

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Вінницький національний технічний університет
Комітет з питань транспорту Верховної Ради України
Харківський національний автомобільно-дорожній університет (кафедра
організації та безпеки дорожнього руху)
Харківське обласне управління Укртрансбезпеки
Міжнародний центр з безпеки дорожнього руху
Харківське обласне управління патрульної поліції
Громадська організація «Товариство учасників руху»



МАТЕРІАЛИ

**V Міжнародної науково-практичної конференції
«Безпека на транспорті — основа ефективної
інфраструктури: проблеми та перспективи»**

10-11 листопада 2022 р.

<https://dl2022.khadi-kh.com/course/view.php?id=3829>

Харків

2022

УДК 625.7

У збірці представлено матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції «Безпека на транспорті — основа ефективної інфраструктури» у авторській редакції.

Матеріали конференції призначено для ознайомлення та застосування здобувачами освіти різних рівнів, викладачами навчальних закладів, науковцями, працівниками сфери автомобільного транспорту.

Редакційна колегія:

Голова: **Віктор Богомолів** – ректор ХНАДУ, доктор технічних наук, професор.

Співголова: **Дмитро Клец** – старший менеджер проекту «Реформа дорожньої галузі. Команда підтримки реформ Міністерства інфраструктури України».

Співголова: **Дмитро Попадинець** – інспектор відділу розшуку, опрацювання матеріалів ДТП та упровадження систем автоматичної фіксації порушень ПДР управління патрульної поліції в Харківській області Департаменту патрульної поліції, старший лейтенант поліції.

Відповідальний секретар орг. комітету: **Олексій Степанов** – професор кафедри організації та безпеки дорожнього руху ХНАДУ.

Відповідальний за публікації та організацію інтернет-зв'язку:

Дмитро Засядько – асистент кафедри організації та безпеки дорожнього руху ХНАДУ.

Безпека на транспорті — основа ефективної інфраструктури: проблеми та перспективи: матеріали V міжнародної науково-практичної конф., м. Харків, 10—11 листопада 2022 р. / Харків: ХНАДУ, 2022. – 119 с.

URL: <https://dl2022.khadi-kh.com/course/view.php?id=3829>

Секція 2. ВПЛИВ ФАКТОРА ЛЮДИНИ НА БЕЗПЕКУ ТРАНСПОРТНИХ ПРОЦЕСІВ: СОЦІАЛЬНІ ТА ПСИХОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ

УДК 331:539.12

Гриценко Наталя Валеріївна

*Доцент, Український державний університет залізничного транспорту,
доцент, кандидат економічних наук*

НАСЛІДКИ ВПЛИВУ ОСОБЛИВОСТЕЙ РОБОТИ МАШИНІСТА ЛОКОМОТИВУ

У нинішній час людина має велику відповідальність у системі транспортної роботи. У зв'язку з техногенним розвитком на людину покладається підвищена відповідальність за керування транспортним засобом. Втоменість, неуважність та безвідповідальність призводить до серйозних транспортних правопорушень, які мають родові ознаки злочинів і проступків, такі, як кримінальні, адміністративні, цивільно-правові, дисциплінарні.

На залізничному транспорті працівники повинні чітко володіти, знати пристрій рухомого складу, технічних засобів, ПТЕ, інструкцію з руху поїздів і маневрової роботи, інструкцію з сигналізації, інструкцію з безпеки (ПТЕ) міжцехових інструкцію, інструкцію по гальмах, ТРА станції. Кожен працівник крім своїх функцій зобов'язаний економити паливо, виконувати чітко і своєчасно завдання на роботу [2]. Процес управління рухомим об'єктом характеризується необхідністю постійного уточнення й корегування власних дій. У трудовій діяльності машиніста значне місце займають одночасне спостереження за станом залізничної колії, контактної мережі, світлофорів, положенням стрілок, сигналами попередженнями, роботою вимірювача швидкості, станом локомотивної сигналізації, постійне спостереження ситуації у дзеркалі заднього виду. Періодично виникає необхідність реагувати на звукові сигнали, виконувати регламент переговорів, здійснювати розрахунок швидкості,

витримувати розклад руху. У машиніста-оператора постійно виникає дефіцит інформації про навколишнє середовище та часу на прийняття рішення, через що він знаходиться в стані постійного нервово-емоційного напруження [3].

