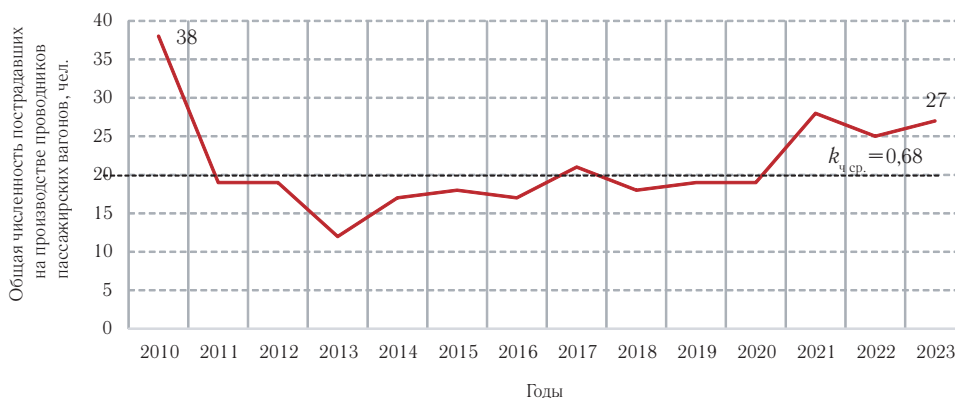


Рис. 2. Динамика производственного травматизма среди проводников пассажирских вагонов хозяйства пассажирских перевозок в дальнем сообщении

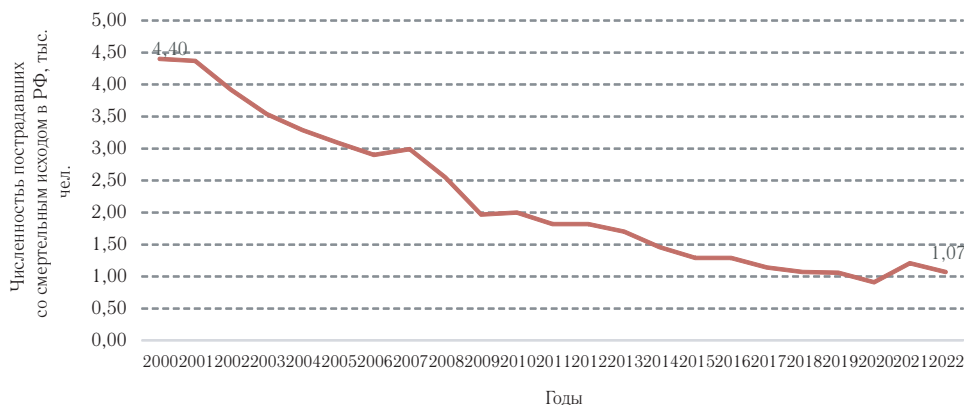


Рис. 3. Количество погибших при несчастных случаях на производстве на территории Российской Федерации за период с 2000–2022 год

При этом, стоит отметить, что в процентном выражении летальные исходы стали регистрироваться чаще, если в 2000 году количество указанных случаев составляло 2,9% от общего количества пострадавших, то в 2022 году это значение составило уже 5,3% [3].

При рассмотрении уровня производственного травматизма со смертельным и тяжелым исходом среди проводников пассажирских вагонов с 2010 по 2023 год стоит отметить неудовлетворительную тенденцию роста количества тяжелых травм среди работников, а также сохраняющийся на протяжении последних двух лет уровень травматизма со смертельным исходом (рис. 4).

Также по аналогии с тенденцией смертельного производственного травматизма в целом на территории Российской Федерации, уровень летальных исходов от общего количества пострадавших проводников пассажирских вагонов в процентном соотношении стал выше, так в 2010 году количество указанных случаев составляло 2,6%, а в 2023 году это значение составило уже 3,7% [4].

Детальный анализ производственного травматизма среди проводников пассажирских вагонов

Для более детального мониторинга уровня производственного травматизма и повышения его эффективности Федеральная служба по труду и занятости (далее – Роструд) еще в 2016 году издала Приказ №494 «О порядке проведения анализа состояния и причин травматизма и предложений по его профилактике». Этот нормативный акт призывает изучать причины и обстоятельства несчастных случаев, проводить систематизацию по видам происшествий и

причинам, и по результатам разрабатывать профилактические меры.

