

Техніка, що покликана рятувати

Львівська залізниця підготувала відбудовні поїзди до ймовірних надзвичайних подій, закупивши нове аварійно-рятувальне обладнання. Адже основне завдання відбудовних поїздів – швидка та якісна ліквідація наслідків транспортної події чи стихійного лиха.

– За два попередні роки нам вдалося оновити обладнання відбудовних поїздів, зокрема, придбали якісну аварійно-рятувальну техніку, – розпочав заступник начальника залізниці – головний ревізор з безпеки руху поїздів і автотранспорту Євген ТАЛОХА. – Щоправда, це тільки перша ластівка, бо ще не всі поїзди обладнані сучасними рятувальними засобами. Але ми й надалі триматимемо курс на оновлення. Надзвичайна подія, що сталася торік поблизу Ожидова і цьогорічний паводок, що зруйнував і пошкодив колію та мости, вимагають від нас максимальної готовності до надзвичайних подій, а із застарілим рятувальним обладнанням цього стану досягти важко. Тому після придбання сучасної техніки для всіх відбудовних поїздів ми плануємо закупити 150-тонний кран німецького виробництва. Львівській залізниці цей кран необхідний, оскільки ми працюємо в складних умовах, у гірській місцевості. Але наразі з його придбанням доведеться зачекати, бо на заводі стала економічна криза. Коштує такий кран 25-27 млн грн. До того ж, через велику завантаженість підприєм-



тво-виробник виготовлятиме його два роки.

Колектив Львівського відбудовного поїзда продемонстрував можливість нової рятувальної техніки. Першим випробували гідравлічний різак, який різє метал товщиною до 16 мм. І справді, він із невеликим зусиллям порізав на шматки колійний кистиль. Гідравлічні ножиці здатні різати метал товщиною до 10 мм. У цьому комплекті є ще розширювач на 350 мм, а також силовий циліндр. Для розрізання металевих частин великого діаметру, колій, придбано відрізи машини "Партнер". Закуплено вантажопідійомні подушки, які здатні підняти вантаж вагою до 80 тонн, що нам і продемонстрували на полігоні в Рясному-2.

Як розповів начальник Львівського відбудовного поїзда Василь КУПЧАК, саме ця рятувальна техніка найчастіше використовується

при роботі з ліквідації наслідків надзвичайних подій.

– Наприклад, вантажопідійомні подушки необхідні при роботі на мостах для того, щоб підняти прогони мостів і підставити під ці прогони домкрати, а також коли під перекинутим вагоном не можна протягти канат, – говорить Василь Купчак. – Тому під вагон підставляються подушки, які на 40-80 сантиметрів піднімають вагон, під ним протягують канати і вагон піднімають за допомогою крана.

Але це ще не всі оновлення відбудовних поїздів. Як розповів заступник головного ревізора з безпеки руху з відбу-

довних засобів і автотранспорту Мирон ДАЦКО, для Львівського, Мукачівського та Здолбунівського поїздів закуплено каркасні намети. Окрім Львівського відбудовного поїзда, вантажопідійомні подушки придбано й для Мукачівського поїзда. Трохи раніше закуплено синтетичні стропи для всіх відбудовних поїздів, магнітні кутники, щоб не було перелому строп, підійомні гаки, світлові вежі, які використовувалися при відбудові мосту

обладнання. Крім цього, для чотирьох поїздів виготовлено стенди для заплітання тросів. А також для особового складу відбудовних поїздів придбано 300 комплектів зимового і літнього спецодягу із світлодифузуючими смугами. Крім цього, для всіх відбудовних поїздів закуплено мийні машини Керхер, адже доволі часто бульдозерам, тягачам та іншій техніці доводиться працювати в болоті.

– Наступного року плануємо закупити ще три комплекти аварійно-рятувальної техніки, – говорить Мирон Дацко. – В планах також укомплектувати протигази АСВ-2 компресорами для заправки балонів повітрям. Плануємо й відповідно обладнати полігон в Рясному-2, де особовий склад відбудовних поїздів удосконалював би свої навички. Там буде командний пункт, набір випробувальних вантажів, спортмайданчик, бо люди повинні бути фізично здоровими, майданчик для роботи з полісаками. Зробимо на полігоні навчальний залізничний переїзд, щоб навчити людей працювати з вагонами, які зійшли з рейок на переїзді. Також хотілося б встановити опори, щоб навчити людей працювати під контактним проводом. Зараз виготовляється проект реконструкції полігону. Всі ці досягнення та розробки не вирішувалися б, якби не підтримка начальника залізниці Михайла Мостового, який по-гоподарськи підходить до вирішення важливих проблемних питань і розуміє високу ціну реальної готовності до надзвичайних ситуацій.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора



через річку Черемош, а також дво- і чотирикіловатні генератори. Для Королівського поїзда закуплено стенд із випробовування газополум'яного

Інженер з охорони праці – один у полі не воїн...

