

Висока відзнака за повагу до праці

(Закінчення. Початок на 1 стор.)

Приводом для урочистих зборів стала не лише перемога залізниці в галузевому конкурсі. Призові місця в трудовому змаганні за організацію належних умов та заходів з охорони праці посіла низка відокремлених підрозділів Львівської магістралі. Дипломи за друге місце у конкурсі Віктор Митрофанов вручив керівникам Львівської дирекції залізничних перевезень, служби локомотивного господарства (призером став колектив локомотивного депо Мукачево), ремонтного вагонного депо Дрогобич та господарської служби управління залізниці. За почесне третє місце в огляді-конкурсі відзначено колективи Львівської дистанції колії, вокзалу станції Львів та Стрийського вагоноремонтного заводу. Хорошою винагородою за повагу до праці, окрім почесних дипломів, стали і грошові премії: за перше місце в конкурсі серед залізниць – 100 тис. грн; за друге і третє призові місця у змаганні серед структурних підрозділів – 30 та 20 тис. грн відповідно.

Умови конкурсу охоплюють цілий комплекс показників, критеріїв та коефіцієнтів, основним серед яких є, звичайно, рівень травматизму на підприємстві, – зазначив Віктор Митрофанов. – Зниження цього показника у порівнянні з аналогічними періодами минулих років – це не просто щасливий збіг обставин, а результат серйозної роботи з покращення умов праці, зміцнення трудової дисципліни, гарантування безпеки праці. Приємно відзначити, що на Львівській залізниці вже кілька років поспіль у цьому напрямку зберігається позитивна тенденція. Торік залізниця посіла друге місце в огляді-конкурсі, а цього року здобула заслужену перемогу. Звичайно, перемога в конкурсі не означає, що господарство охорони праці залізниці працює без зауважень. Та власне усі ці моменти зафіксовані в результатах комплексної перевірки, яка нещодавно завершилася, і вони будуть враховані у подальшій роботі.

Начальник Львівської залізниці Богдан Піх подякував керівництву Укрзалізниці за високу оцінку роботи і наголосив, що перемога в огляді-конкурсі є не лише приводом для гордості, а й хорошим стимулом до по-



дальшої клопіткої роботи у питаннях гарантування безпеки та охорони праці.

– У своїй діяльності залізниця керується таким важливим документом, як Правила технічної експлуатації залізниць, у якому "великими літерами" зазначено, що ми повинні забезпечувати об'єми перевезення вантажів і пасажирів, безпеку руху і охорону праці залізничників, – наголосив Богдан Піх. – Система охорони праці на залізниці досить розгорнута, у кожному підрозділі, навіть на підприємстві, де працює кілька осіб, є фахівці цієї галузі. Це – сотні людей, які ретельно стежать за суворим дотриманням вимог та правил охорони праці, слідкують за змінами в законодавстві і документації, технічними та технологічними нововведеннями в Україні та світі, а також проводять навчальну та інформаційно-роз'яснювальну роботу. Крім того, на транспорті діє жорстка система оцінок порушень вимог інструкцій з охорони праці, яка передбачає адміністративні санкції до порушників. Важливим аспектом є дисципліна на виробництві, тому навіть дрібне повторне порушення вимог охорони праці передбачає суворе покарання для порушника, якому загрожує звільнення з роботи, та посадової особи, що повинна пильнувати за безпекою виконання робіт. Відтак жодних послаблень уваги чи неналежної роботи у питаннях гарантування охорони праці на залізниці не може бути.

Про підсумки роботи у минулому році та перспективи і напрацювання 2014-го розповів начальник служби охорони праці Львівської залізниці Олександр Левицький.

– У 2013 році на залізниці зменшилася кількість випадків виробничого травматизму. Якщо у 2012-му зафіксовано 17 випадків, то в минулому – 13, а за п'ять місяців цього року трапився лише один, – зазначив Олександр Левицький. Саме цей показник у першу чергу брали до уваги члени фахової комісії, які оцінювали результати огляду-конкурсу. На моє переконання, базовими принципами, які забезпечили перемогу в конкурсі нашої залізниці, стали профілактика, навчання та контроль.

У прямому підпорядкуванні службі на залізниці працюють 216 інженерів з охорони праці. Більшість із них досвідчені працівники, що володіють глибокими знаннями і практичними навичками. Ця обставина дозволяє забезпечити високий рівень контролю та ефективності навчального процесу на місцях.

Вагомий внесок у забезпечення дотримання вимог з охорони праці роблять спеціалісти галузевого навчально-методичного центру залізниці. Торік у ньому пройшли навчання та перевірку знань 714 посадових осіб і спеціалістів, 470 керівників середньої ланки. Проводилися тематичні навчання працівників. Зокрема 40 колійників пройшли курси з надання першої (долікарської) допо-

моги у разі нещасного випадку. Крім того, перевірено знання та підготовлено 80 працівників залізниці, які здійснюють нагляд за утриманням та безпечною експлуатацією вантажопіднімальних кранів, 7 працівників, відповідальних за безпечну експлуатацію підйомників. Варто наголосити, що жодна особа не призначається на посаду керівника без відповідного навчання у центрі, а через три роки кожен із них проходить повторне навчання у центрі. Лекції тут читають не лише працівники центру, а й залізничники з великим практичним досвідом роботи, а також залізничні медики, фахівці санепідемстанції, психологи.