Стоит отметить, что во всем Холдинге ОАО «РЖД» исторически сложилась практика формирования анализа производственного травматизма, который не ограничивается систематизацией по видам происшествий и их причинам, но также включает в себя анализ по: должностям и профессиям, возрастным группам, стажу работы, периоду времени года.

Причины производственных травм

По данным Роструд основными причинами несчастных случаев на производстве являются [2]:

- нарушение правил выполнения работ – 28%;
- нарушение правил дорожного движения – 11%;
- нарушение правил внутреннего трудового распорядка и несоблюдение трудовой дисциплины – 10%;
- нарушение технологического процесса – 6%.

Стоит отметить, что по данным Роструд значительное количество случаев происходит в результате воздействия человеческого фактора.

Анализируя распределение несчастных случаев травмирования проводников пассажирских вагонов по основным причинам, стоит отметить, что на 1 месте также, как и по статистике Роструд, стоит причина травмирования работников вследствие нарушения трудовой и производственной дисциплины – 59 случаев или 20% от общего количества случаев за рассматриваемый период.

Значительное влияние человеческого фактора на уровень производственного травматизма среди проводников пассажирских вагонов также подтверждается статистическими данными, так «личная неосторож-

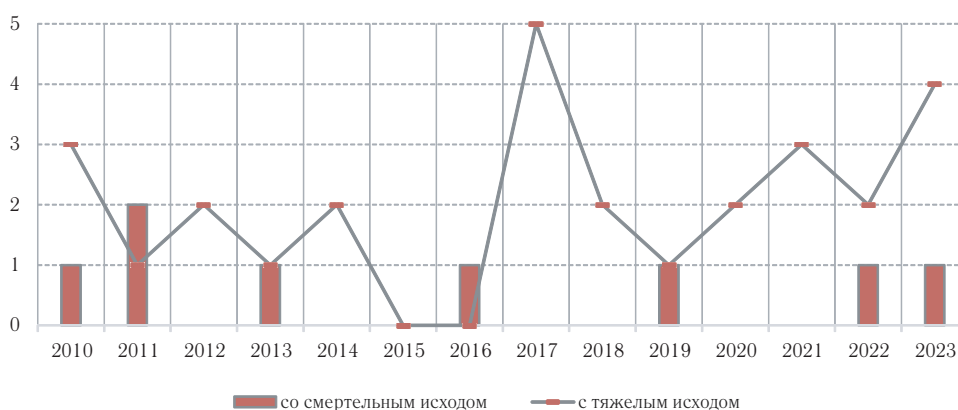


Рис. 4. Динамика производственного травматизма со смертельным и тяжелым исходом среди проводников пассажирских вагонов с 2010 по 2023 год

ность» явилась единоличной причиной в 53 травматических случаях (18%).

Распределение всех случаев травмирования проводников пассажирских вагонов по основным причинам представлено в табл. 1.

Виды происшествий

Федеральная служба по труду и занятости составляет классификацию не только по причинам происшествий, но и по видам таких происшествий [2].

На первом месте по частоте случаев выделяется категория «падения работников с высоты» — 23%, далее следуют:

- травмы, полученные в результате воздействия предметов, например, механизмов или их деталей — 22%;
- травмы, полученные при дорожно-транспортных происшествиях — 15%;
- травмы, полученные при падении предметов на работников — 12%;
- падения на ровной поверхности одного уровня — 10%.

Стоит отметить, что анализ распределения случаев травмирования проводников пассажирских вагонов по видам происшествий подтверждает статистические данные Роструда, так, в результате различных видов падения произошло более 50% случаев травмирования проводников пассажирских вагонов за период с 2010 по 2023 год [5], из них:

• падение при разности уровней высот — 65 случаев или 22,3% от общего уровня травмирования работников данной категории;

• падение на поверхности одного уровня — 42 случая или 14,2%;

• падение на скользкой поверхности — 40 случаев или 13,7%.

Распределение всех случаев травмирования проводников пассажирских вагонов по видам происшествий представлено в табл. 2 [5].

