

ВИЗНАЧЕННЯ ОСНОВНИХ НАПРЯМІВ ПРОФІЛАКТИКИ ТРАВМАТИЗМУ ВОДІЇВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ АГРАРНОГО СЕКТОРУ

Курепін В.М.,
*старший викладач кафедри
методики професійного навчання
Миколаївського національного аграрного університету
м. Миколаїв, Україна*

Назва професії «Водій автотранспортних засобів» є узагальненою назвою, до якої відносяться: водій легкового автомобіля, водій вантажного автомобіля, водій спецтранспорту та інші. Кожна спеціалізація за факторами виробничого середовища має особливості. Постійно діючими факторами виробничого середовища, рівні яких перевищують нормативні значення на робочих місцях водіїв, які працюють на машинно-тракторних агрегатах, є: шум, інфразвук, загальна вібрація, параметри мікроклімату, важкість і напруженість праці. Концентрації хімічних речовин (оксиду вуглецю, оксидів азоту, бензину, пилу тощо) у салонах таких транспортних засобах зазвичай не перевищують нормативних значень, проте вони наявні та, як правило,

надходять ззовні [1]. Перевищують нормативні значення і рівні загальної вібрації на сидінні водія, це пов'язано, перш за все, з якістю дорожнього покриття. Важкість праці зростає внаслідок вантажно-розвантажувальних робіт: нахили, перенесення вантажів (при сумісництві роботи водія, експедитора та вантажника).

В сучасних умовах господарювання все більшого значення набуває проблема поліпшення умов праці, але ж частини це відбувається не за рахунок впровадження нової техніки, технологій, оздоровлення виробничого середовища, врахування вимог естетики праці, а компенсаційних виплат. Зниження ступеня небезпечного впливу умов праці на людський організм при роботі на сільськогосподарської техніки і створення зручних і комфортних умов можна за рахунок контролю за дотриманням відповідних нормативів, що регулюють умови праці.

Умови праці на робочих місцях водіїв автотранспортних засобів найчастіше відповідають III класу 2 ступеня оцінюються як шкідливі, важкі та напружені. Кількість факторів виробничого середовища, фактичні значення яких перевищують нормативні значення на робочому місці водія, як правило, не менше трьох. Напруженість праці водія викликана великою кількістю сигналів в одиницю часу і високим рівнем нервово-емоційної напруги. Так, кількість сигналів коливається від 300 до 450 на годину. Високий рівень нервово-емоційної напруги обумовлений особистим ризиком, відповідальністю за безпеку інших учасників руху, іноді жорсткою регламентацією руху в часі.

Емоційно напружена праця водія у несприятливих умовах призводить до перевтоми, погіршення стану здоров'я, що спричиняє збільшення частоти загальносоматичних захворювань, тривалості кожного випадку захворювання, переходу гострих випадків у хронічні форми. За даними медичних оглядів встановлено, що частота патології серед водіїв сягає 70%. Кожен водій зі стажем роботи за професією понад 10 років може мати 2-3 хронічних захворювання. Найчастіше це захворювання органів травлення, нервової, серцево-судинної, кістково-м'язової систем.

З причини малої фізичної активності у водіїв розвивається атрофія серцевого м'яза, наслідком якої є гіпертонія. Підвищений тиск може стати причиною смертельно небезпечних хвороб: інфаркту, інсульту, ішемічної хвороби. Метод профілактики такої професійної хвороби водія – фізична активність, зниження споживання кофеїну та інших енергетиків. Серед водіїв зі стажем роботи за професією до 10 років поширена вегето-судинна дистонія, не поодинокі випадки гострої патології серцево-судинної системи: інфаркт міокарда [2].

Половина водіїв мають захворювання нервової системи, а саме радикуліти і радикулопатії різної локалізації. Епідеміологічними дослідженнями встановлено пряму залежність частоти виникнення патології у водіїв від тривалості професійного стажу. Так, попереково-крижова радикулопатія вражає не більше 7% водіїв зі стажем роботи до 5 років, а зі стажем роботи 35 років і більше – майже половину.

