

Охорона праці: “Головне завдання – зберегти життя та здоров’я людей”

Серед складників успішної роботи підприємства далеко не останнє місце займає охорона праці. Спеціалісти добре знають, що показники з виробничого травматизму залежать не від тематичних плакатів та добре оформленого кабінету, а від повсякденної системної роботи з кожним членом трудового колективу. Показовим є вагонне депо Коломия, яке вибороло почесне друге місце у галузевому конкурсі з охорони праці серед підрозділів Укрзалізниці.

Про щоденну роботу з охорони праці, яка передувала цьому досягненню коломийських вагонників, розповіли провідний інженер з охорони праці депо Юрій Семків та інженер з охорони праці 1 категорії Оксана Мурмилюк.

– однакові, чому саме наше депо вибороло призове місце у міжгалузевому конкурсі? Я вважаю, що головна наша перевага в тому, що у нас виконано ремонтні приміщення на усіх лінійних дільницях. Для цього були виділені відповідні кошти, і там створено необхідні санітарно-побутові умови для наших працівників. Насамперед це – нові металопластикові вікна, гаряча вода у санітарно-побутових блоках, облаштування кімнат прийому їжі мікрохвильовими печами, холодильниками та ін.

Переважна більшість наших вагонників цілий рік працюють на відкритому повітрі за будь-якої погоди. Кошти виділяються всім підрозділам служби вагонного господарства, а от ефективність їхнього використання напряму залежить від керівництва на місцях, зокрема від начальника депо. Заплановані ремонти приміщень для створення належних санітарно-побутових умов оглядачам-ремонтникам вагонів у нашому депо виконані в повному обсязі на дільницях технічного обслуговування вагонів на ст. Рожнятів, Надвірна, Хриплин, Ларга, а також на пункті перестановки вагонів по ст. Вадул-Сірет.

Важливе місце в роботі служби охорони праці займає організація та проведення навчань з охорони праці, якість яких значно залежить від засобів наочної агітації. Для цього ми щороку плануємо закупівлі стендів та плакатів з охорони праці. Таким чином за попередні два роки облаштовано стендами та плакатами кабінет з охорони праці у депо та навчальні класи на дев’яти лінійних дільницях. Робота із закупівлі стендів у нас триває постійно.

Для участі у конкурсі ми підготували фотозвіт наших виробничих приміщень, відремонтованих санітарно-побутових блоків, надали відповідну інформацію про наш підрозділ, кількість ремонтів вагонів на рік, покращення побутових умов. Наприклад, на 2012 рік ми запланували придбання пральних машин-автоматів для прання спецодягу наших ремонтників. Головне, що у цій справі є розуміння керівництва служби та депо. Завдяки такому сприянню вдалося ви-

конати заплановані заходи за минулий рік”.

– Що змінилося у роботі з охорони праці за попередні роки?

Юрій Семків: “Насамперед – відсутність приписів про заборони роботи обладнання та механізмів, які можуть створювати загрозу для життя чи здоров’я працівників, які ми раніше мали від контролюючих органів. Підвищився якісний рівень навчання працівників з питань охорони праці, у т.ч. із забезпечення лінійних дільниць тематичними стендами з безпечного виконання робіт. Підрозділи забезпечені аптечками першої долікарської допомоги, завдяки металопластиковим вікнам покращився мікроклімат приміщень санпобутблоку депо. Одна з проблем, яка нас турбує, – стан забезпечення наших працівників спецодягом та спецвзуттям із урахуванням їхніх розмірів. Бувають випадки, коли працівники відмовляються отримувати спецодяг через невідповідність розмірів”.

Оксана Мурмилюк: “Після впровадження вхідного контролю з якості приймання спецодягу у службі матеріально-технічного постачання його якість помітно покращилася, зокрема вже нема претензій до плащів, засобів індивідуального захисту, а миючими засобами депо забезпечене практично до кінця року. Одним з основних показників нашої роботи є виділення на заходи з охорони праці 0,5% від суми реалізованої продукції. На наше переконання, друге місце вагонного депо Коломия у галузевому конкурсі стало підсумком спільних зусиль керівництва та колективів усіх дільниць депо. На це також вплинув стан проходження працівниками медичних оглядів, покращення санітарно-побутових умов, відповідність кабінету з охорони праці типовому положенню, своєчасне проведення атестації робочих місць, відсутність травматизму на виробництві і, звичайно, розуміння працівниками важливості дотримання вимог охорони праці.