Распределение травмированных работников по должностям и профессиям

Статистика распределения травмирования работников пассажирского комплекса, обеспечивающего пассажирские железнодорожные перевозки в дальнем сообщении, по должностям и профессиям подтверждает актуальность тематики данной работы в части рассмотрения вопроса профилактики уровня производственного травматизма среди проводников пассажирских вагонов и реализации целенаправленных мероприятий в целях стабилизации положения с травматизмом среди данной категории работников и снижения показателя несчастных случаев.

В период с 2010 по 2023 год, несмотря на проводимую профилактическую работу, уровень производственного травматизма среди проводников пассажирских вагонов остается стабильно высоким и состав-

Таблица 1

Распределение несчастных случаев по основным причинам

Причины несчастных случаев	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Всего
Нарушение трудовой и производственной дисциплины	3	4	1	1	1	2	3	5	7	5	4	8	11	4	59
Личная неосторожность	2	1	3	3	2	2	3	6	3	6	4	5	6	7	53
Неудовлетворительное содержание территорий технических парков, перронов, зданий	4	3	2	1	3		4	2	3	2	6	6	1	2	39
Противоправные действия со стороны других лиц	3	4	1		3	2	1	2	2	1		2	2	6	29
Неудовлетворительная организация и контроль за производством работ	5	2	4	2	2	3	1		1	2	1				23
Недостатки в обучении безопасным методам производства работ	6	2	6		2	1	2								19
Нарушение правил дорожного движения, требований безопасности при эксплуатации ж/д состава/нахождения в зоне ж/д путей	3	1		2		1		1	2			2	2		14
Неудовлетворительное техническое состояние вагонов					2	2		2						5	11
Несовершенство или нарушение технологического процесса	4					2	1				1		1	1	10
Неудовлетворительное содержание и недостатки в организации рабочих мест					2							1		1	4
Ухудшение состояния здоровья												1	1	1	3
Неприменение СИЗ или применение СИЗ, необеспечивающих защитной функции				1								1			2
Прочие причины	8	2	2			1	2	2		3	3	1	1		25
Итого:	38	19	19	10	17	16	17	20	18	19	19	27	25	27	291

Таблица 2

Распределение случаев травмирования по видам происшествий

Виды происшествий	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Всего
Падение при разности уровней высот	6	4	3	2	3	7	5	4	2	2	7	6	10	4	65
Падение на поверхности одного уровня	5	4	3	2	2		3	2	2	7	5	2	3	2	42
Падение на скользкой поверхности	6	1	4	1	3	1	4	2	2	2	3	5	2	4	40
Воздействие других лиц	5	5	1		3	2	2	4	2	1		2	2	6	35
Защемление между движущимися и неподвижными предметами, деталями, машинами	1	1	1	1	2	2		1	5	1		4	1	2	22
Контактный удар (ушиб) при столкновении с неподвижными предметами, деталями машинами	5			1	1	2				1	2	2	1	2	17
Воздействие разлетающихся, падающих и движущихся предметов	2	1			1			3	1	1	2	1	3		15
Соприкосновение с горячими предметами, включая воздействие пара и горячей воды	1				1		2	1		1				3	9
Контактные удары (ушибы) при столкновении с движущимися предметами, деталями и машинами		1	2		1		1					1		2	8
Падение с высоты	3	1	2							1				1	8
Транспортное происшествие с участием автотранспорта				1		1		2	2						6
Воздействие других неквалифицированных травмирующих факторов										1		2	2	1	6
Транспортное происшествие на ж/д транспорте (в том числе при маневр. работах)				2		1			1			1			5
Наезд подвижного состава	1	1	1									1	1		5
Воздействие вредных веществ, в том числе химические ожоги	2		1					1							4
Укол, порез острыми предметами	1		1												2
Укусы, нанесенные животными									1						1
Обрушение и осыпь земляных масс, снега, др.										1					1
Итого:	38	19	19	10	17	16	17	20	18	19	19	27	25	27	291

ляет 297 человек или 61,6% от общего количества травмированных работников [4].

Статистические данные по распределению работников, пострадавших в результате несчастных случаев на производстве, по должностям и профессиям приведены в табл. 3.

Распределение пострадавших по возрастным группам

При рассмотрении имеющихся статистических данных видно, что наиболее подвержены травмированию проводники пассажирских вагонов, находящиеся в возрастной группе от 41 до 50 лет [5].

