

АКТУАЛЬНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА И ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ОБЪЕКТАХ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Ю. И. КУЛАЖЕНКО, Е. А. ФЁДОРОВ, А. Д. АКСЕНОВА, А. А. СТРАДОМСКАЯ
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Для выработки эффективных профилактических мер, направленных на предупреждение несчастных случаев на производстве, непромышленного травматизма, аварий и инцидентов на опасных производственных объектах, производится анализ состояния охраны труда и промышленной безопасности в организациях Белорусской железной дороги.

Анализ причин производственного травматизма показал, что действующая на Белорусской железной дороге система охраны труда является эффективной. Так, за период с 2016 по 2020 гг. наблюдается общее снижение числа допущенных случаев производственного травматизма на 9,5 %. Распределение случаев по тяжести последствий показывает тенденцию к снижению смертельных случаев. В большинстве случаев травмирование происходит непосредственно по вине пострадавшего работника. Вместе с тем в ряде случаев травмирование происходит вследствие неверных действий непосредственных руководителей работ.

Для профилактики и предупреждения несчастных случаев в системе охраны труда на Белорусской железной дороге определены обязательные **мероприятия по ключевым направлениям**:

Совершенствование нормативно-правового обеспечения:

– обеспечение соответствия условий рабочих мест государственным нормативным требованиям охраны труда;

– приведение в соответствие с установленными требованиями нормативной базы, регулирующей вопросы охраны труда на производстве;

– переработка Инструкции по электробезопасности для работников железнодорожного транспорта на электрифицированной железной дороге;

– внесение изменений в Правила по охране труда при эксплуатации, ремонте и строительстве устройств электрификации;

– совершенствование механизма стимулирования (в первую очередь – экономического характера) работодателей (руководителей) и работников к исполнению своих обязанностей по обеспечению здоровых и безопасных условий труда в коллективах, принятию мер по укреплению трудовой и производственной дисциплины в организациях, а также повышению эффективности контроля за ее соблюдением.

Социально-экономическая мотивация работников:

– применение более гибких методов стимулирования руководителей всех уровней и работников за исполнение обязанностей по обеспечению здоровых и безопасных условий труда. В качестве меры предлагается включить в действующее положение о премировании основания для премирования работников за снижение опасности выполняемой работы.

Организационно-технологические меры:

– введение персонализированного учета нарушений требований по охране труда с использованием его данных при осуществлении кадровой политики в организациях, а также доработка нормативной документации с учетом разработанной базы учета нарушений, реализованной в АС «Промышленная безопасность»;

– корректировка имеющейся базы учебных фильмов и наглядных пособий об обеспечении безопасности на железнодорожном транспорте;

– применение для обучения VR-тренажеров (виртуальной реальности), моделирующих последствия нарушений правил охраны труда.

Разработка и применение технических решений, направленных на снижение риска производственного травматизма и (или) снижение тяжести возможных последствий:

– введение в промышленную эксплуатацию комплектов специальной одежды и обуви для защиты от термического воздействия, наведенного напряжения и электрических полей;

– расширение сферы применения устройств для видеорегистрации на процессы непосредственного производства работ в электроустановках и других объектах повышенной опасности с учетом эффективности применения видеорегистрации при допуске бригад к работе в электроустановках;

– расширение мониторинга состояния электроустановок и организации эксплуатации электрохозяйства на предприятиях дороги (оформление актов и предписаний на устранение несоответствий требованиям нормативных документов).

Меры санитарного и медицинского характера:

– повышение качества обязательных медицинских освидетельствований работников на профессиональную пригодность и допуск к работе, за счет выработки дополнительных рекомендаций, учитывающих установленные в ходе анализа зависимости случаев производственного травматизма от возраста работников;

– совершенствование учета деятельности по формированию здорового образа жизни для определения степени вовлечения работников в проводимые мероприятия (акции, дни здоровья и иные) с целью определения их эффективности и выработки системных мер по совершенствованию проводимой работы;

– применение механизмов реабилитации работников для снижения посттравматических последствий.

При анализе причин случаев травмирования граждан в период 2016-2020 гг. наблюдалась выраженная тенденция к снижению общего числа допускаемых случаев травмирования граждан, что говорит об эффективности проводимой на БЧ работы в данном направлении.

Предлагаемые **профилактические меры по предупреждению случаев травмирования граждан** на объектах железнодорожной инфраструктуры включают в себя:

Совершенствование нормативно-правового обеспечения:

– усиление административной ответственности: за проход по железнодорожным путям или нахождение на железнодорожных путях в неустановленном месте; за нарушение лицом, управляющим транспортным средством, правил проезда железнодорожного переезда;

– запрет на правовом уровне на использование при переходе и нахождение на железнодорожных путях в наушниках, капюшонах, а также запрет использования мобильного телефона.

Организационно-технологические меры:

– проведение инструктажей с локомотивными бригадами о действиях при ведении поезда по участкам (местам) концентрации непроизводственного травматизма, особенностям проезда мест массового перехода людей через железнодорожные пути.

