

Теория и практика современной науки и образования: российский и зарубежный опыт

Веселов Севостьян Игоревич,

аспирант кафедры истории России,

Сургутский государственный университет,

г. Сургут

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР В ПРОБЛЕМЕ ОХРАНЫ ТРУДА АВТОДОРОЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ СЕВЕРА ЗАПАДНОЙ СИБИРИ (СЕР. 1960-Х – СЕР. 1970-Х ГГ.)

Аннотация. В статье анализируется роль человеческого фактора в проблеме охраны труда дорожно-строительных предприятий на Севере Западной Сибири. Отмечается, что причиной нарушения техники безопасности и повышения уровня травматизма при ведении дорожно-строительных работ являлось формальное отношение инженерно-технических работников к своим обязанностям. При этом, усиленное финансирование охраны труда не привело к стремительному искоренению случаев производственного травматизма и улучшению условий труда дорожных строителей в исследуемый период.

Ключевые слова: человеческий фактор, охрана труда, дорожные строители, Север Западной Сибири, производственный травматизм, трест.

Интенсивное развертывание дорожно-строительной отрасли на Севере Западной Сибири и ускоренное формирование коллективов автодорожных трестов квалифицированными рабочими потребовало повышения уровня охраны труда и техники безопасности в строительномонтажных организациях.

С середины ноября 1965 г. в районе открытых нефтяных и газовых месторождений ведение дорожно-строительных работ было поручено

Теория и практика современной науки и образования: российский и зарубежный опыт

тресту «Тюменьдорстрой» Минтрансстроя СССР. Его главной задачей являлось строительство автомобильных дорог для предприятий нефтедобывающей промышленности Тюменской области [5, л. 14].

Во второй половине 1960-х гг. производственный травматизм в тресте «Тюменьдорстрой» наблюдался на работах, связанных с обслуживанием и ремонтом дорожно-строительных машин и грузовых автомобилей. Так, в 1966 г. в тресте произошло 16 несчастных случаев на дорожно-строительных работах и процессах, связанных с ними [4, л. 97].

Причинами указанных несчастных случаев являлись: 1) низкая производственная и трудовая дисциплина; 2) недостаточный контроль со стороны ИТР за производством работ; 3) допуск рабочих к производству работ со слабыми знаниями правил техники безопасности. Вместе с тем, существенной причиной производственного травматизма в тресте стало отсутствие в районах нового промышленного освоения Западной Сибири необходимых условий для обслуживания и ремонта дорожно-строительной техники [4, л. 98]. Тем не менее, в дальнейшем усиленная работа аппарата треста, партийных и профсоюзных комитетов в дорожно-строительных подразделениях треста привела к снижению уровня травматизма.

В 1967 г. в тресте «Тюменьдорстрой» произошло всего 9 несчастных случаев. По сравнению с 1966 г. уровень травматизма в тресте был снижен на 53%. Для оздоровления охраны труда Минтрансстрой СССР выделил тресту 56,3 тыс. руб. на создание оптимальных условий в ремонтных мастерских (установка вентиляции) и на санитарно-бытовые устройства с целью повышения производительности труда [8, л. 121]. Архивные материалы свидетельствуют, что с 1966 по 1970 гг. ассигнования на охрану труда в тресте увеличилась почти в 3 раза (с 32 до 95 тыс. руб.) [9, л. 114].

Теория и практика современной науки и образования: российский и зарубежный опыт

Руководство треста предпринимало попытки улучшить ситуацию с охраной труда путем обучения ИТР и приема экзаменов у специалистов, ответственных за технику безопасности. Кроме того, в строительных подразделениях осуществлялись взаимопроверки. Данные таблицы 1 показывают, что до 1968 г. производственный травматизм постепенно сокращался, а вслед за ним и коэффициент частоты несчастных случаев в тресте «Тюменьдорстрой». Однако в 1969-1970 гг. прослеживался рост травматизма в тресте до 10-12 случаев.

Таблица 1.

Производственный травматизм в тресте «Тюменьдорстрой»

[4, л. 98-99; 8, л. 121-122; 9, л. 113-114]

Год	1966	1967	1968	1969	1970
Количество случаев	16	9	3	10	12
Коэффициент частоты на 1000 чел.	11,8	5,1	4,0	4,1	4,9

В 1971 г. последовал всплеск производственного травматизма, который достиг 30 случаев. Коэффициент частоты несчастных случаев возрос до 10,0 (в 1970 г. – 4,9) на 1000 работающих при общей численности 3048 человек. Следовательно, коэффициент частоты увеличился более чем в 2 раза. Наиболее слабое состояние охраны труда имели строительные подразделения в Ханты-Мансийском автономном округе: АБ-95 в Нижневартовске, АБ-93 в Нефтеюганске, СУ-904 в Сургуте, СУ-905 в Нефтеюганске, которые превысили средние показатели по тресту [1, л. 13].