Так, за период с 2010 по 2023 год травмировано 102 работника, из них 93 женщины, или 34,3% от общего количества травмированных работников данной профессии. Стоит отметить, что основное количество женщин, получивших травмы на производстве, относятся именно к этой возрастной группе и составляют 34 человека, или 35,9% от общего количества травмированных работников указанной группы (рис. 5).

На втором месте расположилась возрастная группа от 51 до 60 лет, в которой травмировано 85 проводников пассажирских вагонов, или 28,6% от общего количества работников данной категории.

В свою очередь это значит, что каждый третий работник, получивший травму на производстве, старше 50 лет. В связи с этим, при формировании мероприятий, направленных на предотвращение случаев травмирования с данной категорией работников, необходимо учитывать возрастные и физиологические изменения, а именно снижение физической активности, выносливости, а также внимания и восприятия, из чего следует необходимость особого внимания к процессу обучения этих работников.

Распределение пострадавших по стажу работы

Анализ травмирования проводников пассажирских вагонов показывает, что наибольшее количество несчастных случаев происходит с работниками со стажем работы:

- от 5 до 10 лет — травмировано 63 работника, или 21% от общего количества за исследуемый период времени;
- от 10 до 20 лет — травмировано 53 работника, или 18 %;
- до 1 года — травмировано 53 работника, или 18 % (рис. 6).

Таблица 3

Распределение травмированных работников по должностям и профессиям

Должности/профессии	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Всего
Проводник пассажирского вагона	38	19	19	12	17	18	17	21	18	19	19	28	25	27	297
Слесарь по ремонту подвижного состава	3	5	2	3	3	1	4	3		1			1	2	28
Начальник поезда		1	2	1		1	2		1	4	3	1	1	1	18
Поездной электромеханик	2	1	1	1	1	1		2		1	1	2		3	16
Осмотрщик-ремонтник		2	1	2		2	3		2		2			2	16
Кассир билетный				1		2	3						1	1	8
Маляр		2	1	2		1				1					7
Кладовщик	1			2	1				1					1	6
Слесарь-электрик	2	1							1		1			1	6
Проводник по сопровождению локомотивов и пассажирских вагонов в нерабочем состоянии						3	2								5
Приемосдатчик груза и багажа	2	1	2												5
Водитель автомобиля/погрузчика		2	1			1								1	5
Ведущий инженер/инженер			1		2								1	1	5
Столяр	1		2					1							4
Грузчик	1				2			1							4
Электрогазосварщик	1	1					1				1				4
Сторож	2						1								3
Технолог		1						1				1			3
Слесарь-ремонтник							1		1				1		3
Другие должности и профессии, на которые распределяются по 1–2 случаям травмирования															39
Итого:	58	42	33	29	26	31	38	31	27	26	30	35	34	42	482

