

В режимі готовності**Профспілка на сторожі здоров'я залізничників**

Ігор КУХАРЧИК, голова Харківського теркуму профспілки Південної залізниці.
Фото Ірини ГАМАНЕНКО



Сьогодні в нашій країні йдуть планомірні заходи щодо недопущення поширення коронавірусної інфекції COVID-19, в т.ч. і керівництвом регіональної філії «Південна залізниця» АТ Укрзалізниця вживаються усі заходи для запобігання захворювання працівників філії та забезпечення стабільної роботи підрозділів. Це, насамперед: дотримання карантинних заходів на всіх підприємствах, введення «масочного» режиму, обробка рук антисептиками.

Водночас, профспілка не залишатися остоною від усіх проведених заходів і як завжди надає усебічну допомогу всім членам профспілки, а також адміністрації

Всесвітня організація охорони здоров'я зазначає, що необхідно застосовувати всі можливі заходи щодо нерозповсюдження вірусної інфекції, навіть якщо COVID-19 не виявлено в трудових колективах.

Так станом на початок квітня профспілкові комітети для своїх працівників придбали захисні маски у кількості 15 тис. шт., антисептик в обсязі понад 1200 л. рідкого мила — 100 л., рукачки захисні, серветки антибактеріальні 8 тис. шт. Для прикладу: для ДН-2 придбано 4 тис. масок, ЕЧ-2 — 1250 шт., ТЧ-2 і РПЧ-1 по 100 тис. шт., антисептика для ТЧ-2 і ТЧ-10 по 500 л. кожному дому. Наголошу, що наведені цифри щодень змінюються, оскільки забезпечення захисними засобами триває в систематичному режимі.

Харківським теркуром профспілки рекомендовано усім як керівникам, так і працівникам підрозділів продовжити надання працівникам на період дії карантину щорічні відпустки, відпустки без збереження заробітної плати, а також застосовувати можливість виконання посадових обов'язків дистанційно. Встановлювати простір, що вини працівника з оплатою відповідно до п. 3. 9 колективного договору.

Забезпечити передування працівників на робочих місцях при виконанні обов'язків та в місцях загального користування в засобах індивідуального захисту (захисних масках). Дотримуватися рекомендованої МОЗ України дистанції між працівниками при виконанні обов'язків (не менше 1,5 м.). Не проводити зборів, конференції, наради, в яких бере участь понад 10 осіб. Неодмінно пам'ятати про те, що слід провірювати приміщення та здійснювати вологе прибирання із застосуванням дезінфікуючих засобів. Не допускати до роботи працівників осіб з ознаками ГРВ, грипу, застуди. Наголошуємо, що в одному приміщенні може перебувати одночасно не більше двох осіб.

Слід пам'ятати та дотримуватися правил респіраторної гігієни, обробляти руки спиртовим антисептиком і мити їх водою з милем.

Суттєві й ті, що попри складну економічну і фінансову ситуацію як в країні так і в нашій галузі, керівництво акціонерного товариства знайшло можливість оплачувати простий працівникам дороги в розмірі посадового окладу або тарифної ставки, що безумовно, є позитивним моментом.

Незважаючи на все, що відбувається, профспілкові комітети повинні забезпечити контроль за виконанням закону і умов колективних договірів. Необхідно, не гачки часу, спільними силами зупинити поширення коронавірусної інфекції, а також допомогти людям пережити важку годину, в тому числі економічні турецько, якими вже зіткнулися мільйони людей.

Пандемія коронавірусу змінила життя всієї планети. Країни світу зустріли COVID-19 в різному стані готовності.

Не здайим буде нагадати, що для людини хвороботворним є респіраторні та кишкові коронавіруси. Найчастіше зустрічається респіраторний різновид захворювання, який зазвичай діагностується, як гостра респіраторна віrusна інфекція.

Пам'ятаймо, що віруси нестійкі в зовнішньому середовищі. Вони миттєво гинуть при температурі понад 56 градусів, руйнуються під дією хлороформу, формаліну, етилового спирту або ефіру.

Прикрай факт того, що причинами коронавірусу є мутації, в результаті яких з'являється новий тип вірусу. Джерелом коронавірусної інфекції, як правило, є хвора людина.

На початковому етапі зараження новим типом збудника ознаки коронавірусу збігаються з усіма ознаками звичайної застуди: сухий кашель, слабкість, підвищена температура. У деяких пацієнтів відзначаються ураження очей (кон'юнктивіт) і діафрея. Якщо захворювання протікає в легкій формі, запалення легенів не розвивається і весь патологічний процес обмежується слабо вираженими симптомами. У таких випадку температура може підніматися незначно або взагалі залишатися в межах норми.

При вісіх формах захворювання стан хвого швидко погіршується, піднімається дуже висока температура, з'являється непродуктивний вакхій кашель, розвивається дихальна недостатність. Стан хвого значно погіршується, якщо є супутні захворювання.

Збудники не можуть передаватися безпосередньо через предмети, дверні ручки, посилик, продукти, якщо дотримана гігієна рук і правила кулінарної обробки продуктів. Не можна торкатися забрудненими руками і предметами обличчя, носа, рота, очей. Тому руки рекомендуються часто і ретельно мити з милем або обробляти дезінфікуючими засобами.

