

- стіл повинен мати висоту поверхні 680 - 800 мм., ширину 600 - 1400 мм. і глибину 800 - 1000 мм. (такі параметри забезпечують можливість виконання операцій в зоні досяжності працівника);

- робочий стілець робочий стілець має бути підйомно-поворотним, з можливістю регулювання висоти, бажано зі стаціонарними або змінними підлікотниками і напівм'якою нековзкою поверхнею сидіння, що легко чиститься і не електризується;

- екран комп'ютера має розташовуватися на оптимальній відстані від користувача, що становить 600 – 700 мм., але не менше за 600 мм. з урахуванням літерно-цифрових знаків і символів.

Таким чином, при роботі за персональним комп'ютером необхідно дотримуватися правил техніки безпеки для максимально ефективної роботи та уникнення травматизму.

Література:

1. Кодекс законів про працю України // Затверджується Законом № 322-VIII від 10.12.71 ВВР, 1971, додаток до № 50, ст. 375;

2. Закон України «Про охорону праці» // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1992, № 49, ст.668;

Дегтяр Д. С.

Студентка гр. Т41-Т1 (факультет транспортних систем) ХНАДУ

Науковий керівник – к.т.н., доцент кафедри МБЖД ХНАДУ

Крайнюк О. В.

АВАРІЙНІСТЬ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Правила перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом передбачають реалізацію додаткових заходів, що дозволяють попередити або

знизити негативний вплив властивостей зазначених вантажів на населення і території. При цьому особлива увага приділяється класифікації вантажів, їх упакувці, способам і умовам перевезення, спеціальної підготовки персоналу, а також конструкції і додаткового обладнання транспортних засобів, що використовуються для перевезення.

Наслідки дорожньо-транспортних пригод за перевезення небезпечних вантажів відрізняються, як правило, високою вагою, багато в чому обумовленої властивостями небезпечних вантажів (НВ). Наприклад, в ряді випадків, залежно від обставин події, істотне значення має інформація про об'єкти, розташовані в безпосередній близькості від місця події.

Згідно даних ООН, частка небезпечних вантажів в світовому вантажообігу стає дедалі більше і в даний час досягає майже половини його. Вантажообіг в Україні різко збільшився починаючи з 2000 року (рис. 1).

У 2016 році Кабінет Міністрів України в пакеті документів, що втратили чинність у зв'язку з переходом від міліції до поліції, несподівано скасував постанову про затвердження порядку обліку ДТП. Таким чином, поліція вже не веде державний офіційний статистичний облік, кількості дорожньо-транспортних пригод, що відбуваються в Україні, але до 2015 року державної службою статистики дані наведено (рис. 2).

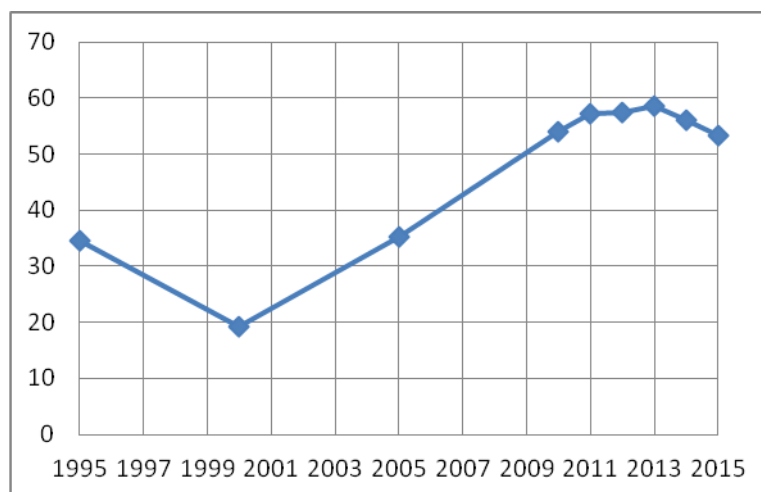


Рисунок 1 – Вантажооборот за роками, млрд. т·км (за даними [1])

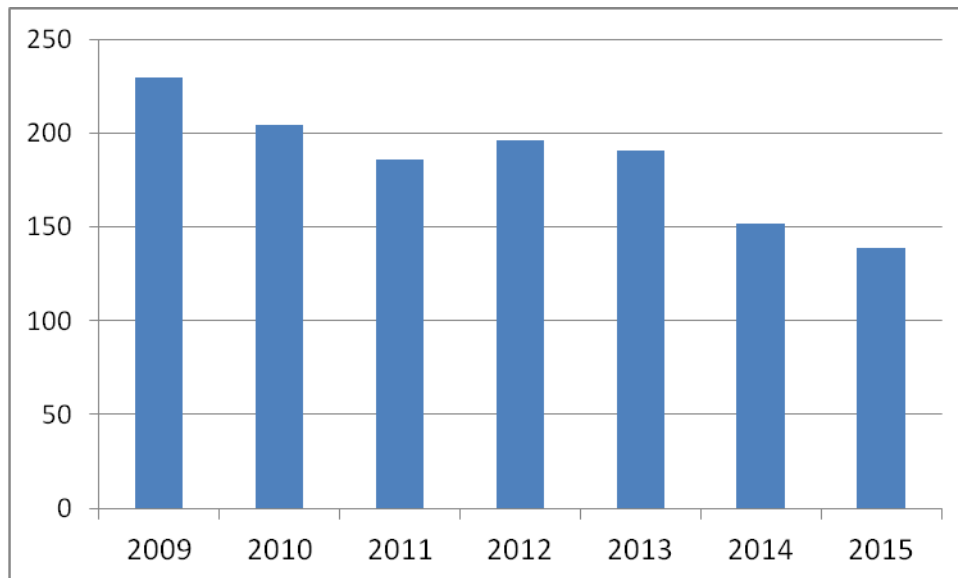


Рисунок 2 – Дорожньо-транспортні пригоди, тис. (за даними [1])

Тому виникає потреба у гарантованому безпечному та ефективному процесі транспортування дуже широкої номенклатури НВ у різних умовах експлуатації, оскільки територією України перевозяться різні небезпечні вантажі і задля потреб держави, і транзитом. В Україні перевезення НВ здійснюються у складних умовах дорожнього руху, які характеризуються відставанням росту дорожньої мережі, збільшенням інтенсивності руху (особливо у великих містах), швидким зношенням дорожнього покриття, зміною структури транспортних потоків.

Література:

1. Статистичний щорічник України за 2015 рік.– Київ: Державна служба статистики, 2016.– 575 с.