



Оплата праці та преміювання – камінь спотикання локомотивників

Для того, щоб докладно вивчити питання оплати праці та преміювання працівників локомотивного господарства, було створено спеціальну комісію. Залучали також фахівців, які займаються нормуванням, обліком та оплатою праці. На президії дорожнього комітету профспілки про стан оплати праці та преміювання працівників локомотивного господарства розповів заступник завідувача відділу соціального захисту, праці і заробітної плати дорпрофсожу **Денис Булгаков**:

– Відповідно до постанови президії ради профспілки 2008 рік був оголошений роком громадського контролю за використанням робочого часу під гаслом „Відпрацьованому часу – гарантовану оплату!“ Тож у квітні відбулися перевірки відокремлених підрозділів локомотивного господарства щодо оплати праці, преміювання, дотримання вимог законодавства з питань використання робочого часу, режиму праці й відпочинку. Комісія враховувала і роботу адміністрації, але, передусім, звертала увагу на діяльність профспілкових комітетів щодо контролю за дотриманням трудового законодавства.

Хочу зосередити вашу увагу, насамперед, на виявлених недоліках. У локомотивному депо Львів-Захід не виявлені серйозні недоліки у питанні оплати праці. Проте є багато зауважень щодо роботи профспілкового комітету. Жоден протокол засідання у 2007 році не відповідає затвердженому плану роботи профкому, на засіданнях в 2007-2008 роках питання оплати праці не розглядалися.

У локомотивному депо Львів-Схід порушення щодо оплати праці мають системний характер. Наприклад, деяких працівників залучали до роботи 11 днів поспіль. Облік понаднормових годин не ведеться. Окрім понаднормових годин, спостерігаємо ще й недопрацювання в локомотивних бригадах. Варто наголосити, що питання оплати праці на засіданнях профкому не розглядалися.

Було зроблено багато зауважень у локомотивному депо Тернопіль. Зокрема, під час вибіркової перевірки книг обліку робочого часу локомотивних бригад (перевірено 10 машиністів) виявлено понаднормові години, які в книзі не зазначені й неоплачені. На засіданнях профкому торік питання оплати праці розглядалось лише один раз, проте тільки щодо провідників. Голова профкому не володіє даними про неоплачені понаднормові години працівникам локомотивних бригад.

На думку комісії, у локомотивному депо Мукачево недоліки не мають системного характеру. Щодо роботи профкому слід зазначити, що питання оплати праці на засіданнях профкому не розглядалися.

У першому кварталі 2008 року в локомотивному

депо Чоп були взяті на облік 3,6 тис. годин надурочної роботи на суму 40,9 тис. грн. Підставою для цього був наказ, затверджений начальником депо та погоджений головою профкому. Вибірковою перевіркою лицьових книг машиністів вантажно-пасажи́рського руху (20 чоловік) виявлені випадки неоплати понаднормової роботи за перший квартал 2008 року, що засвідчує недостатню роботу профспілкового комітету в цьому питанні.

Під час перевірок не було серйозних зауважень щодо питання оплати праці та діяльності профспілкових комітетів у локомотивному депо Стрий, Ковель, Коломия та Королево.

Голів профспілкових комітетів тих підприємств, де було виявлено багато порушень трудового законодавства, цього разу не заслухали. Адже, як зауважив **голова дорожнього комітету профспілки Андрій Сенишин** (на фото), лише дали відповідну оцінку та окреслили реальну картину в локомотивних депо. Андрій Андрійович гостро засудив бездіяльність голів профспілкових комітетів та керівників зазначених підприємств.

– Щодо виявлених недоліків вже відбулися розбори, – зазначив **начальник служби локомотивного господарства Ігор Войціховський**. – Сьогодні ми намагаємося врегулювати питання оплати праці. Я погодився з рішеннями начальників депо щодо притягнення винних до відповідальності. Сподіваюся, невдовзі ситуація покращиться на всіх підприємствах.

Президія дорпрофсожу постановила:

- Визнати роботу профспілкових комітетів із контролю обліку робочого часу та оплати праці недостатньою. Вказати головам профспілкових комітетів локомотивних депо Львів-Захід, Львів та Тернопіль на незадовільний стан справ щодо контролю за обліком робочого часу та оплатою праці.

