



На черговому засіданні президії дорпрофсожу профспілкові лідери спільно з представниками адміністрації особливу увагу звернули на стан охорони праці у господарстві електропостачання, захворюваність з тимчасовою втратою працездатності у господарстві будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд та забезпечення зайнятості працівників пасажирських вагонів при введенні в дію нового графіка руху поїздів.

## Наше завдання — зберегти кадри

Про забезпечення зайнятості працівників пасажирських вагонів при введенні в дію нового графіка руху доповів начальник пасажирської служби Богдан Яворський:

— Уже відмінено поїзди №46 Львів—Адлер, №612 Львів—Рафалівка, №676 Івано-Франківськ—Шепетівка. У новому графіку з 27 травня буде відмінено поїзди №92/91 Львів—Київ маршрутом через Здолбунів—Шепетівку, №98/97 Львів—Київ, №138/137 Івано-Франківськ—Київ, №142/141 Чернівці—Москва, №148/147 Львів—Київ, №603/604 Чернівці—Львів, №668/667 Чернівці—Ковель. Відмінюються прицепні вагони міжнародного сполучення Львів—Берлін, Львів—Софія, Львів—Бургас, Львів—Братислава, Львів—Будапешт, Чернівці—Санкт-Петербург, Трускавець—Москва та внутрішнього сполучення — Львів—Керч, Львів—Феодосія, Львів—Бердянськ, Ужгород—Сімферополь, Чернівці—Сімферополь, Чернівці—Київ, Ужгород—Чернівці, Львів—Чернівці.

Ми проаналізували ситуацію, яка виникне у кожному пасажирському вагонному депо із введенням у дію нового графіка. Зазначу, що у більшості з них, враховуючи розрахунки згідно з нормами та коефіцієнтом заміщення, проблем із працевлаштуванням провідників не виникатиме. На час літніх перевезень у пасажирському вагонному депо Львів залучатимемо студентів, які прийдуть на практику.

За словами начальника служби кадрів, навчальних закладів і соціальних питань Олександра Копика, на залізниці є чимало вакансій, які адміністрація пропонує провідникам, що внаслідок зменшення кількості поїздів можуть не бути задіяні у перевізному процесі. Однак провідники, не втрачаючи у зарплаті, відмовляються працювати на інших посадах, мотивуючи своє рішення необхідністю зміни режиму роботи. «На жаль, іншої такої роботи, щоб тиждень працювати, а потім тиждень вдома відпочивати, на залізниці нема, а інакший режим праці провідників не влаштує», — зауважив Олександр Копик.

— Дорожня профспілкова організація не могла не відреагувати на рішення про відміну 14 пар поїздів формування Львівської залізниці, оскільки забезпечення зайнятості є одним із напрямків нашої роботи, — наголосив завідувач відділу соціального захисту, праці та зарплати дорпрофсожу Денис Булгаков. — Негативною стороною цієї ситуації було те, що адміністрація спочатку вирішила не продовжувати контракт із тими провідниками, у яких закінчився його термін. При цьому не враховувалися професійні якості працівника, стан його сім'ї.

## Хвороби залежать і від виробничих умов

Про стан захворюваності з тимчасовою втратою працездатності за 2011 рік серед працівників відокремлених підрозділів служби будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд на президії розповів заступник начальника медичної служби Василь Городиський:

— Упродовж п'яти попередніх років спостерігається тенденція до зниження показників захворюваності з тимчасовою втратою працездатності, що є позитивом у нашій спільній роботі. Зокрема у 2011 році

Позитивною стороною стала позиція генерального директора Укрзалізниці — реформування не може бути приводом для скорочення працівників, кожен з них має бути забезпечений роботою. Адміністрація звернула на це увагу, і сьогодні у кожному депо працівникам, у яких закінчився термін контракту, пропонують іншу

# На порядку денному — збереження кадрів, здоров'я та охорона праці



роботу на інших посадах або продовжують контракт. Станом на 1 квітня на залізниці є 5944 вакансії, зокрема і споріднені для провідників пасажирських вагонів вакансії у господарстві приміських пасажирських перевезень. Ці посади не потребують перенавчання, людина лише змінить місце праці. Крім того, є випадки, коли люди здалеку доїжджають до місця праці. Наприклад, якщо працівники з Тернополя доїжджають до Львова, то їм можуть запропонувати роботу за місцем проживання.

Проаналізувавши маршрути з найбільшою тривалістю поїздки, ми дійшли висновку, що сьогодні існує проблема недоукомплектування поїзних бригад. У такій ситуації провідники напружують більше годин, але зменшується їхній час відпочинку, що призводить до втомленості, розвитку професійних захворювань.

Зміна графіка руху поїздів не повинна призвести до зменшення чисельності працівників. Адміністрація має достатньо важелів для збереження контингенту, у т.ч. і пропозиції переходу на інші посади. На жаль, не всі провідники готові на це погодитись через гнучкий графік роботи. Проте зазначу, якщо людина справді хоче залишитися працювати на Львівській залізниці, вона скористається цією пропозицією. А завдання профспілки під час проведення реформування — забезпечити дотримання чинного законодавства про працю та максимально зберегти контингент працівників залізниці.

