

Виталий Беликов: Необходимо менять психологию



БЕЗОПАСНОСТЬ

Татьяна Комендант

Наша страна по пожарам если и не «впереди планеты всей», то уж, во всяком случае, на одном из первых мест. Как на таком фоне ОАО «РЖД» удастся оставаться относительно благополучным в этом отношении «островом», мы попросили рассказать заместителя начальника управления охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля компании Виталия Беликова.

– Виталий Сергеевич, как сегодня в холдинге ситуация с пожарами?

– За год мы регистрируем 180 – 200 пожаров. Но если взять данные за 10 лет, то каждый год количество пожаров сокращается примерно на 8 – 10%. К примеру, за последние четыре года на стационарных объектах их стало в два раза меньше. Основное количество пожаров в ОАО «РЖД» не относится к числу серьезных. Однако за год происходит 1 – 2 пожара, в которых погибают железнодорожники и 3 – 4 пожара с последствиями, значительно влияющими на работу или имидж компании. В основном люди погибают из-за своих ошибок.

– А какого рода ошибки?

– Чаще всего это неосторожное курение или обращение с огнем или же нарушение правил проведения сварочных работ. Чаще всего горят путейцы, точнее, работники путеремонтного комплекса. Там закуривали, там свечу зажгли, там чайник забыли выключить. В этом году самый тяжелый пожар произошел на Приволжской железной дороге. В составе рабочего поезда находился вагон, в котором отдыхали бригады. Бригада пришла в вагон после смены – поужинали, легли отдохнуть, проводник поставил чайник на плиту. Вода выкипела, раскаленный чайник упал на пол, в результате сгорел вагон и в нем – три человека.

А в прошлом году было несколько пожаров в пассажирских

Большая часть пожаров на российских железных дорогах связана с неосторожным обращением с огнем

поездах. Пассажиров пришлось ночью срочно эвакуировать. Можете себе представить: час ночи, люди спят и вот тут происходит ЧП!

При этом из шести пожаров, которые сопровождалась массовой эвакуацией людей, четыре были связаны с ошибками поездных электромехаников.

– Что делается для улучшения ситуации с пожарами?

– На сегодняшний день борьба с пожарами в компании продвигается по двум направлениям. Это их предупреждение и предотвращение с помощью установки противопожарной защиты. Для предупреждения, например, необходимо снижать опасную нагрузку на посты ЭЦ, применять специальную кабельную продукцию и так далее. Этим занимаются департамент автоматики и телемеханики, департамент электрификации и электроснабжения и другие. А мы занимаемся противопожарной защитой, то есть устанавливаем автоматическую пожарную сигнализацию и системы автоматического пожаротушения.

– Кто больше создает пожароопасных ситуаций – пассажиры или сами работники дороги?

– В пассажирских поездах дальнего следования – пример-

но пятьдесят на пятьдесят. А в электричках в 90% случаев виноваты пассажиры – сплошные поджоги идут. И мы не всегда можем найти виновника поджога. И тут без органов внутренних дел проблему не решить.

Но надо сказать, что поездные бригады у нас в целом хорошо подготовлены и действуют при пожаре грамотно.

– То есть даже элементарная работа с людьми, которых обучают, как действовать при ЧП, дает положительные результаты?

– Я бы сказал, что это не элементарная, а довольно сложная и кропотливая работа. Надо организовать огромную массу людей. Сама система управления пожарной безопасностью строится на основе работы пожарно-технических комиссий. При этом в вопросы обеспечения пожарной безопасности включаются все технические службы.

На комиссиях в первую очередь должны рассматриваться предписания Госпожнадзора. Он в последнее время очень серьезно занимается ОАО «РЖД». В этом году проверил 6227 объектов, выдал 3640 предписаний, 391 раз виновных привлекли к административной ответственности, 3155 должностных лиц оштрафо-

вали. Недавно даже была приостановлена работа станции Пытьях Свердловской железной дороги за невыполнение предписаний Госпожнадзора. Были проблемы и на Горьковской магистрали. К сожалению, некоторые наши руководители не привыкли быстро реагировать на предписания надзорного органа. На той же станции Пытьях представитель Госпожнадзора два года назад выдал предписание начальнику. Первый звонок прозвучал еще в прошлом году – дело передали в суд. Но тогда суд пошел навстречу. А в этом году не пошел.

Поэтому наша основная задача сейчас – развернуть психологию наших руководителей, чтобы они предписания Госпожнадзора и оценивали быстрее, и принимали все меры к исполнению законных требований.

– Приходит новая техника, внедряются новые технологии – они улучшают противопожарное состояние или все остается на прежнем уровне?

– Сейчас все шире применяются трудногорючие материалы со слабым дымообразованием, постоянно разрабатываются более совершенные средства противопожарной защиты – наука не стоит на месте. В компании стремятся переходить от

использования горючих материалов к трудногорючим, трудногорючих – к негорючим, а также внедряют современные системы противопожарной защиты.

На фоне общего состояния с пожарами в России ОАО «РЖД» выглядит достаточно благополучно. Статистика неуклонно улучшается. В последнее время разработан ряд целевых инвестиционных программ. По крайней мере, мы знаем, что нам делать и как делать. Компания ежегодно тратит на обеспечение пожарной безопасности около 4 млрд рублей. Это и установка систем противопожарной защиты, и содержание пожарных поездов, и профилактика.

Наши пожарные подразделения (ФГП ВО ЖДТ России) очень часто помогают МЧС. В принципе, лесные пожары в зоне железной дороги МЧС нас не может потушить. В прошлом году пожарные поезда выезжали к местам ЧП более 500 раз. Пожарный поезд – это 120 тонн воды, а пожарная машина, даже если работать одним стволом, свой запас воды израсходует за пять минут. За пять минут потушить что-то в лесу или на каком-то полустанке нереально. Когда горели лесные поселки, без такой мощи, как пожарный поезд, бесполезно было что-то предпринимать.

– Какая проблема вас сегодня волнует больше всего?

– Пожары на тяговом подвижном составе – на локомотивах. Они составляют примерно четвертую часть всех случаев. Локомотивный парк изношен – то турбокомпрессоры горят, то тяговые двигатели. За год у нас в среднем регистрируется 50 подобных пожаров. Примерно в 30 – 40% случаев машинист и его помощник сами справляются с возгоранием. В остальных случаях для тушения приходится привлекать пожарные подразделения.

Много зависит и от технического обслуживания локомотивов, потому что, как это ни парадоксально, у нас часто пожары возникают именно после технического обслуживания. Наиболее тревожное положение дел в этом году сложилось на Приволжской, Куйбышевской, Октябрьской и Дальневосточной дорогах.

Еще одна проблема – в этом году зарегистрирован рост пожаров в грузовых вагонах, не являющихся собственностью ОАО «РЖД». В прошлом году было зарегистрировано три таких случая, а в этом году – уже десять. При этом на следующий год прогнозируется дальнейший рост. Это может серьезно повлиять на перевозки.



ФОТО СЕРГЕЯ СМОЛЫНСКОГО

Пожар легче предотвратить, чем потушить