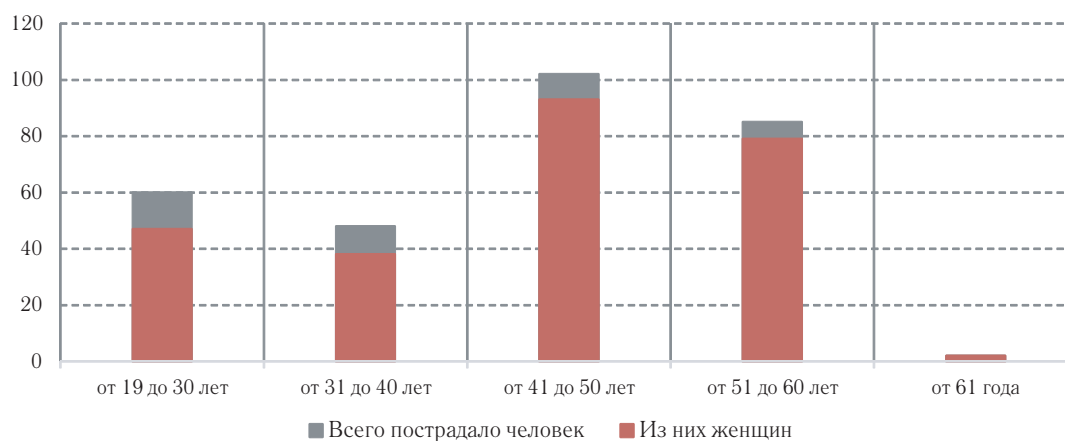


Рис. 5. Распределение пострадавших по возрастным группам

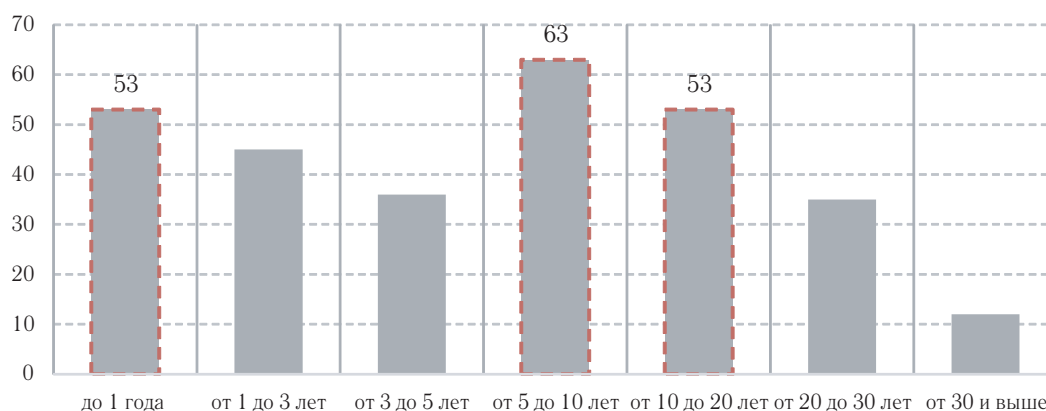


Рис. 6. Распределение пострадавших по стажу работы

Высокий уровень травмирования работников со стажем работы от 5 до 20 лет, является подтверждением того, что при наличии определенного опыта и стажа работы происходит приспособление работника к опасности, существующей в работе, как следствие снижается уровень инстинкта самосохранения и степень тревожности [5].

Одновременно с этим незначительный стаж работы, отсутствие практических навыков выполнения работ и сформированных компетенций приводят к большому количеству травм среди работников с малым опытом работы.

Распределение случаев травмирования по периоду времени года

Статистические данные травмирования проводников пассажирских вагонов за 13 лет показывают, что уровень производственного травматизма также зависит от периода времени года [4].

Самый высокий уровень производственного травматизма среди указанной категории работников отмечается в марте, так на протяжении 13 рассматриваемых лет травмировано 32 работника или около 11% от общего количества проводников пассажирских вагонов.

Данные статистические показатели травматизма объясняются нестабильными температурными значениями в переходный период времени года, что значительно влияет на условия труда проводников пассажирских вагонов.

Организм человека также испытывает воздействие смен сезонов, так наступление межсезонья неблагоприятно влияет на состояние здоровья работников, отмечается психологический дискомфорт, недомогание, стрессы, депрессии, бессонница и простудные

заболевания, что, безусловно, повышает риск получения травм работниками.

Также согласно информации, приведенной на рис. 7, видно, что наиболее травмоопасными являются зимние месяцы: декабрь и январь, в течение этих двух месяцев за рассматриваемый период с 2010 по 2023 год получили травмы 64 человека или 21,5% от общего количества проводников пассажирских вагонов.

Исходя из обстоятельств случаев травмирования работников в зимний период года, данная тенденция объясняется тем, что основной причиной травмирования является неудовлетворительное содержание территорий технических парков, перронов, привокзальных площадей, а также тамбуров и переходных площадок пассажирских вагонов.

Вместе с тем учащаются случаи нарушения производственной дисциплины работниками, связанные, в том числе с большим количеством праздничных дней в этот период и, как следствие, снижением уровня контроля со стороны должностных лиц.

Отмечается значительный уровень травмирования проводников пассажирских вагонов в июле — пострадал 31 работник или 10,4% от общего количества.

Повышение случаев травмирования в этот период года также объясняется связью человеческого организма с природными явлениями, так воздействие солнца увеличивает выработку эндорфинов — гормонов удовольствия. Под их влиянием действительность воспринимается более позитивно, наступает расслабленность, угасает тревожность, а вместе с ней и бдительность, что, к сожалению, также приводит к росту производственного травматизма.

