



БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА: ДИСЦИПЛИНА ПЛЮС КОНТРОЛЬ

Обеспечение безопасности работников зависит от качества их обучения, укрепления трудовой и технологической дисциплины, сокращения количества рабочих мест с вредными и опасными условиями труда, внедрения систем видеонаблюдения и других современных методов контроля – такое мнение высказал главный инженер Белорусской железной дороги В. Н. Шубадёров в ходе прошедшего в Гомеле дорожного совещания на тему совершенствования работы по охране труда. Участие в совещании приняли представители ОАО «Российские железные дороги» и АО «Казакстан темір жолы» («Казахстанские железные дороги»).

Как напомнил заместитель начальника управления технической политики – начальник отдела безопасности транспортной деятельности Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь П. И. Бречко, подпрограммой 2 «Охрана труда» Государственной программы о социальной защите и содействии занятости населения на 2016–2020 годы определен ряд целей: ежегодное снижение уровня производственного травматизма и уровня профессиональной заболеваемости не менее чем на 1 %; снижение уровня численности потерпевших при несчастных случаях на производстве со смертельным исходом не менее чем на 1 %; снижение удельного веса рабочих мест с вредными и (или) опасными условиями труда не менее чем на 1 %. Достижение этих показателей во многом

зависит от ситуации на Белорусской железной дороге.

По словам начальника службы охраны труда и промышленной безопасности Управления Белорусской железной дороги Ю. А. Гимро, в 2016 г. удалось сократить 756 мест с вредными и (или) опасными условиями труда. Приведены в соответствие с гигиеническими нормативами 284 рабочих места для 530 работников. Улучшены условия труда 1342 работникам.

Одновременно проведены обследования состояния охраны труда организаций по закрытому графику, а также дорожные дни охраны труда на Минском, Брестском, Могилёвском и Калинковичском железнодорожных узлах. По результатам составлено свыше 940 предписаний, актов и справок. За допущенные нарушения привлечены к дисциплинарной ответственности 158 работников, 1 работник уволен, изъят 831 талон-предупреждение, 3262 работникам не начислены премии, 345 работников направлено на внеочередную проверку знаний по вопросам охраны труда.

Продолжалась работа по повышению уровня квалификации руководителей и специалистов организаций. Повысили квалификацию по охране труда 3618 работников, проведен 71 семинар по охране труда. 19 работников дороги прошли переподготовку по специальности «охрана труда на транспорте» в БелГУТе.

Подведены итоги смотра-конкурса на лучшую организацию по охране труда, культуре производства и благоустройству территорий, на лучший проект (идею) по охране труда, лучшее рабочее место, лучшего специалиста по охране труда. Приведена в соответствие с установленными требованиями нормативная база, регулирующая вопросы охраны труда на производстве, разработаны и внедрены



локальные нормативные документы по охране труда: Положение о Системе управления охраной труда на Белорусской железной дороге; Положение об обучении безопасным методам и приемам работы, проведении инструктажа и проверки знаний по вопросам охраны труда на Белорусской железной дороге, Положение о проведении контроля за соблюдением законодательства об охране труда на Белорусской железной дороге. Разработано и прошло апробацию Положение о балльной системе оценки условий и охраны труда, промышленной и электробезопасности, культуре производства в государственном объединении «Белорусская железная дорога» и другие.

Центром научно-технической информации Белорусской железной дороги совместно со службами охраны труда и промышленной безопасности, сигнализации и связи, перевозок подготовлен учебный фильм «Меры безопасности при обслуживании устройств сигнализации, централизации и блокировки на железнодорожных путях», с участием ряда служб разработаны наглядные пособия.

Профилактическая работа по предупреждению травматизма, а также по реализации требований законодательства об охране труда на Белорусской железной дороге дала результаты. Если в 2015 г. на дороге произошло 26 несчастных случаев (в том числе 2 со смертельным и 14 – с тяжелым исходом), то в 2016-м – 15 несчастных случаев, в результате которых 1 работник погиб, а 7 получили тяжелые травмы. С 1153 человеко-дней в 2015 г. до 550 человеко-дней в 2016-м уменьшились трудовые потери, к которым привели несчастные случаи на производстве. Положительная динамика налицо. Однако нельзя не заметить: специфика железной дороги определяет многие риски.