На робочій зустрічі зі спеціалістами-вагонниками, коли мова зайшла про інженерів з охорони праці та інженерів з навчання, начальник залізниці Михайло Мостовий висловив таку думку: "...Це важливі посади, які є основою залізниці". Не знаю, як сприйняла це аудиторія, а я особисто низько кланяюсь керівнику, який так думає, розуміє і, де-факто, сповідує цю істину.

Попри певну позитивну тенденцію до зменшення за підсумками 11 місяців цього року, стан виробничого травматизму, а отже – показник ефективності стану охорони праці, на жаль, залишається невтішим. Складається дивна ситуація – всі говорять про охорону праці, розробляються численні заходи, починаючи від "комплексних" і закінчуючи методичними порадами про те, як безпечно одягати штани. Списано купи папок паперів, звітів. Загалом по залізниці на так звану "охорону праці" виділяються чималі кошти, а лихо вряди-годи знову приходить в той чи інший колектив, у сім'ї наших залізничників. Висновок один – не спрацьовує увесь цей механізм і не працює належним чином інститут охорони праці, особливо безпосередньо на виробництві, тобто на рівні: робоче місце-виконавець-контроль, а може, точніше – організація самого виконання роботи. Коротко проаналізуємо кожну складову того ланцюга, де саме він рветься?

Робоче місце згідно з технологічним процесом – обладнання, інструмент, приміщення або технологічний майданчик, і кожен фрагмент "общіщений" розділом "охорона праці", все розписано, аж до клинка в молотку, довжини зубила, держака до вилки для накладання гальмівного башмака.

Виконавець – професійний добір, навчання (диплом чи посвідчення в кишені), навчання на робочому місці безпечним навичкам (протокол іспитів у комісії підприємства), фізично здоровий (медичні огляди, зокрема, і перед, і після зміни), ще й на додачу – щоб щось не призабув – на робочому місці цілий набір інструкцій, навіть для двірника. Нарешті, контроль, або, зрештою, організація безпосереднього виконання самої роботи. Отут все й починається, а точніше – тут все

й закінчується... Нерідко трагедією, початок якої був там, на цих двох попередніх етапах.

Повернімось до папок з паперами, якими забиті полиці в інженера з навчання і кабінет охорони праці. В папках інженера з охорони праці є все необхідне – навчання та інструкції з охорони праці, де викладено і порядок організації виробничого процесу, і порядок контролю за цим процесом, зокрема, низка ступенів контролю. І навіть, що робити, коли працівникові на носі сіла муха... А приходиш на робоче місце – там не те, що муха, там, як кажуть, і "кінь не валявся". Звичайно, там є ті ж інструкції, ті ж папки, всі як одна, написані однією рукою, точніше двома – інженера з охорони праці та інженера з навчання, та даремно ми самі себе обдурюємо, що хоч одна з них написана, як каже положення про розробку інструкцій з охорони праці, безпосереднім керівником цеху чи підрозділу, але це вже інше питання. Так-от, всі ці документи написані інженером з о/п (охорони праці), контрольованим ним, і обтерті від пороху ним же. На думку спадає відома істина – чисто не там, де прибирають, а там, де не сміять, ну а коли сміять всі, а прибирає лише один, то результат відомий заздалегідь.

Сяк-так спланований мікколійний простір, абияк покладані деталі, що можуть звалитися на працівника, електрокабель підвищений на пів'язка від панчі, а ще гірше – недбало навчений виконавець, який щось робить, метушиться, дає план. Так, він пам'ятає, що йому давали якусь інструкцію підписати, але... він вживить в біліх тапочках із гальмівним башмаком мікколійним простором, засуває цей башмак під вагон рукою, попутно діставши по голові підніжку рухомого складу – але загальмував! Інший обточує деталь без окулярів – десь вони у нього були, але нема часу їх шукати, бо майстер чекає на деталь! Цей перелік можна було би продовжити і навіть посміятись, якби не було так сумно від "аналізу виробничого травматизму" з детальним описом усіх нещасних випадків, переліком причин, порушень вимог, а ще в кінці кожного з "тривожних сигналів" волення інженера з о/п – "**БУДЬТЕ ОБЕРЕЖНІ. ДОТРИМУЙТЕСЬ ВИМОГ І ПРАВИЛ ОХОРОНИ ПРАЦІ!**".

