

Нещодавно у Дрогобичі на базі вагонного депо та станції відбулася школа-семинар "Перевезення небезпечних вантажів, конструкція цистерн". Цей захід організований у рамках оголошеного Укрзалізницею "Місячника безпеки руху при перевезенні небезпечних вантажів" триває упродовж травня. У школі-семінарі взяли участь 44 залізничники – представники керівного складу господарства комерційної роботи і маркетингу та начальники станцій, які спеціалізуються на наливних вантажах.

Станом на 26 травня цього року на Львівській залізниці, як і за аналогічний період минулого року, на щастя, не зафіксовано аварійних ситуацій, пов'язаних із перевезенням небезпечних вантажів. Однак, як кажуть, від біди не застрахований ніхто. Аварійною ситуацією вважаються умови перевезення вантажів, пов'язані із загоранням, витіканням, розсипанням небезпечного вантажу, пошкодження тари або рухомого складу з небезпечним вантажем, які можуть призвести чи призвели до вибуху, пожежі, отруєння, опромінення, захворювань, опіків, обморожень, загибелі людей і тварин, небезпечних для природного середовища наслідків, а також випадки, коли в зоні аварії на залізниці виявилися вагони, контейнери або вантажні місця з небезпечними вантажами.

Як зазначив на практичному занятті під час школи-семинару заступник начальника вагонного депо Дрогобич із експлуатації Стефан Грицюк, для того, щоб вчасно і ефективно зреагувати у нестандартній ситуації, насам-

перед потрібно знати будову цистерни. Стефан Михайлович на прикладі спеціального вагона-тренажера розповів присутнім про основні вузли цистерни. Вагонний майстер ПТО Ходорів Богдан Кручак усередині вагона-тренажера продемонстрував

у коментарі газеті Богдан Кручак – Наші працівники провели практичне заняття для учасників школи-семинару, щоб вони знали, як діяти в нестандартних ситуаціях. У таких випадках їм потрібно насамперед розуміти будову внутрішнього обладнання цистерни,

Учасники школи-семинару також ознайомилися на території вагонного депо з роботою цеху з утилізації нафтошлямових відходів, промивно-пропарювальної станції із підготовки цистерн під налив.

За словами заступника на-

лізниці відкрито для вантажних операцій 230 станцій, на 60% із них проводять вантажні операції із вивантаження або навантаження небезпечних вантажів. Основні станції, які працюють з небезпечними вантажами – Дрогобич, Надвірна – нафтопродукти, Рожнятів – хімічні речовини, Страбівцево – сірковуглець, Обарів – аміак, мінеральні добрива. Крім цього, через Львівську залізницю небезпечні вантажі перевозяться на експорт. Упродовж 2009 року через прикордонні переходи залізниці пройшло 40 тис. вагонів із небезпечними вантажами. "Основними документами, якими керуються у своїй діяльності вантажовідправники, що передають нам для перевезення небезпечний вантаж, є "Правила перевезень небезпечних вантажів", затверджені наказом Міністерства транспорту і зв'язку України №1430 від 25 листопада 2008 р., та "Зміни до правил безпеки та порядку ліквідації наслідків аварійних ситуацій", затверджені наказом Мінтрансу №567 від 16 жовтня 2000 року, – зауважив Олег Решетников. – Вантажовідправник обов'язково вказує номер аварійної картки, яка містить основну оперативну інформацію про небезпечний вантаж, завантажений у вагон. Ця оперативна картка регламентує первинні оперативні дії працівників залізничного транспорту та спецформувань, причетних до ліквідації аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізницею.

Звичайно, добре було б, якби аварійні ситуації у перевезенні небезпечних вантажів ніколи не траплялися. Однак ми повинні завжди бути готові до нестандартних випадків, а здобуті практичні знання та навички допоможуть оперативно і якісно їх вирішити".

Галина КВАС
Фото автора



Хоча аварійна ситуація в перевезенні небезпечних вантажів є надзвичайним винятком із правил, залізниця повинна завжди бути готовою до нестандартних випадків

особливості будови внутрішнього обладнання цистерни. "Саме словосполучення "небезпечний вантаж" уже насторожує, – зауважив

технологію її роботи. Сьогодні учасники школи-семинару все це побачили навч, багато почули, такою і була мета заходу".