– В 88 % несчастных случаев на производстве работники получили травмы рук, ног и тела, в 12 % – травму глаза, – констатировал Ю. А. Гимро. – При этом в 2016-м наиболее травмоопасными оказались профессии электромонтера и слесаря по ремонту подвижного состава.

Основными причинами ЧП за последние годы

являлись неисправное оборудование, дорожно-транспортные происшествия, недостатки в организации работ, противоправные действия посторонних лиц, невыполнение руководителями обязанностей по охране труда, а также нарушения потерпевшими требований охраны труда, их личная неосторожность. И здесь нужно заметить: в прошлом году вина должностных лиц нанимателя была установлена лишь в 4 из 14 расследованных несчастных случаев.

Таким образом, зачастую ЧП происходят из-за безответственного отношения работников к личной безопасности. Причем, как показал анализ, чаще всего подвержены травматизму работники в возрасте от 25 до 35 и от 45 до 55 лет. Иными словами, достаточно опытные кадры, которых подводит самонадеянность.

В связи с этим остается по-прежнему актуальной тема трудовой и технологической дисциплины, контроля за производственными процессами. Помимо этого, по мнению начальника Гомельского областного управления Департамента государственной инспекции труда Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь А. П. Ятченко, снижению травматизма должны поспособствовать и другие меры, в том числе системная работа по соответствующей подготовке и переподготовке кадров; повышение качества обслуживания и планово-предупредительных ремонтов производственного оборудования, механизмов и приспособлений; проведение ремонтных, пуско-наладочных и погрузочно-разгрузочных работ при обязательном присутствии лица, ответственного за их безопасное выполнение; введение персонифицированного учета нарушений требований по охране труда с использованием его данных при осуществлении кадровой политики в организациях; ужесточение требований действующего законодательства в локальных нормативных правовых актах; установление минимальных нормативов выделения нанимателями средств на реализацию мероприятий по охране труда; применение более гибких методов стимулирования руководителей всех уровней и работников за испол-



нение обязанностей по обеспечению здоровых и безопасных условий труда.

Кроме того, подчеркнул заместитель начальника Гомельского областного управления Госпромнадзора А. П. Кузьменков, необходимо постоянно уделять особое внимание вопросам промышленной безопасности и перевозки опасных грузов.

Еще одним резервом повышения безопасности является профилактика электротравматизма. По словам заместителя начальника отдела промышленной и электробезопасности службы охраны труда и промышленной безопасности С. С. Посудневского, в 2016 г. в организациях дороги зарегистрировано 6 несчастных случаев в результате воздействия электрического тока. Они произошли из-за нарушений правил проведения разгрузочно-погрузочных работ в охранной зоне воздушной линии 10 кВ, требований проектной документации при выполнении строительно-монтажных работ, требований к заземлению устройств, неприменения электрозащитных средств при обслуживании электроустановок, личной неосторожности и невнимательности потерпевших.

– В целом нельзя не заметить: нарушения, приводящие к травмам в результате действия тока, зачастую являются следствием не отсутствия знаний по электробезопасности и охране труда, а проблем с дисциплиной в организациях, – подчеркнул С. С. Посудневский. – Возникают ситуации, когда работники дороги, в обязанности которых входит организация безопасного производства работ, не только не останавливают нарушителей, но и личным примером показывают, что требования безопасности можно проигнорировать.

С целью профилактики травматизма в 2016-м и в январе-феврале текущего года в хозяйстве электрификации и электроснабжения вводился особый режим работы по охране труда. В результате был определен ряд технических мер для предупреждения травматизма: провести опытную эксплуатацию комплектов специальной одежды и обуви для защиты от термического воздействия, наведенного напряжения и элек-

трических полей; закончить работу по установке устройств контроля открытия дверей с выводом информации энергодиспетчеру с трансформаторных подстанций, имеющих техническую возможность передачи сигнала. Минской дистанцией электроснабжение приобретены GSM-трекеры для определения месторасположения руководителей работ и в ближайшие месяцы планируется проведение опытной эксплуатации устройств для видеорегистрации допуска бригад к работе в электроустановках.