Машиніст керує локомотивом та забезпечує безпечний рух локомотивів та поїздів при залізничних перевезеннях пасажирів і вантажів. Виконує догляд та технічне обслуговування. Контролює роботу приладів безпеки та радіозв'язку. Порушення та втомленість машиніста локомотива може призводити до великих аварій та нести негативні економічні наслідки, які визначаються ефективністю заходів щодо покращення умов та підвищення безпеки праці.

Зменшення коштів на витрати від травматизму та професійних захворювань є суттєвим резервом у заощадженні державних коштів. На сьогодні кошти, призначені для покращення умов праці та підвищення її безпеки, не окупувають себе. Держава витрачає значні кошти на пільги, компенсації та відшкодування наслідків несприятливих умов праці та наслідків аварій. Позитивні економічні результати тісно пов'язані як з особистими факторами (дієздатність, працездатність), так і з соціальними наслідками. Тобто, фактори впливу роботи машиніста доцільно розглядати не тільки з ергономічної сторони, а й з соціально-економічної. Соціально-економічна ефективність актуальна з боку економічного обґрунтування планових заходів, необхідних для вибору оптимальних варіантів технологічних, ергономічних та організаційних рішень щодо роботи машиніста; визначення фактичної ефективності заходів щодо покращення умов і охорони праці; оцінки результатів управління технічним засобом (локомотивом); розрахунку необхідних втрат для приведення умов праці на робочих місцях у відповідність до нормативних вимог; визначення раціональних розмірів матеріального стимулювання працівників підприємства, науково-дослідних, конструкторських та проектних організацій за розробку і впровадження працезохоронних заходів [1].

Втрати, пов'язані з умовами праці (аварії), можуть бути економічними та неекономічними. Виробничий травматизм та професійні захворювання машиністів призводять до значних втрат як для залізничної галузі, так і для

здоров'я працюючих. Виходячи з цього, можна розглядати два види втрат – економічні та соціальні. Економічні втрати виглядають у грошовій формі фактичних або можливих втрат підприємства або суспільства в цілому, що спричинено несприятливим виробничим середовищем. Соціальні втрати – це втрати, які пов'язані із здоров'ям працівників внаслідок нещасних випадків та несприятливої гігієни праці. Соціальні втрати не підлягають абсолютно точній кількісній оцінці. Тому соціальні втрати можна умовно поділити на відновлювальні та невідновлювальні. На практиці найбільшу зацікавленість мають сукупні або сумарні втрати, які складаються з економічних або матеріальних втрат та відновлювальних соціальних втрат.

Створення нових зразків техніки і нових технологічних процесів неминуче супроводжується змінами вимог до людини як суб'єкту праці. Кожен новий крок у розвитку техніки і технології породжує і нові проблеми, які потребують інженерно-психологічно-ергономічно-економічного дослідження. Необхідна розробка оптимальних методів і засобів вирішення суперечностей між технологічними процесами і технікою, з одного боку, і трудовою діяльністю людини - з іншого. І все це необхідно обґрунтовувати з точки зору економіки.

Список використаних джерел

1. Калда Г. С. Соціально-економічні основи охорони праці: Навч. посібник / Калда Г. С., Соколан Ю. С., Паршенко К. А. – Хмельницький: ХНУ, 2017.–149 с
2. Лоза С. П. Сучасний стан і перспективи розвитку залізниць України/ С.П. Лоза // Актуальні проблеми економіки. - 2012. - №11. - С. 22 - 38.
3. Єна О. А. Порівняльна характеристика праці машиністів локомотивів та водіїв вантажного транспорту. Актуальные проблемы транспортной медицины. № 1 (23), 2011. – С.104-119.
4. Kalda G. Selected issues of work safety / G. Kalda, I. Kovtun, K. Pietrucha-Urbanik. – Rzeszow, 2015. – 108 s.