Проверка условий охраны труда в строительных управлениях треста «Тюменьдорстрой» выявила отсутствие надлежащей подготовки ИТР. В

Теория и практика современной науки и образования: российский и зарубежный опыт

некоторых подразделениях не велись журналы для регистрации и проведения курсового обучения по охране труда. Отсутствовали акты о сдаче экзаменов ИТР. Качество материалов инструктажей по технике безопасности находилось на низком уровне. Например, в мегионском СУ-920 вообще отсутствовал журнал и инструктаж по техобслуживанию, ремонту и перегону дорожно-строительных машин. Во многих подразделениях руководство игнорировало предписания и инструкции, выданные трестом. К примеру, в 1971 г. в АБ-95 у бывшего инженера по технике безопасности полностью отсутствовал учет, делопроизводство, а руководство автобазы не осуществляло текущий контроль за работой подчиненного [1, л. 14-20]. Итак, основным фактором роста производственного травматизма в тресте при ремонте машин и строительстве автодорог, прежде всего, являлся человеческий фактор.

В 1971 г. Главдорстрой отмечал, что строительные организации в районах Крайнего Севера допустили значительное количество нарушений требований охраны труда и высокий уровень производственного травматизма. К таким организациям относились автодорожные тресты с коэффициентом частоты несчастных случаев на 1000 рабочих: «Мурманскдорстрой» - 7,9, «Тюменьдорстрой» - 10,0 [7, л. 167].

Рост травматизма в тресте «Тюменьдорстрой» был связан с тем, что в строительных управлениях треста слабо организовывалось инструктирование по технике безопасности в период проведения строительного-монтажных работ. Так, в 1972 г. в тресте отмечались несчастные случаи и дорожно-транспортные происшествия, связанные с производством работ в СУ-904, СУ-905, СК-53 и СК-102 [2, л. 68].

Несоблюдение техники безопасности при проведении дорожно-строительных работ на нефтегазовых месторождениях было предопределено

Теория и практика современной науки и образования: российский и зарубежный опыт

низкой производительностью труда. Притом, что рост механовооруженности в строительной отрасли на Севере Западной Сибири не привел к снижению роли ручного труда при проведении строительно-монтажных работ и к сокращению числа работающих [6, с. 179].

Например, по сравнению с автодорожным строительством в нефтедобывающих предприятиях Тюменского Севера проводилась более интенсивная работа по повышению производительности труда и снижению доли ручного труда в нефтедобывающих предприятиях. В 1971-1975 гг. нефтяники Западной Сибири комплексно автоматизировали 12 месторождений из 18, построили 17 систем телемеханики, которыми контролировалось 75% всех промысловых объектов [6, с. 221].

В 1975 г. в большинстве подразделений треста «Тюменьдорстрой» не имелось благоустроенных и оборудованных ремонтных мастерских с необходимой для этого вентиляцией. Повседневным явлением в строительных управлениях были неотапливаемые холодные автобусы, развозившие дорожных строителей на отдаленные транспортные объекты [3, л. 2-3].

В середине 1970-х г. в аппарате треста «Тюменьдорстрой» отсутствовал инженер по технике безопасности и охране труда. В конце 1975 г. в трест так и не был подобран квалифицированный специалист в этой области, что затрудняло соблюдение инструкций по эксплуатации транспортных средств и дорожных машин в период строительно-монтажных работ, осуществляемых автодорожным трестом в районах нефтегазового освоения [3, л. 57].

Таким образом, повышенное финансирование охраны труда в дорожно-строительных подразделениях не привело к сокращению числа случаев травматизма. С одной стороны, существенным недостатком в

Теория и практика современной науки и образования: российский и зарубежный опыт

проблеме охраны труда автодорожных предприятий являлось невнимательное отношение руководства к вопросам охраны труда. С другой стороны, инженерно-технические работники треста не осуществляли своевременный контроль по соблюдению и обеспечению техники безопасности при ведении дорожно-строительных работ на нефтегазовых месторождениях Севера Западной Сибири.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф. 2836. Оп. 1. Д. 2.*
- 2. ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 3.*
- 3. ГАСПИТО. Ф. 2836. Оп. 1. Д. 5.*
- 4. Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39а.*
- 5. ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1. Д. 8.*
- 6. Карпов В. П., Колева Г. Ю., Гаврилова Н. Ю., Комгорт М. В. Западно-Сибирский нефтегазовый проект: от замысла к реализации. – Тюмень: ТюмГНГУ, 2011. – 392 с.*
- 7. Российский государственный архив экономики. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 101.*
- 8. РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 11.*
- 9. РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 7. Д. 176.*