Стривайте, он там, на парку, зібрався весь

командний "бомонд" вузла – ДС, ШЧ, ПЧ і решта "Ч", відбувається місячний огляд колій. До червоного "розпікають" стрілочника чи колійника за брудний сигнальний жилет... О, це вже з області охорони праці! Але на жодному з членів того "бомонду" нема жилета ані чистого, ані брудного. На цьому і закінчується уся суть виховання, чи то контролю і, зрештою, поваги до поняття охорони праці. Сигнальний жилет на колії, як білий халат у лікарні – від головного лікаря і до санітарки – це норма, яку не дозволено порушувати нікому, а отже, слід поважати її і виховувати цю повагу в усіх.

Ось ще приклад поваги до інституту охорони праці. Звернісь до пересічного керівника відокремленого підрозділу, зокрема, і до найпершого – як у вас справи з охороною праці, чи які складові "комплексних заходів" з охорони праці, ну хоч би на поточний місяць заплановані чи виконані – він тут же відправить до інженера з о/п, мовляв, він цим відає. А якщо запитаете у головного бухгалтера, скільки коштів витрачено у цьому місяці чи році на охорону праці – не дивуйтеся, якщо вас теж пошлють... в "охорону праці", він (інженер з о/п) щось там собі рахує. Ніби цього не існує в законодавчому порядку, навіть в газеті "Все про бухгалтерський облік" розписано перелік витрат, коштів, робіт, які стосуються охорони праці на кожному підприємстві незалежно від форми власності. А тим часом, після кожної чергової чи балансової звітності – крик, мовляв, що він, той з о/п, собі понарохував, у нас "баланс йде", а де він узав'язав там "санітарно-побутові ремонти", у нас все це пішло в "ремонт". Зрозуміло, для чого бухгалтерії якась там охорона праці?!

Починається заявочна кампанія на постачання спецодягу, спецвзуття, інші засоби індивідуального захисту – бухгалтерія криком кричить, що "це справа інженера з охорони праці, а ми тут ні при чому", а через деякий час знову крик "понадлімітні залишки – вапно, гравій, цемент, спецівки, чоботи, все разом "вилізло за ліміт". А чому все разом, чому не окремо? А як тоді бути із установкою керівництва залізниці щодо завчасної підготовки підрозділу до роботи

в зимових умовах, як підготуватись до вимоги видачі спецодягу у випадку дотермінового зносу чи передчасної непридатності його за технічним станом не з вини працівника?

Дуже хочеться пересічному інженеру з охорони праці заволати: "Схаменіться, шановні роботодавці! Це ваші проблеми і обов'язки, передбачені Законом України "Про охорону праці", перед працівниками, яких ви наймаєте на роботу!"

Доки охорона праці буде "приватною справою" інженера з охорони праці? Складається враження, що забори його на день-два з депо, дистанції чи станції, і не буде там ні актів перевірок, ні порушень, ні порушників, немов інженер з о/п винис ту "охорону праці" в кишенях з депо, як художник мольберт із майстерні.

Свідомо згустивши подекуди фарби, не хочу загалом судити про стан справ з охороною праці у всіх колективах. Наприклад, варто було керівництву станції Коломия, як кажуть, у півоберта повернутись обличчям до проблем працівників, що безпосередньо працюють у парку колій – заради санітарно-побутові умови чергових стрілочних постів, чергового по парку, приміщення для складачів, обладнані за євристилом: і духова, і туалети, і плитка облицювальна. А обійшлося усе без розписаних комплексних заходів, просто добра воля і, зрештою, пряме виконання вимог облаштування робочого місця та місця відпочинку працівників, які працюють в умовах підвищеної небезпеки.

Як резюме до всього вищесказаного – картина виробничого підрозділу, зокрема, "пейзаж" охорони праці, як вирішального чинника збереження життя і здоров'я суб'єктів виробництва, повинна писатись не одним-двома "художниками", а всіма, без винятку, суб'єктами – від першого керівника до сторожа на прохідній. Тоді охорона праці як законодавчо встановлена норма стане своєрідною конституцією кожного колективу, підрозділу залізниці.

Богдан МЕЛЬНИЧУК,
інженер з охорони праці ВП "Станція Коломия", член дорпрофсожу, член Національної Спілки журналістів України