Приймаючи на роботу нового працівника, ми завжди на співбесіді запитуємо: що у його розумінні є охорона праці. Люди відповідають: “Насамперед – це наша безпека”. Мені приємно це чути, бо це засвідчує дуже важливий факт: людина усвідомлює, що це не лише її особиста безпека, а й безпека людей, що працюють поруч”.

Олександр ГЕРШУНЕНКО
Фото автора



Юрій Семків: “Наше головне завдання полягає у гарантуванні безпеки життя залізничників та створення для них належних та безпечних умов праці. Із 2009 року і донині у депо не зафіксовано випадків виробничого травматизму. В основному вагонне депо Коломия виконує деповський та капітальний ремонт вантажних вагонів. Ремонтуємо вагони, що належать підприємствам. Сума реалізованої продукції за ремонт вагонів у 2011 році становила 37 млн 849 тис. грн.

Ремонтні цехи депо та 16 лінійних дільниць розташовані у Чернівецькій, Івано-Франківській та Закарпатській областях. Уявіть, як непросто забезпечити навчання працівників та дотримання належного контролю стану охорони праці у всіх віддалених підрозділах! Відповідно до проведеної атестації робочих місць, у шкідливих та небезпечних умовах працюють насамперед електрозварники ручного зварювання, ковалі ручного кування, слюсарі з ремонту рухомого складу (вони займаються обробкою, ремонтом, складанням зливних приладів, спускних та запобіжних клапанів цистерн для нафтопродуктів). Одна з лінійних дільниць розташована на станції Надвірна, тут працює 11 слюсарів із ремонту рухомого складу, що перевозить нафтопродукти. Усі вони зайняті технічним обслуговуванням цистерн нафтопереробного заводу у Надвірній. Там наші працівники мають відповідно обладнане приміщення.

Наступна категорія – електрозварники ручного зварювання та електрозварники напівавтоматичних та автоматичних зварю-

вальних машин. Ці спеціалісти наплавляють опорні поверхні буксового вузла вагонів, опорні поверхні надресорної балки та виконують наплавлення гребенів колісних пар. Тут є важливий момент – забезпечення профілактичним харчуванням працівників, робота яких пов’язана зі шкідливими умовами праці. На всіх лінійних дільницях у нас налагоджена доставка молока (працівники отримують по 0,5 л молока за відпрацьовану зміну). Крім того, за роботу у шкідливих умовах вони мають право на додаткову відпустку та відповідні доплати.

Один із показників якості контролю за дотриманням вимог охорони праці є видання приписів про порушення вимог нормативно-правових актів з охорони праці, адже кожне таке порушення може призвести до виробничого травматизму. За перше півріччя 2012 року проведено 141 перевірку, інженери з охорони праці зробили 19 приписів. Оскільки наші цехи депо та лінійні дільниці розташовані на території Чернівецької, Івано-Франківської і Закарпатської областей, доводиться багато їздити для проведення технічних занять, хоча зараз це вже дуже проблематично. Причина проста – раніше інженер з охорони праці мав спеціальну форму-квиток №3 для безкоштовного проїзду територією Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень. Із січня 2012 року цю форму не видають, до того ж відмінено слідування деяких поїздів. Це спричинило складнощі з проїздом до нашої лінійної дільниці на станції Рахів, дільниці технічного обслуговування на станції Надвірна, станціях Рожнятів і Долина, пункту перестановки вагонів на станції Вадул-Сірет та пункту технічного обслуговування на станції Ларга – біля кордону з Молдовою”.

Оксана Мурмилюк: “Резонним було б запитати: плани з охорони праці у всіх підрозділах служби вагонного господарства



та капітальний ремонт вантажних вагонів. Ремонтуємо вагони, що належать підприємствам. Сума реалізованої продукції за ремонт вагонів у 2011 році становила 37 млн 849 тис. грн.