За словами начальника служби охорони праці, упродовж першого кварталу 2014 року на залізниці проведено понад 5 тис. перевірок, під час яких особлива увага зверталася на справність машин і механізмів, атестованість робочих місць, стан забезпечення працівників спецодягом та спецвзуттям, засобами індивідуального захисту, проходження медоглядів тощо. У підсумку виявлено низку порушень, за які до відповідальності притягнуті 80 працівників, 461 посадову особу скеровано на позачергову перевірку знань. Крім того, один керівник звільнений з роботи, 15 – відсторонено від виконання обов'язків, 36 – оголошено догани. Упевнений, що ці покарання є застереженням для всіх, хто не приділяє уваги питанням охорони праці. Нині триває робота з усунення виявлених недоліків.

Олександр Левицький наголосив, що важливе значення для рівня гарантування безпеки праці має матеріальне забезпечення. Керівництво залізниці це добре розуміє. Торік із цією метою виділено 32 млн грн. Із них майже половина – на усунення небезпечних впливів на працівників на робочому місці. На заходи зі запобігання нещасних випадків унаслідок наїзду рухомого складу, падіння з висоти та ураження електричним струмом витрачено понад 1,5 млн грн.

Загалом на цей рік для забезпечення комплексу заходів з охорони праці на залізниці виділено на 4 млн гривень більше, що дозволить повністю виконати заплановану програму

Андрій ВЕЗДЕНКО
Фото Ігоря ПАРАЩАКА

Із настанням сезону гроз у господарстві електропостачання набуває особливої актуальності питання захисту обладнання від атмосферних перенапруг, які можуть бути спричинені блискавками. Особливу увагу енергетики зосереджують на захисті тягових підстанцій, від роботи яких залежить стабільний рух поїздів на електричній тязі.

Про те, як захищають тягові підстанції у грозовий період, кореспондент газети поцікавився у розмові з начальником ремонтно-ревізійної дільниці Львівської дистанції електропостачання Ігорем Марціном.



– Атмосферні перенапруги, які спостерігаємо під час блискавок, – це заряд у декілька мільйонів вольт, – наголосив Ігор Марцін. – Кожне обладнання має певну межу напруги, захист від комутаційних перенапруг, але вони неспівмірні з атмосферними.

Тому частково захищають обладнання громовідводи й обмежувачі перенапруги (ОПН). Блискавка зазвичай обирає найвищу точку, якою є громовідвід – він бере удар блискавки безпосередньо "на себе". ОПН скидає увесь заряд на заземлену частину. Кількість



Блискавка б'є туди, куди їй хочеться...

грозозахисного обладнання на підстанції розраховують, виходячи з площі підстанції, кількості обладнання і зони грозопопалляння. Зокрема ОПН встановлюють на кожну відхідну лінію залежно від кількості проводів – по одному приладу на провід.

Серед запобіжних заходів, які вживають енергетики, зважаючи на прогнози погоди,

і відключення дороговартісного обладнання, яке незадіяне у роботі, а просто знаходиться під напругою. Наприклад, фідерних ліній чи споживачів, яких на деякий час можна відключити так, аби це не завдало шкоди роботі залізниці. Проте часто, якщо блискавка не загрожує безпосередньо нам, через грозу зникає зовнішнє електропостачання, адже ми залежні від системи "Львівобленерго" та "Західної енергетичної системи".

Усе грозозахисне обладнання напередодні сезону гроз працівники ремонтно-ревізійної дільниці здають у лабораторію, аби перевірити його справність. Попри поширену думку, що грози і блискавки найчастіше активізуються у травні, енергетики до грозового періоду починають готуватися ще напередодні березня – і не дарма, адже цьогоріч перший розряд у повітрі спостерігали саме у березні. Загалом, за словами Ігоря Марціна, блискавки турбують енергетиків від ранньої весни і до пізньої осені. Спокійнішими місяцями бувають липень і серпень, коли менше дощів.

Попри активну підготовку і захисні заходи, практика показує, що блискавка б'є туди, куди їй хочеться, а громовідводи та ОПН гарантують приблизно 70% захисту від цього атмосферного явища. Особливо вона "любить" гористу або нерівну місцевість, тому на Львівській залізниці у зону небезпеки потрапляють Стрийська, Самбірська й Ужгородська дистанції електропостачання. У Львівській дистанції електропостачання такою ділянкою є Мостиська тягова підстанція.



За словами електромеханіка Мостиської тягової підстанції Івана Пилипа, у них часто бувають грози, тому високий відсоток потрапляння блискавок у громовідводи. Обладнання наразі ці напруги

витримує. Крім того, блискавка завдає й іншої шкоди – влучає у дерева, які падають на лінії електропередач і обривають проводи. Тож, попри доволі дощовий початок весни, у Мостиськах сподіваються, що цьогорічне літо на грози і блискавки щедрим не буде.

Лілія БАРАНИЧ
Фото автора