Определена необходимость решения ряда организационных вопросов. Речь о разработке типовых технологических карт на производство работ в электроустановках дистанций электроснабжения; внесении изменений в Правила по охране труда при эксплуатации, ремонте и строительстве устройств электрификации государственного объединения «Белорусская железная дорога»; переработке Инструкции по электробезопасности для работников железнодорожного транспорта на электрифицированной железной дороге с учетом тем, определяющих порядок предоставления прав на переключение коммутационных аппаратов высоковольтных работникам непрофильных подразделений дороги и требования к их подготовке и проверке знаний, фиксации полученных приказов и уведомлений от энергодиспетчеров.

Остается на повестке дня и задача по осуществлению периодического мониторинга состояния электроустановок и организации эксплуатации электрохозяйства на предприятиях дороги. В 2016 г. в ходе проведенных электроэнергетических обследований в структурных подразделениях дороги подготовлено 82 акта и 58 предписаний на устранение более чем двух тысяч несоответствий требованиям нормативных документов.

Свыше половины от общего количества нарушений выявлено в техническом состоянии электрооборудования, а наиболее распространенными отступлениями от требований нормативных правовых актов оказались: отсутствие или несоответствие действительности схемы



основных электрических соединений; неупорядоченная прокладка электропроводки; несоответствие номинального тока аппарата защиты сечению проводника защищаемой цепи; отсутствие устройств защитного отключения в сетях, расположенных в помещениях с повышенной опасностью поражения электрическим током.

Были и другие замечания: отсутствие на корпусах предупреждающих знаков «Осторожно! Электрическое напряжение!»; нарушение внешнего антикоррозионного слоя шкафов и щитов, установленных вне электропомещения; нарушение крепления розеток и выключателей; отсутствие защитных крышек распределительных и распаечных коробок; нарушение целостности механической защиты электрических проводников. Также возникли вопросы с ведением оперативной и технической документации, оформлением работ в электроустановках и проведением целевых инструктажей, оформлением результатов проверки знаний по присвоению (подтверждению) группы по электробезопасности.

С учетом этого в числе главных задач на сегодня – оказание помощи персоналу организаций. Службой охраны труда и промышленной безопасности разработаны и размещены в сети Интернет ряд информационных помощников: основные требования к электроинструменту; основные требования к распределительным устройствам; организация учета и периодических испытаний средств защиты; электрическая часть грузоподъемных машин; требования к погрузочно-разгрузочным работам вблизи ВЛ.

В настоящее время в разработке находятся еще два информационных помощника по вопросам электробезопасности: основные требования к заземляющим устройствам и вопросы по электробезопасности, включаемые в программу вводного инструктажа по охране труда. Плюс ко всему закончена разработка иллюстрированного пособия «Электробезопасность в электроустановках Белорусской железной дороги». В пособии рассматриваются особенности применения основных электроза-

щитных средств, требования к электроинструменту и заземлению электрооборудования, меры безопасности при выполнении сварочных работ, вопросы работы грузоподъемных машин в охранной зоне электрических сетей, безопасности на электрифицированных участках дороги и ряд других тем.

Не менее важное направление – охрана здоровья работников Белорусской железной дороги. По результатам гигиенической оценки условий труда установлено, что на 25 % рабочих мест условия не в полной мере соответствуют государственным нормативным требованиям охраны труда. При этом наибольшее число железнодорожников подвергается воздействию таких факторов производственной среды и производственного процесса как повышенные уровни шума (17,4 %), микроклимата (15 %), вибрации (9,4 %), неионизирующего излучения (0,9 %), а 34,3 % рабочих мест характеризуются повышенной тяжестью и напряженностью труда. Все это влияет на показатели заболеваемости. Снизить их, как отметила руководитель Республиканского центра медицинского обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта общего пользования С. В. Тузина, возможно благодаря повышению качества обязательных медицинских освидетельствований работников на профессиональную пригодность и допуск к работе, диспансерного наблюдения и медицинской помощи работникам железнодорожного транспорта, развитию медицинских информационных систем для автоматизации лечебно-диагностического процесса в учреждениях здравоохранения республики, осуществляющих медицинское обслуживание железнодорожников, а также путем совершенствования деятельности по формированию здорового образа жизни, в том числе проведения различных акций и дней здоровья.

Подготовил:

С. И. ГРИБ,

заместитель главного редактора журнала