Продолжение профилактической работы с населением о безопасности нахождения на объектах железнодорожной инфраструктуры, включая следующие направления:

– разработка стратегии и программы предоставления информации населению;

– социальная реклама в средствах массовой информации и сети Интернет;

– расширение представленности информационных блоков по правилам поведения людей на объектах железнодорожной инфраструктуры в социальных сетях и иных интернет-ресурсах;

– разработка программ и проведение разъяснительной работы среди детей и школьников о правилах нахождения и потенциальной опасности объектов железнодорожного транспорта;

– проведение совместной профилактической работы с Госавтоинспекцией, в том числе рейдов по местам концентрации дорожно-транспортных происшествий, включения информационных блоков об опасности объектов железнодорожной инфраструктуры в программы профилактической работы Госавтоинспекции;

– стандартизация видов, форм и способов подачи информации об опасности транспортных производственных объектов для населения.

Разработка и применение технических решений, направленных на физическое дистанцирование населения от потенциально опасных объектов:

– физическая изоляция мест с повышенной опасностью: строительство над- и подземных пешеходных переходов, мостов, тоннелей, ограждение зоны движения поездов и др.;

– обустройство пешеходных переходов световой и звуковой сигнализацией;

– установка систем видеонаблюдения в местах концентрации непроизводственного травматизма;

– установка физических барьеров на охраняемых переездах для предотвращения выезда автомобильных транспортных средств на железнодорожные пути при запрещающем сигнале светофора.

В результате анализа состояния промышленной безопасности выявлено, что применяемая в настоящее время система технического диагностирования и освидетельствования не в полной мере обеспечивает требования к необходимому уровню надежности кранов, эксплуатируемых на Белорусской железной дороге. Это подтверждается значительной долей проводимых внеплановых тех-

нических диагностирований и освидетельствований. Также установлена тенденция увеличения проводимых технических диагностирований и освидетельствований в периоды с экстремальными метеорологическими условиями эксплуатации.

Также определено, что инциденты при эксплуатации опасных и потенциально опасных объектов на Белорусской железной дороге не носят системного характера. Основные причины произошедших инцидентов – усталостное разрушение сварных конструкций в связи со значительным возрастом оборудования или в результате форс-мажорных обстоятельств.

Контроль в области промышленной безопасности в организациях Минтранса как в самой крупной организации – ГО «Белорусская железная дорога», так и в средних организациях осуществляется на должном уровне. Различия заключаются в технологиях ведения учета объектов промышленной безопасности.

С учетом результатов анализа текущего состояния системы обеспечения промышленной безопасности в организациях Белорусской железной дороги предложены следующие **мероприятия**:

1 Рассмотреть вопрос об актуализации информации в автоматизированной системе «Контроль состояния промышленной безопасности».

2 Увеличить контроль за согласованием отчетных данных по объектам промышленной безопасности между подразделениями Управления Белорусской железной дороги.

3 Внести изменения в программное обеспечение «Контроль состояния промышленной безопасности» в части повышения информационности для принятия управленческих решений (нет статистически обработанной информации о распределении по времени: по годам производства объектов промышленной безопасности, по годам проведения диагностики и освидетельствованию и т.д.).

4 Повысить контроль за обслуживающим персоналом, за работой порученного ему оборудования путем осмотра и проверки исправности объектов промышленной безопасности.

5 С целью недопущения производственного травматизма усилить подготовку специалистов по вопросам промышленной безопасности.

6 Сократить количество рабочих мест с вредными и (или) опасными условиями труда за счет технических и технологических решений по снижению потенциального воздействия опасных условий труда и дистанцированию персонала от зон прямого взаимодействия.

В качестве рекомендаций предлагается обеспечить визуализацию документационного обеспечения объектов промышленной безопасности, учет и анализ аварий и инцидентов, мероприятий по обеспечению промышленной безопасности, учет и контроль выполнения предписаний надзорных органов и прочего в автоматизированной системе по промышленной безопасности.

УДК 658.8

УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ТРУДА И ТЕХНИКИ БЕЗОПАСНОСТИ В РАМКАХ КОРПОРАТИВНОГО РИСК-МЕНЕДЖМЕНТА АО «УКРЗАЛИЗНИЦЯ»

Т. С. МЕЛЬНИК, О. В. ХРИСТОФОР

Акционерное общество «Украинская железная дорога», г. Киев

Железная дорога, как и любой другой вид общественного транспорта, является зоной повышенного риска не только для третьих лиц, но и для своих сотрудников. В связи с этим вопросы, касающиеся производственного и непроизводственного травматизма и, соответственно, управления рисками в области охраны труда и техники безопасности, не теряют своей актуальности, а с разработкой и введением новых стандартов ISO только возросла, затрагивая все отрасли государственных экономик различных стран, включая транспортную сферу.

Постоянное снижение и/или предотвращение рисков производственного травматизма, что является одной из ключевых установок стандартов ISO в области охраны труда и техники безопасности (45001÷45005), возможно только при условии введения корпоративной системы управления рисками в рамках риск-менеджмента.

Успех этого процесса в конечном итоге зависит от степени вовлеченности работников транспортной организации в данную систему. Начинается он с осознания необходимости перехода на новые стандарты, а также от уровня владения каждым работником современными знаниями в обла-