Головам профкомів усіх локомотивних депо:

- посилити контроль за оплатою праці, забезпечити розгляд цього питання не рідше, ніж двічі на рік з охопленням всіх категорій професій на підприємстві.
- на найближчому засіданні профспілкового комітету розглянути результати перевірок, а також зобов'язати адміністрацію депо виправити недоліки.
- За підсумками другого кварталу проаналізувати додатково стан справ щодо оплати праці на підприємстві в рамках проведення огляду-конкурсу на кращу профспілкову організацію під гаслом „Відпрацьованому часу – гарантовану оплату“.
- Начальникам служб локомотивного господарства та організації праці, заробітної плати та структур управління провести детальний аналіз стану справ у всіх локомотивних депо та забезпечити запобігання порушенням в обліку та оплаті праці.

І знову про травматизм

– Відповідно до постанови президії дорпрофсожу від 22 листопада 2007 року роботу керівництва служби колії й структурних підрозділів щодо стану охорони праці, профілактики виробничого травматизму було визнано незадовільною, а в частині створення належних санітарно-побутових умов – недостатньою.

Згодом, у березні 2008 року, питання профілактики виробничого травматизму знову розглянули на президії дорпрофсожу. Керівництву служби запропоновано вжити заходів з метою підвищення ефективності роботи стосовно профілактики травматизму на рівні керівників структурних підрозділів, а також завершити виконання „Програми ремонту пунктів обігріву на підприємствах служби колії на 2007 рік“.

Згідно з рішенням президії в структурних підрозділах, де сталися нещасні випадки, проведено позачергові й контрольні

перевірки стану охорони праці. Відбулись оперативні наради, розроблено заходи, встановлено контроль за їхнім виконанням, – проінформував президію **головний технічний інспектор Богдан Нечай**.

За словами **головного інженера служби колії Романа Черніцького**, цього року ситуація з травматизмом дещо покращилась, порівняно з аналогічним періодом 2007 року. До 7 травня 2008-го у відокремлених підрозділах служби колії трапилось три нещасних випадки – у Чернівській та Самбірській дистанціях колії та у Львівському центрі механізації колійних робіт.

Як зазначив **начальник служби охорони праці Микола Пайончиківський**, причина нещасних випадків – і виробничий, і людський чинники, зокрема необережність потерпілих та відсутність належної виробничої дисципліни.

Президія дорпрофсожу постановила:

- Начальнику служби колії продовжити роботу з підвищення ефективності профілактики травматизму на рівні керівників структурних підрозділів; провести позачергові навчання з охорони праці та позачергову перевірку знань керівників середньої ланки, де були випадки травматизму.
- Попередити керівників структурних підрозділів: якщо ситуація з травматизмом не покращиться, то йтиме мова про розрив з ними трудового договору.
- Начальнику служби охорони праці провести перевірки стану охорони праці в структурних підрозділах ПЧ-4, ПЧ-11, ЛЦМЖР.
- Профспілковим комітетам структурних підрозділів залізниці, де були зафіксовані випадки травматизму, впродовж червня розглянути це питання на засіданнях профспілкових комітетів і спільно з керівниками вжити заходів для усунення недоліків.

Ціна захворювань зростає...

Про ситуацію із захворюваністю працівників на Львівській залізниці розповів **заступник начальника медичної служби Василь Городиський**:

– Показники працевтрат від тимчасової втрати працездатності мають тенденцію до зростання: 2005-й – 938 днів непрацездатності на 100 працівників, 2006-й – 963, 2007 рік – 994. Тобто ми наближаємося до тисячного показника. Працівники у нас хворіють рідше, ніж на інших залізницях, але важче і з доволі високим показником виходу на інвалідність.

Причинами такої ситуації є соціально-побутові та виробничі чинники, а також експертиза непрацездатності, робота лікарських експертних комісій, які впливають на тривалість перебування на лікарняному листку.

Щодо структури захворюваності, на жаль, не можу описати повної картини тому, що відповідно до наказу Міністерства охорони здоров'я діагноз у лікарняному листку не вказується. Майже 70 відсотків лікарняних листків надходять лише з вказаним терміном непрацездатності. Також 37 відсотків лікарняних листків надходять із територіальних медичних закладів, де важко проконтролювати об'єктивність або достовірність видачі лікарняного листка.

Хочу наголосити на ситуації із захворюваністю серед працівників локомотивних бригад. 46 відсотків машиністів та 25 відсотків їхніх помічників перебувають на диспансерному обліку через патології серцево-судинної системи.

