

Більша виручка – вища премія

Президія дорожнього комітету профспілки на черговому засіданні проаналізувала виробничі питання, які на даний час є актуальними у роботі профспілкових комітетів.

Про особливості преміювання провідників у господарстві приміських пасажирських перевезень президія інформувала завідувач відділу соціального захисту, праці та зарплати дорпрофсожу Денис Булгаков:

– Наприкінці минулого року на конференціях, зборах трудових колективів, засіданнях профкомів було чимало критичних зауважень від голів профкомів із приводу того, що на залізниці обмежується дія системи додаткового преміювання. Зокрема йшлося про додаткове преміювання для провідників у приміському сполученні. Проаналізувавши цю систему у всіх службах, можна зробити висновок, що додаткове преміювання є суттєвим чинником у загальному доході залізничника. За виконання основного обсягу роботи працівник отримує заробітну плату; якщо підрозділ сукупно має позитивні показники роботи, працівник отримує ще й премію. Положення про преміювання за основні результати господарської роботи діє у кожному підрозділі. Якщо ж працівник додатково виконав якусь роботу, зробив свій внесок у загальний результат економії або додаткового залучення коштів для залізниці – певну частину коштів він отримує як додаткові преміальні. Така система діє не лише в Укрзалізниці, але й на підприємствах інших галузей і за кордоном. Застосовують її для того, щоб відзначити працівників, які перевиконують поставлені завдання. Майже в усіх господарствах розроблені положення про додаткове преміювання працівників.

Варто врахувати, що положення про преміювання, які сьогодні діють на залізниці, були розроблені у часи, коли залізничник заробляла більше коштів, а потреба в економії не була такою гострою. Зараз залізниця у складному фінансовому стані, працює в режимі економії, частина якої лягає і на фонд оплати праці, застосовується режим неповного робочого тижня.

З метою посилення зацікавленості працівників пасажирських вагонів у приміському сполученні у підвищенні доходності від продажу квитків кілька років на залізниці діє положення про систему додаткового преміювання для провідників. Начальники депо повинні були розробити положення про додаткове преміювання, враховуючи специфіку регіонів, заселеність вагонів, різні дні тижня, сезонність тощо. Наказ, яким запроваджено цю систему, адаптований до того, щоб стимулювати, зацікавити провідників зібрати більше коштів. Тобто на кожному напрямку окремо мали бути прораховані планові показники для того, щоб провідник міг виконати і перевиконати план.

Суть положення полягає у тому, що, якщо провідник перевиконав план до 5%, він отримує 40% премії від надпланової виручки, перевиконав від 5 до 10% – 50%, понад 10% – 60 відсотків премії. Однак сьогодні це положення не враховує специфіку, заселеність поїздів тощо.

Професія провідника моторвагонного рухомого складу є однією з найменш оплачуваних на залізниці. Середня заробітна плата провідника за вересень минулого року становила 2450 грн, а за цей же місяць по залізниці – 3621 грн. За березень 2013 року середня заробітна плата провідника в господарстві приміських пасажирських перевезень з урахуванням винагороди за підсумками роботи у 2012 році становила 3160 грн, у той час як по залізниці – 4427 грн.

Проаналізувавши перевиконання планів збору виручки у моторвагонних депо у вересні 2012 року, ми побачили, що середній показник перевиконання не перевищував 5%. Було лише кілька провідників, які перевиконали план на понад 10%.

Починаючи з листопада минулого року,

планові завдання збору виручки для провідників були збільшені приблизно в 1,5 разу. Внаслідок цього за цей місяць по всіх депо ніхто з провідників не виконав план. Така ж ситуація спостерігалася і в грудні, січні, лютому та березні. Згідно з аналізом, який ми провели, зі збільшенням планових показників у депо не збільшилися суми виручки.

Президія дорпрофсожу дійшла висновку, що система додаткового преміювання на залізниці потрібна, адже вона дозволяє заохочувати конкретного працівника за ефективне і відповідальне ставлення до праці. Однак її треба змінити, пристосувавши до вимог часу. Чинне положення було розроблене в 2007 році на основі окремого доручення Укрзалізниці. Методика розрахунку планових завдань полягає в тому, що план виручки коштів для провідника дорівнює його фонду заробітної плати, помноженому на два. Профспілка вважає, що такий розрахунок сьогодні не враховує загальну збитковість приміських перевезень, зменшення обсягу

Премія повинна бути стимулом до ефективної праці

перевезень, зростання кількості пільговиків, недостатню компенсацію за пільгові перевезення. Ми знаємо, наскільки збитковими є приміські пасажирські перевезення. Доходи від цих перевезень є удесятеро нижчі за витрати.