працевтрати на 100 працівників склали 63 випадки і 796 днів, і вони є нижчими в середньому на 5,2% у порівнянні з аналогічними показниками 2010 року. Для порівняння, по Укрзалізниці зафіксовано 75 випадків і 664 дні на 100 працівників. Якщо проаналізувати показники працевтрат по окремих підрозділах служби будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд, то побачимо, що в будівельних управліннях №1 і №3, на заводі залізобетонних конструкцій захворюваність значно перевищує середні показники по залізниці та серед споріднених підприємств Укрзалізниці. Зокрема в будівельному управлінні №1 захворюваність більш ніж удвічі перевищує середній дорожній показник — 1650 днів проти 796, у будівельному управлінні №3 цей показник становить 1476 днів, а на заводі залізобетонних конструкцій — 1235,2 днів на 100 працівників. Загалом по службі будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд показники випадків захворювання та днів непрацездатності на 100 працівників, а також середній термін лікування на 8% перевищують аналогічні показники по Укрзалізниці.

Ми не маємо змоги проаналізувати структуру захворюваності, оскільки лікарняні листки надходять до оплати та реєстрації у 90% без зазначеного діагнозу та шифру захворювання, які, згідно з чинним законодавством, можна записувати лише зі згоди хворого. Однак, виключивши кількість днів працевтрат від травм, догляду у зв'язку з вагітністю та пологами, санаторно-курортним лікуванням, догляду за

хворими тощо, з'ясовано, що все ж таки в середньому 80% працевтрат спричинено захворюваннями, які потребували стаціонарного, а в окремих випадках і довготривалого періоду лікування. Зокрема серед працівників ЗБК кожен другий випадок непрацездатності тривав більше 10 днів, у БУ №1 — кожен третій. Аналізуючи причини порівняно високих показників працевтрат серед працівників підрозділів служби будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд, не виключається вплив соціально-побутових та виробничих чинників на їх формування. Проте лікувально-профілактичний відділ медичної служби вивчає причину перевищення в півтора рази показників захворюваності серед працівників БУ-6 у порівнянні з БУ-1, праця яких є спорідненою за кліматичними та виробничими умовами.

Спільні зусилля щодо покращення умов праці та формування у працівників залізниці дбайливого

починку та організації харчування. Підприємства будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд не забезпечені приміщеннями для знепильнення спецодягу, просушування спецодягу та спецвзуття.

За 2011 рік залізниця виплатила допомоги з тимчасової втрати працездатності (перші 5 днів перебування на лікарняних) на суму 21 млн 139 тис. грн, із них по службі БМЕС — 1 млн 357 тис. грн.

За словами заступника начальника служби будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд Ореста Довгошиї, робота будівельників сьогодні має особливу специфіку, зокрема — проживання на колесах, адже працюють вони не лише на місцях дислокації відокремлених підрозділів, а й на тих об'єктах по всій залізниці, де є потреба у їхній праці:

— При тих обсягах робіт, які сьогодні виконують будівельники, не можна повністю забезпечити обладнаними вагонами всіх працівників. Дев'ять вагонів, які ми обладнали для проживання наших будівельників, є недостатньо, тому доводиться залучати вагони пасажирської служби. Багато будівельників раз за раз задіяні у роботі з підготовки впровадження швидкісного руху до Євро-2012.

У комплексних заходах з охорони праці на 2012 рік передбачено покращення санітарно-побутових умов для будівельників, зокрема і в переобладнаних вагонах, адже на зростання захворюваності впливають і виробничі чинники.

## Щоб трагедії не повторились

Про нещасні випадки у структурних підрозділах господарства служби електропостачання доповів заступник начальника служби Григорій Дідук:

— За минулий рік у господарстві електропостачання зафіксовано 3 випадки травматизму, з них 2 смертельні (1 груповий) і 1 випадок групового травматизму. 16 липня 2011 року був смертельно травмований електрик 5 групи Ужгородської дистанції електропостачання. 22 вересня стався груповий нещасний випадок із електриками Львівського району електропостачання. 13 жовтня бригада ремонтно-ревізійної дільниці Тернопільської дистанції електропостачання поверталася автомобілем після роботи зі станції Золочів. На 116 км траси Львів—Тернопіль відбулося зіткнення з автомобілем «Мерседес Віто», внаслідок чого один працівник загинув на місці події, другий помер у лікарні, ще двоє травмовані.

Як зауважив головний технічний інспектор праці Ради профспілки на Львівській залізниці Богдан Нечай, упродовж минулого року в структурних підрозділах служби електропостачання проведено 2397 перевірок стану охорони праці, за результатами яких виявлено 13793 порушення нормативних актів з охорони праці, трудової та виробничої дисципліни, притягнуто до відповідальності 105 працівників. На позачергову перевірку знань з питань охорони праці скеровано 148 працівників, у 121 особи вилучено талони попередження. За всіма нещасними випадками розроблені та виконані додаткові заходи із попередження та запобігання подібним випадкам у майбутньому.

На контролі профспілки і заходів з покращення санітарного стану виробничих і побутових приміщень, які не у всіх структурних підрозділах служби у належному стані.