Ремонтні цехи депо та 16 лінійних дільниць розташовані у Чернівецькій, Івано-Франківській та Закарпатській областях. Уявіть, як непросто забезпечити навчання працівників та дотримання належного контролю стану охорони праці у всіх віддалених підрозділах!

Відповідно до проведеної атестації робочих місць, у шкідливих та небезпечних умовах працюють насамперед електрозварники ручного зварювання, ковалі ручного кування, слюсарі з ремонту рухомого складу (вони займаються обробкою, ремонтом, складанням зливних приладів, спускних та запобіжних клапанів цистерн для нафтопродуктів). Одна з лінійних дільниць розташована на станції Надвірна, тут працює 11 слюсарів із ремонту рухомого складу, що перевозить нафтопродукти. Усі вони зайняті технічним обслуговуванням цистерн нафтопереробного заводу у Надвірній. Там наші працівники мають відповідно обладнане приміщення.

Наступна категорія – електрозварники ручного зварювання та електрозварники напівавтоматичних та автоматичних зварю-

І міст знову готовий до руху поїздів...

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

На об’єкт привезли і попередньо виготовлений на базі МБП №61 тимчасовий пакет для вивантаження старої мостової конструкції, адже через криволінійну форму, висоту моста та великі розміри її не можна було поставити в русло ріки. А ще відстань до паралельної колії та висота старої мостової конструкції (понад п’ять метрів) не дозволяли вивантажити її на сусідню колію.

Після належної підготовки із самого ранку 24 липня розпочалося “вікно” для виконання основних ремонтних робіт, яке тривало до 00 год. 20 хв. 28 липня. Під час “вікна” було демонтовано три опори контактної мережі для роботи кранів. Після цього за допомогою спареної роботи відбудовних кранів із використанням допоміжних тимчасових конструкцій виконано вивантаження тимчасового пакета та заміну дефектної металеві прогнаної будови на нову із суцільною стінкою і їздою поверху та влаштування безбаластного мостового полотна. “Вікно” супроводжувалося великою кількістю маневрів по станції Бірки

Великі. Було виконано велику кількість завантажувальних операцій із багатотонними конструкціями, та зрештою всі роботи завершені вчасно, і у передбачений час рух поїздів на перегоні по оновленій споруді було відкрито.

Роботи виконувалися під безпосереднім керівництвом начальника МБП №61 Костянтина Іщука, начальника виробничо-технічного відділу підрозділу Сергія Кобіна, виконроба Петра Гонка та майстра Андрія Дутки. Крім мостобудівельників, в оновленні моста брали участь фахівці Тернопільської дистанції колії, будівельно-монтажного поїзда служби електропостачання, району контактної мережі станції Підволочиськ, Стрийського і Тернопільського відбудовних поїздів.

Ретельної підготовки до капітального ремонту цього моста вимагала ще одна особливість ситуації: впродовж “вікна” виконувалася комплекс складних робіт із застосуванням нетипової технології. Аналогічні роботи нам треба буде виконати на сусідній колії, де є паралельний міст. Він має свої особливості, тож і це “вікно” буде не з легких, бо ферма моста

вища і має не трапецеїдальну, а криволінійну форму. Тож доведеться під цю ферму застосувати додаткові тимчасові конструкції, щоб забезпечити її стійкість.

Після завершення основного “вікна” на непарній колії перегону Тернопіль-Бірки Великі тривають опоряджувальні роботи, а також йде підготовка до другого “вікна”, запланованого на кінець серпня. Наступний одноколіїний міст, який оновлюватимуть фахівці МБП №61, збудований ще 1870 року, а металеві конструкції на ньому встановлені у 1943-му. Цей міст є довшим на три метри від цойно відремонтованого, крім того, через відстань між коліями в місці робіт буде складно доставляти матеріали кранами з паралельного одноколіїного моста, що вже оновлений. Ускладнюється ситуація й тим, що міст знаходиться на головному ході з інтенсивним рухом пасажирських та вантажних поїздів, тому попереду складна та цікава робота.

Андрій ГРЕБІНЬ,
інженер мостобудівельного поїзда №61
Фото з архіву МБП №61

