



Кращі умови – міцніше здоров'я

На нещодавньому засіданні президії дорпрофсожу проаналізували питання належних санітарно-побутових умов у господарстві електропостачання та стан захворюваності серед працівників залізниці за минулий рік.

Роботи вдосталь, а коштів не вистачає

Про хід виконання "Програми ремонту будівель, приведення виробничих та санітарно-побутових приміщень підрозділів господарства електропостачання у відповідність до діючих вимог на період до 2011 року" доповів **начальник служби електропостачання Микола ФЕСІК:**



– На жаль, через брак коштів нам не вдалося зробити все, що ми запланували. Проте всі завершальні роботи ми виконаємо. Протягом місяця будуть завершені роботи у приміщенні адміністративної будівлі Львівської дистанції електропостачання (ЕЧ-1). Упродовж такого ж терміну плануємо завершити роботи у Стрийській дистанції електропостачання, де роботу виконано на 80 відсотків, і хоча не вистачає фінансування, однак знайдемо якийсь резерв і все доведемо до ладу. Щодо бойлерів, то вони є, і невдовзі ми їх встановимо.

Нам потрібно вишукати резерви і для того, щоб на Рівненській дистанції електропостачання встановити шатровий дах на споруді району електропостачання станції Ковель.

Проблемним залишається питання з водопостачання району контактної мережі Львівської дистанції електропостачання.

Ми передбачили в плані капітальних вкладень оновлення меблів, зокрема придбання шаф для одягу, сушилок. Наскільки дозволить фінансування, стільки й зробимо.

Президія дорпрофсожу відзначила, що керівництво служби і відокремлених підрозділів проводили певну роботу з виконання пунктів Програми. За 2006-2008 роки на приведення санітарно-побутових приміщень до норм витрачено 1 млн 438 тис. грн, зокрема у 2008 році – 534,7 тис. грн. Для потреб підрозділів минулого року при-

дбано 150 електрочайників, 107 мікрохвильових печей, 86 холодильників. Для Стрийської дистанції електропостачання придбано 14 електричних бойлерів для підігріву води. Незважаючи на це, ще багато виробничих і санітарно-побутових приміщень потребують ремонту, протікають покрівлі, потрібно замінити меблі. Не у всіх підрозділах є приміщення для сушіння спецодегу і спецвзуття.

Як зазначив голова дорпрофсожу Андрій Сенишин, працівникам потрібно забезпечити нормальні санітарно-побутові умови. Наразі найбільшою проблемою у підрозділах служби є заміна дахів. На жаль, через складну ситуацію на залізниці, спричинену фінансово-економічною кризою, цю проблему важко буде вирішити в повному обсязі. Тому підрозділам варто сподіватися на власні сили, відшукувати резерви для покращення працівникам умов праці та побуту.

Ціна питання дуже висока

Про стан захворюваності з тимчасовою втратою працездатності працівників на Львівській залізниці за 2008 рік доповів **заступник начальника медичної служби Василь ГОРОДИСЬКИЙ.**



– За минулий рік середньозалізничний показник захворюваності з втратою працездатності становить 925 днів на 100 працюючих, або 71,5 випадків захворювань, що відповідно на 7,3% менше, ніж у 2007 році.

Зауважу, що показник 71,5 є меншим від загального по Укрзалізниці (76,1), проте ми на другому місці після Донецької залізниці (94 випадки). Щодо днів непрацездатності, наш показник 925 є вищим від середньозалізничного 895 днів, середня тривалість випадку – 12,9 вища від середньозалізничного (11,7). Відповідно і вихід на інвалідність – 3,7 при середньозалізничному



3,2.

Високий показник із захворюваності дає лінійна поліклініка пасажирського вагонного депо Львів – 1420 днів на 100 працюючих.

Якщо проаналізувати по службах, то у будівельній службі цей показник 1210 днів на 100 працюючих, понад одну тисячу у пасажирській та локомотивній службах.

Тривожною залишається диспропорція захворюваності у структурних підрозділах служб. Незрозуміло, чому в одній службі, де однакові умови праці та географічне положення підрозділів, захворюваність відрізняється у 2-3 рази? Наприклад, у Стрийській дистанції електропостачання – показник 1023 дні, а в Самбірській дистанції електропостачання – 465. У локомотивній службі – у моторвагонному депо Львів – 1319, у локомотивному депо Тернопіль – 655. У Ківерцівській дистанції колії 1319 днів, а в Бродівській дистанції колії майже втричі нижче – 568.

Першопричиною такого високого показника, неоднорідності є територіальні лікарняні листи. Ми не можемо впливати на територіальні медичні заклади. Багато лікарняних листків йдуть до нас із одного і того ж

медичного закладу з однією і тією ж патологією. Кожен керівник підприємства і наші головні лікарі на лініях знають, кого треба перевірити. При таких перевірках можемо побачити, що людини нема вдома, або ж вона порушує режим. Аналіз працевтрат від тимчасової непрацездатності мав би контролювати керівник підприємства. Це дасть можливість не пускати цей процес на самоплив, стежити за тривалістю лікарняного.

Оскільки тепер у лікарняних листах у більшості випадків не вказують діагноз, ми часто не знаємо, з яким захворюванням людина перебувала на лікуванні, можливо, й з таким, що є протипоказом до роботи на посаді, пов'язаній із рухом поїздів. Нам важко проаналізувати структуру тих 925 днів непрацездатності, якщо це простудні захворювання – один напрям роботи, якщо травми – інший.

Важливим є питання створення відомчої медико-соціально-експертної комісії, яка, знаючи специфіку нашої роботи, визначатиме стійку втрату працездатності з визначенням групи інвалідності та подальшими рекомендаціями. У нас зараз понад 17 відсотків з тих 925 днів є втраченими невинно і безповоротно. Наприклад, мон-

тер колії, який переніс інфаркт міокарда, однозначно не може працювати далі на цій посаді. Ми можемо його скерувати на експертизу максимум через 2,5 місяці, що в деяких випадках і робимо. Однак медико-соціально-експертна комісія продовжує лікування ще на 2-3 місяці, тобто приблизно через півроку встановлюють 3-тю групу інвалідності, що можна було зробити на 2-3 місяці раніше.

На думку медичної служби, високі показники захворюваності обумовлені старінням контингенту та недостатнім його омолодженням.

За словами голови дорпрофсожу Андрія Сенишина, ціна питання є надто високою – понад 19 млн грн. Саме стільки у 2008 році коштували залізниці перші 5 днів перебування залізничників на листку непрацездатності. "Ця ситуація потребує серйозного підходу. Нам потрібно відвідувати підприємства, де є висока захворюваність, аналізувати об'єктивні та суб'єктивні причини такого стану справ і шукати шляхи покращення ситуації. Лише завдяки спільній і ефективній роботі матимемо позитивні результати", – наголосив Андрій Сенишин.

Підготувала Галина КВАС