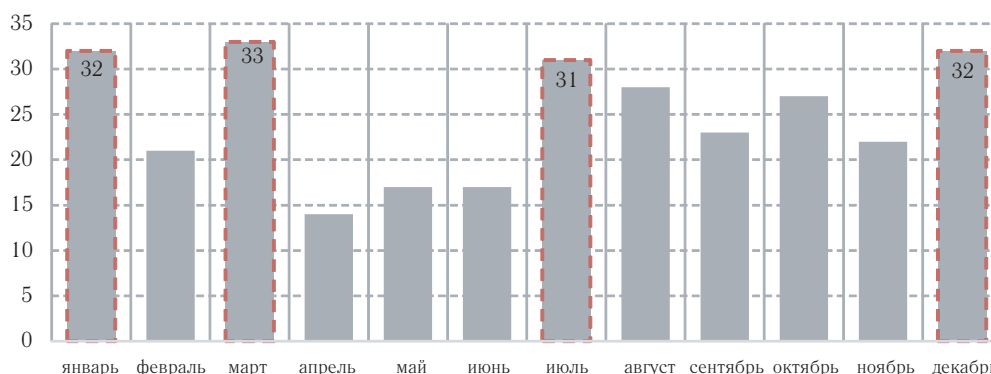


Рис. 7. Распределение случаев травмирования по периоду времени года с 2010 по 2023 год

Условия труда проводников пассажирских вагонов

По состоянию на 31 декабря 2023 года в пассажирском комплексе, обеспечивающем пассажирские железнодорожные перевозки в дальнем сообщении, насчитывается 6 444 рабочих места, на которых работают 29 438 проводников пассажирских вагонов.

В соответствии с требованиями Федерального закона «О специальной оценке условий труда» от 28 декабря 2013 г. № 426-ФЗ аккредитованными организациями в установленном порядке проведена специальная оценка условий труда (далее — СОУТ) на всех рабочих местах проводников пассажирских вагонов [1]. По результатам СОУТ условия труда отнесены к классу 2 — допустимые условия труда.

В отношении указанных рабочих мест проведена процедура декларирования соответствия условий труда государственным нормативным требованиям охраны труда.

Стоит отметить, что несмотря на высокий уровень производственного травматизма среди проводников пассажирских вагонов, случаи травмирования, причинами которых явилось воздействие на работника вредных и (или) опасных производственных факторов не допущены. Как следствие, решения о прекращении действия декларации соответствия условий труда государственным нормативным требованиям охраны труда не применялись [1].

В табл. 4 представлен пример ведения статистической информации о результатах СОУТ на рабочих местах проводников пассажирских вагонов, а также приведена сводная информация о результатах СОУТ на всех рабочих местах рассматриваемой категории работников.

Заключение

Несмотря на значительный объем проводимой профилактической работы, направленной на предотвращение случаев производственного травматизма, среди проводников пассажирских вагонов, проведенный анализ состояния травматизма, подтверждает актуальность реализации приоритетной задачи государственной политики Российской Федерации в части сохранения кадрового потенциала в пассажирском комплексе, обеспечивающим перевозку населения в дальнем сообщении [5].

Также стоит отметить, что в рамках реализации программы развития железных дорог на перспективу до 2030 года ожидаются высокие темпы роста объемов пассажирских перевозок. При этом возможность выполнения поставленных задач, в части развития железнодорожного транспорта, во многом зависит от развития и сохранения человеческих ресурсов в данной транспортной отрасли.

Одним из способов, позволяющих сохранить трудоспособность персонала на всем протяжении профессиональной карьеры, является снижение рисков для жизни и здоровья работников, связанных с выполнением трудовых функций, для этого предлагаются следующие мероприятия:

- проводить эффективную политику, направленную на воспитание у работника безопасного поведения в процессе трудовой деятельности, уделив особое внимание персоналу, имеющему стаж работы от 5 до 20 лет;
- стимулировать мотивацию вновь устроенных работников, направленную на приобретения знаний и производственно-трудовых навыков в сочетании с