Думка експерта**Пропонують створити історії вантажного вагона та локомотива**

Розмову вів **Валентин БЕРДУТА**, «Південна магістраль».

Залізничний транспорт промислових підприємств є важливим елементом в логістичному ланцюзі переміщення матеріальних потоків та коштів, тому що забезпечує безпосередню взаємодію з передачі вантажів між відправниками/одержувачами і магістральними залізницями.

В даний час транспортна система України включає понад 7000 колій загальною протяжністю близько 27 тис. км, що належать промисловим підприємствам із виходом на шляхи загального користування АТ «Укрзалізниця»

Про проблемні питання ефективного використання під'їзних колій наша розмова з Денисом Ломотою, д. т. н., професор кафедри Транспортні системи та логістика Українського державного університету залізничного транспорту.

Проведений мною та моїми колегами Дмитром Кузменко, к. т. н., генеральним директором «НВП Залізничавтоматика»

та директором «НВП Залізничавтоматика» Гаевським Віталієм аналіз роботи залізниць України свідчить, що більше 90 % всіх вантажних операцій в даний час виконується саме на під'їзних коліях промислових підприємств. Таким чином, рівень ефективності та експлуатаційної надійності функціонування залізничного транспорту промислових підприємств впливає, в свою чергу як на роботу магістральних залізниць, так і на роботу самих підприємств. Це пов'язано з тим, що основні вантажопотоки зводяться на коліях елеваторів, металургійних комбінатів, нафтопереробних заводів, нафтобаз, ГЗК і портів тощо.

— Якого ж висновку ви дійшли з колегами внаслідок виконаної роботи?

— Річ у тім, що існуюча система організації експлуатаційної роботи багатьох залізничних колій промислових підприємств та їхня взаємодія із структурними підрозділами АТ «Укрзалізниця» демонструє свою слабку ефективність. До прикладу, проблемний аналіз відбувається на під'їзних коліях вантажного вагона на залізницях України показує, що близько 42 % від його загальної тривалості становить заходження вагонів як на під'їзної колії компанії, так й за її межами, мінімізації непродуктивних простів рухомого складу під логістичними операціями та в їх очікуванні. А також істотне зменшення впливу людського фактору при обробці інформації. За сучасних умов це можливо реалізувати за рахунок розширення переліку класичних функцій систем залізничної автоматики. Це в першу чергу, протоколування та ведення статистики перевезень рухомих одиниць по станції. Інакше кажучи, створення так званих «історій вагона» та «історій локомотива», архівізація дій оперативного персоналу, самодіагностика системи автоматики, надання експлуатаційному та технічному персоналу найповнішої діагностичної інформації про стан пристрій сигналізації, централізації та блокування (СЦБ), завдань, наявних вже зараз вітчизняним програмним розробкам які можуть формувати «історію вагона» можливі організувати електронний документообіг промислових підприємств та пов'язати його з інформаційно-керуючими системами АТ «Укрзалізниця», зокрема із АСК ВП УЗ-Е.

— В чому ж полягає проблема малоєфективності?

— Причини такої ситуації узагальнено можна пояснити невідповідністю існуючої технології та технічного оснащення колій промислових підприємств, а також прийняття системи організації взаємодії з залізницями загального користування в нових ринкових умовах роботи. Через те на часі постає необхідність розробки нових підходів до системи організації взаємодії магістрального і промислового залізничного транспорту. І на сьогодні це є досить актуальним завданням, та вже є пропозиції щодо поліпшення даної технології.

— В чому ж вони полягають?

— Особливостями роботи промислових підприємств з АТ «Укрзалізниця» є складність укладення перевізних контрактів з партнерами та організації і підключення виробництва. Тобто, підприємство має завчасно подавати плани перевізнику під час виробництва та навантаження сировини, матеріалів, також узгоджувати наміри щодо подальшого транспортування готової продукції з урахуванням вимог перевізника. А таке рішення не можливе без ретельної організації логістичного ланцюга, а саме: вибір рухомого складу, логістичного посередника, планування терміну доставки вантажу та строків його обробки на виробництві та складі, підігрівуємо вантажівки, що є складною операцією (вантаження / відпакування).

— Такий підхід до управління процесом погодження планування роботи із вагонами та вантажами забезпечить ефективне формування партії вантажу та рухомого складу. Це приведе до суттєвого (за нашими оцінками на 12—18 %) скорочення витрат компанії, пов'язаних із плануванням навантаження, непродуктивними простіями вагонів на під'їзних коліях компанії в очікуванні операцій (вантаження / відпакування).

Окрім того, дозволить отримати об'єктивні дані стосовно дислокації рухомого складу на об'єктах та підрозділах компанії, виключивши «людський» фактор у інформаційному забезпеченні. Останній чинник є особою актуальним на тлі підвищення тарифів за ініціативи АТ «Укрзалізниця».

Економія витрат, пов'язаних із находженням вагонів на під'їзних коліях компанії, може стати джерелом фінансування створення єдиної інформаційно-аналітичної керуючої системи логістичних процесів компанії, з урахуванням специфіки роботи конкретного виробничого підрозділу та вимог АТ «Укрзалізниця».