чальника служби комерційної роботи та маркетингу – дорожнього комерційного ревізора Олега Решетникова, на Львівській за-

Рационалізаторська діяльність – найбільш поширений вид технічної творчості, яка за своєю новизною і технічним рівнем сягає рівня винахідництва. Цей вид творчості доступний практично кожному працівникові і тому за своїми масштабами перевищує винахідництво. Наведені та деякі інші якості роблять рационалізаторську діяльність чи не найбільш ефективним та потрібним сектором діяльності виробництва.

Своїм масовим застосуванням рационалізаторські пропозиції інколи здатні давати більший економічний ефект, ніж винаходи, при цьому економія фінансів та інших ресурсів від використання рационалізаторських пропозицій у підсумку буває більшою, ніж від використання винаходів. Саме тому рационалізаторство, як форма технічної творчості, заслуговує на всіляке заохочення і стимулювання, а його результати – рационалізаторські пропозиції – потребують надійної правової охорони.

На жаль, аналіз підсумків рационалізаторської діяльності на залізниці у 2009 році свідчить про низький рівень її організації. У I кварталі 2010 року підводились підсумки дорожнього конкурсу на кращу рационаліза-

торську роботу 2009 року. За вказівкою керівництва залізниці дорожній конкурс на кращу рационалізаторську роботу у 2009 році вважається таким, що не відбувся.

У 2009 році кількість рационалізаторів зменшилась на 12%, кількість розроблених та впроваджених рацпропозицій – на 9%, загальний економічний ефект від впровадження рацпропозицій – на 24%.

Можна зазначити, що такі низькі показники є наслідком неналежної організації, підтримки та сприяння рационалізаторській діяльності на залізниці.

Примітно відзначити, що за чотири місяці 2010 року показники рационалізаторської роботи на залізниці зросли у порівнянні із 2009 роком. За цей період кількість рационалізаторів збільшилась на 29%, кількість рацпропозицій – на 4%. Впровадження рацпропозицій дало змогу отримати загалом на 83% більше економічного ефекту, ніж за звітний період минулого року.

Незважаючи на позитивні зрушення, залишаються недоліки, над якими інженерно-технічним працівникам залізничної необхідного ще працювати. Необхідно нагадати, що для врегулювання правових відносин, пов'язаних із створенням, набуттям та реалізацією прав на об'єкти інтелектуальної влас-

ності, до якої належать рационалізаторські пропозиції на залізничному транспорті України, використовуються нормативні документи, а саме:

– "Положення про патентно-ліцензійну, винахідницьку та рационалізаторську діяльність на залізничному транспорті України", затверджене наказом Укрзалізниці від 31 березня 2004 року № 73-Ц.

– "Примірний порядок визначення розміру та виплати винагороди авторам об'єктів права інтелектуальної власності на залізничному транспорті України", затверджений наказом Укрзалізниці від 15 грудня 2004 року № 973-ЦЗ.

Для оформлення рацпропозиції автору необхідно звернутись безпосередньо на підприємство, де заплановано впровадити його рацпропозицію, та подати заяву згідно зі встановленою формою.

Після прийняття заяви на рацпропозицію упродовж місяця автору буде надана відповідь про визнання пропозиції рационалізаторською і прийняття її до використання або відхилення даної пропозиції.

Надалі, якщо рацпропозицію буде визнано та впроваджено на підприємстві, в залежності від економічного ефекту буде виплачена винагорода, котра входить до фонду оплати

праці, тому в подальшому вона враховується при нарахуванні пенсії. Розмір та порядок виплати винагороди визначається умовами договору, який буде укладено між автором та підприємством. У разі, коли використання рационалізаторської пропозиції не сприяє одержанню економічної ефективності, розмір винагороди автору визначається відповідно до "Інструкції по определению размера авторского вознаграждения за изобретения и рационализаторские предложения не создающие экономии".

У 2010 році буде проведений дорожній конкурс на кращу рационалізаторську роботу 2010 року. Умови проведення конкурсу будуть опубліковані в наступних номерах "Львівського залізничника".

На завершення відзначимо, що рационалізаторська і винахідницька діяльність на залізниці є невід'ємною частиною її інноваційного розвитку, а самі розробки рационалізаторів є серйозним внеском у технічне переозброєння, модернізацію і збільшення ефективності виробництва та покращення фінансового стану самих рационалізаторів.

Винахідники і рационалізатори – це потужний творчий потенціал будь-якого підприємства, кількість яких повинна постійно збільшуватись.