Показники свідчать про негативну дію несприятливих умов праці, а саме: фіксованої, нераціональної робочої пози з нерівномірним навантаженням на різні ділянки хребта; впливу загальної вібрації, що передається на хребет через сидіння; несприятливого мікроклімату, зумовленого перепадом температури по

вертикалі у холодний період року, підвищеною температурою у теплий період і підвищеною швидкістю руху повітря у кабіні автомобіля протягом усього року (за відсутності у транспортному засобі системи «клімат-контроль») [3].

Оскільки водій постійно знаходиться в оточенні вихлопних газів, які буквально стеляться над жвавою дорогою, він змушений вдихати понад 200 токсичних сполук. Свій внесок у розвиток професійних захворювань роблять і гальмівні колодки, при стиранні яких утворюється азбестовий пил. Першим симптомом ураження дихальної системи професійними захворюваннями є першіння в горлі, яке може супроводжуватися несильним кровотечею. Ігнорування такого симптому можна домогтися дистрофії слизової оболонки, при якій вона перестає захищати легені від токсичного ураження.

Ситуація посилюється при палінні, оскільки органи дихальної системи стають чутливими і надзвичайно сприйнятливими до таких поразок. Результатом стають запальні процеси, осередки яких з часом можуть трансформуватися в онкологічні новоутворення.

Професійним захворюванням водіїв також є емфізема – розростання судин і сполучної тканини, що зменшує обсяг легенів. Ця хвороба є смертельно небезпечною, оскільки при погіршенні вентиляції легенів вони стають мішенню для шкідливих мікроорганізмів.

Дуже часто у водіїв зустрічаються обмеження м'язів, які вони вважають за краще ігнорувати. Через кілька годин зацемлений ділянка починає сильно хворіти, з'являються відчуття печіння та оніміння одночасно. Якщо продовжити ігнорувати таке професійне захворювання, може статися деформація опорно-рухового апарату, що призведе до внутрішніх кровотеч, відмови органів травної системи і порушення обміну речовин. Також сильне м'язове напруження негативно впливає на хребет, що надзвичайно небезпечно для життя людини. Проблеми з хребтом виникають у багатьох водіїв від початкового ураження хребта недалеко до остеохондрозу, який вважається бичем сучасної людини з-за сидячого способу життя у представників багатьох професій.

Оскільки транспортне забезпечення в аграрній сфері є однією з найвагоміших складових частин АПК, на умови праці водіїв вантажного автотранспорту має бути привернуто особливу увагу [4]. У зв'язку з неможливістю усунути такі фактори виробничого середовища як важкість праці (робоча поза) та напруженість трудового процесу особливе значення має профілактика несприятливого впливу цих факторів. Важливе значення для ефективності профілактики має підвищення медико-гігієнічних знань серед водіїв для формування пріоритетного ставлення до здоров'я, мінімізації факторів ризику розвитку патології серцево-судинної системи, формування поняття «культура праці».

Список використаних джерел:

1. Радіонов М. О. Визначення основних напрямів профілактики травматизму на підприємствах сільського господарства/ М. О. Радіонов, Д. Д. Марченко, // Вісник аграрної науки Причорномор'я. – 2019. – Вип. 1 (101). – С. 111-117. – DOI: 10.31521/2313-092X/2019-1(101)-16. URL:<http://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/6105>.

2. Курепін В. М. Розвиток аграрного сектору економіки України через забезпечення безпеки на виробництві / Соціально-економічна політика та адміністрування у сфері регіонального розвитку України : збірник тез Всеукраїнської науково-практичної конференції, 3-5 квітня 2019 р. - Миколаїв : МНАУ, 2019. - С. 109-112. URL: <http://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/5791>.

3. Курепін В. Перспективи розвитку сільськогосподарських підприємств в залежності від показників, пов'язаних з умовами праці / І. М. Грушковська // MOTROL. Commission of Motorization and Energetics in Agriculture. – 2014. - Vol. 16, No 2. – С. 153-158. URL: <http://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/1180>.

4. Грубань В. Дослідження за актуальними проблемами інженерно-технічного забезпечення АПК. Техніка і технології АПК. № 4(91) 2017. С.19-22.