Таблица 4

Результаты специальной оценки условий труда

Итого	Проводник пассажирского вагона	52	39	№ рабочего места	
		11.12.2023	10.01.2022	Дата утверждения Отчета о проведении СОУТ	
		Наименование рабочего места (профессии, должности)			
6444		1	1	Количество рабочих мест (с учетом аналогичных)	
29438		38	20	Списочная численность работающих, чел.	
240111		31	14	в т.ч. женщины, чел.	
-		-	-	Количество рабочих мест с устраняемыми вредными факторами (с учетом аналогичных)	
2		2	2	Фактическое состояние условий труда по факторам производственной среды и трудового процесса	
-		-	-		
2		2	2		
2		2	2		
-		-	-		
-		-	-		
2		2	2		
-		-	-		
2		2	2		
-		-	-		
-		-	-		
2		2	2	Классы условий труда по факторам	
2		2	2	химический	
-		-	-	биологический	
2		2	2	аэрозоли фиброгенного действия	
2		2	2	шум	
-		-	-	инфразвук	
-		-	-	ультразвук воздушный	
2		2	2	вибрация общая	
-		-	-	вибрация локальная	
2		2	2	ионизирующие излучения	
-		-	-	ионизирующие излучения	
-		-	-	микроклимат	
-		-	-	световая среда	
2		2	2	тяжесть труда	
-		-	-	напряжённость труда	
2		2	2	Общий класс условий труда	
да		да	да	Обеспеченность СИЗ	
нет	нет	нет	нет	Повышенный размер оплаты труда, %	Необходимость Фактическое наличие
нет	нет	нет	нет		
нет	нет	нет	нет	Ежегодный дополнительный отпуск	Необходимость Фактическое наличие
нет	нет	нет	нет		
нет	нет	нет	нет	Сокращённая продолж. раб. времени в неделю	Необходимость Фактическое наличие
нет	нет	нет	нет		
нет	нет	нет	нет	Молоко, др. равноценные пищ. продукты (компенсационная выплата)	Необходимость Фактическое наличие
нет	нет	нет	нет		
нет	нет	нет	нет	Лечебно-профилактическое питание	
нет	нет	нет	нет	Льготное пенсионное обеспечение	
раздел VI п.23, 26	раздел VI п.23, 26	раздел VI п.23, 26	раздел VI п.23, 26	Необходимость Фактическое наличие	
раздел VI п.23, 26	раздел VI п.23, 26	раздел VI п.23, 26	раздел VI п.23, 26	Мед. обследование (приказ № 29н)	
бесспорно	бесспорно	30.01.2024	17.02.2022	Дата регистрации в ГИТ Декларации соответствия условий труда	
бесспорно	бесспорно	бесспорно	бесспорно	Срок проведения специальной оценки условий труда	

безусловным соблюдением требований охраны труда, которые позволят сократить период адаптации к производственным условиям;

- развивать систему профессиональной подготовки работников массовых профессий (в т.ч. проводников пассажирских вагонов) с учетом возрастных и физиологических изменений работников в процессе трудовой деятельности;
- развивать систему наставничества проводников пассажирских вагонов;
- осуществлять мониторинг социально-психологического климата в поездных бригадах с участием командно-инструкторского состава.



Литература

1. Российская Федерация. Законы. О специальной оценке условий труда: Федеральный закон № 426-ФЗ : принят Государственной Думой 23 декабря 2013 года : одобрен Советом Федерации 25 декабря 2013 года. - URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_156555/. - КонсультантПлюс (дата обращения: 02.06.2025). - Текст : электронный.
2. Труд и занятость в России 2022: Статистический сборник/Росстат. — Москва : 2022. - 261 с. - Текст : непосредственный.
3. Статистика травматизма на производстве в России. - URL: <https://oxrana-bez.ru/stati/statistika-traumatizma-na-proizvodstve-v-rossii/> (дата обращения: 02.06.2025). - Текст : электронный.
4. Статистические данные о работе хозяйства пассажирских перевозок в дальнем сообщении. - Москва, 2023. - 32 с. - Текст : непосредственный.
5. Кошель, Л. Н. Формирование безопасных условий труда работников поездных бригад / Л. Н. Кошель, Д. В. Гречушникова, О. С. Сачкова. - Текст : непосредственный // Проблемы безопасности российского общества. - 2024. - № 1 (45). - С. 8-11.