– Найвищий рівень захворюваності спостерігаємо на підприємствах служби будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд, – зазначила **провідний спеціаліст відділу соціального захисту, праці та зарплати дорпрофсожу Ніна Живко**. – Показник захворюваності становить 94,1 випадків на 100 працюючих та 1228 днів непрацездатності. Найчастіше хворіють у першому будівельному управлінні. На другому місці – пасажирське, на третьому – вагонне господарство.

Голова дорожнього профспілкового комітету Андрій Сенишин наголосив: – Якщо за станом здоров'я працівник не може виконувати свою роботу, то потрібно забезпечити його легшою. А для цього необхідно налагодити тісну співпрацю та взаєморозуміння з кадрами. За 2007 рік на оплату лікарняних витрачено 16 млн 270 тис. грн, що на 4 млн 211 тис. грн більше, ніж в 2006 році. Щороку сума на оплату лікарняних збільшується, галузевим медичним закладам залізниця виділяє невеликі кошти, а результату – ніякого. Тому потрібний інший підхід до цього питання.

Президія дорпрофсожу постановила:

- Начальникам служб, керівникам структурних підрозділів та виробничим лікарям вжити заходів щодо зниження рівня захворюваності.
- Головам профкомів структурних підрозділів щоквартально на засіданнях профкому розглядати результати аналізу захворюваності та здійснювати контроль за виконанням розроблених заходів.
- Головним лікарям медичних закладів Львівської залізниці покращити організацію та якість профілактичних оглядів, працювати над забезпеченням 100-відсоткового огляду працівників з метою раннього виявлення захворювань. Підвищити якість диспансерного обстеження.

Житло на колесах: щоб було, як вдома

Про стан утримання житлових вагонів виробничо-побутового призначення служб колії і будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд проінформував **головний технічний інспектор дорпрофсожу Богдан Нечай**:

– У колійному господарстві залізниці на балансі різних відокремлених підрозділів знаходяться 125 вагонів, які використовують, як житло. Згідно з першочерговими заходами на 2007 рік служба колії на 1 січня 2008 року освоїла 533,2 тис. грн із 655,3 запланованих. Закуплено

посуд, термоси, відра, вагони повністю забезпечено постілью та м'якими засобами. Але не закуплено жодного холодильника, а планували придбати 80, і жодної кухонної плити за плану 84. Вагони в основному утримувались в належному санітарному стані.

Постановою дорпрофсожу службу колії було зобов'язано придбати в першому кварталі цього року кухонні плити і холодильники. І як результат, служба закупила для житлових вагонів 30 холодильників і 16 електроплит.

У 2008 році заплановано провести ремонт і модернізацію 41 турного вагона, зокрема п'ять вагонів охопити капітальним ремонтом, 26 – деповським, 10 вагонів модернізувати.

На балансі структурних підрозділів служби будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд знаходиться дев'ять побутових вагонів. Два вагони у Тернопільському та Рівненському будівельних управліннях – у несправному стані й ремонту не підлягають. Цьогоріч передбачено відремонтувати три побутові вагони типу „Комфорт“ у першому та

другому будівельних управліннях.

Головний інженер служби колії Роман Черніцький зазначив, що у колійному господарстві 15 побутових вагонів не функціонують, 110 – у задовільному стані, але потребують переобладнання. За 2008 рік із п'яти запланованих капітально відремонтовані чотири, із 26 вагонів 18 охоплені деповським ремонтом. Згідно з „Програмою на 2008-2010 роки“ передбачається відновлення, капітальний ремонт та переобладнання житлових вагонів на суму понад 7 мільйонів гривень.

Президія дорпрофсожу постановила:

- Упродовж 2-3 кварталів 2008 року придбати і докомплектувати вагони меблями, холодильниками, посудом.
- Встановити контроль за ремонтом побутових вагонів „Комфорт“, запланованим на 2008 рік.
- Начальникам служб колії і БМЕС призначити відповідальних осіб у службі і структурних підрозділах за утримання житлових вагонів у належному технічному і санітарному стані.
- Головам профорганізацій відокремлених підрозділів колійного господарства, де на балансі є житлові вагони, протягом травня-червня 2008 року провести перевірки утримання вагонів, забезпечення їх необхідним інвентарем тощо.