У постанові президії дорпрофсожу ми звертаємося до адміністрації з проханням ще раз переглянути систему встановлення планових завдань та адаптувати їх до теперішніх умов; уникати обмеження чинних положень про додаткове преміювання шляхом під'язки до загального результату роботи відокремленого підрозділу, дільниці, цеху, бригади тощо. Зокрема провідники працюють у нелегких умовах, часто стикаючись із некультурною і навіть протиправною поведінкою окремих пасажирів. Вважаємо, що адміністрації треба подбати про кращі умови праці для провідників, щоб стимулювати збільшення збору виручки і відповідно збільшення доходу для залізниці.

З іншого боку голови профспілкових комітетів повинні взяти під особистий контроль виконання положень про додаткове преміювання та вимагати від адміністрації безумовного їх виконання в частині нарахування та виплати преміальних коштів працівникам.

Як розповів начальник служби приміських пасажирських перевезень Ігор Войціховський, серед положень про преміювання, які діють у службі, – положення про преміювання за виконання особливо важливих завдань, за перевиконання планових завдань підсобно-допоміжної діяльності, за економію паливно-енергетичних ресурсів, за результатами трудового суперництва між змінами ремонтних цехів та колективів локомотивних бригад. Діє положення про преміювання машиністів за виконання обов'язків старших машиністів, про додаткове преміювання провідників пасажирських вагонів, про преміювання робітників з фонду майстра.

– До роботи провідників маємо чимало претензій, оскільки за результатами перевірок мобільних груп є випадки надлишку або нестачі коштів у провідників за облічування пасажирів. Ми порівняли показники виручки провідників під час роботи з мобільною групою і в режимі самостійної роботи. Наприклад, провідники на одних і тих же напрямках за плану 1600 грн на поїздку збирали 1100-1200 грн, а з мобільною групою – 2100 гривень. На нашу думку, це пов'язано з проблемою



професійної дисципліни та належного виконання своїх посадових обов'язків.

Контроль за охороною праці

Про роботу керівництва служби електропостачання з організації профілактики виробничого травматизму у підвідомчих підприємствах розповів головний інженер служби електропостачання Олександр Шалко. За його словами, особливу увагу у господарстві звертають на навчання та пропаганду

дотримання вимог з охорони праці. Під час перевірок стану охорони праці минулого року були виявлені порушення, за які винних притягнуто до дисциплінарної відповідальності, скеровано на позачергову перевірку знань, позбавлено премій, оголошено догани. Упродовж минулого року на виконання комплексних заходів із охорони праці у господарстві скеровано коштів більше від запланованої суми.

Як зазначив головний технічний інспектор праці Ради профспілки на Львівській залізниці Богдан Нечай, питання організації профілактики виробничого травматизму у господарстві електропостачання неодноразово розглядалося на засіданнях президії дорпрофсожу. У 2012 році посилено роботу з профілактики виробничого травматизму. Для покращення умов праці працівників служби було закуплено спецодяг та спецвзуття, електрозахисні засоби, проведено ремонт виробничих та санітарно-побутових приміщень.

За словами начальника служби охорони праці Олександра Левицького, у першому кварталі цього року майже в усіх дистанціях електропостачання проведено перевірки стану охорони праці. За їхніми результатами у господарстві покращилася робота з попередження порушень правил техніки безпеки та виробничого травматизму.

Умови праці даються взнаки

Про стан захворюваності з тимчасовою втратою працездатності за 2012 рік серед працівників відокремлених підрозділів служби колії поінформував заступник начальника медичної служби Василь Городиський:

– Показники захворюваності з тимчасовою втратою працездатності (ТВП) працівників Львівської залізниці за 2012 рік у перерахунку на 100 працівників становлять 60,59 випадку, 747,4 дня непрацездатності при середній тривалості випадку 12,78 дня, що у порівнянні з показниками 2011 року менше у випадках на 4,3%, у днях непрацездатності – на 2,8%, при збільшенні середньої тривалості випадку на 1,6%. Захворюваність із ТВП працівників Львівської залізниці є нижчою у порівнянні зі середніми показниками захворюваності по Укрзалізниці за винятком тривалості лікування одного випадку непрацездатності.

Показники захворюваності з ТВП у колійному господарстві несуттєво перевищують середні по залізниці і становлять 63,8 випадку (зниження на 6,37%), 831,9 дня (зниження на 7,02%) при середній тривалості випадку 13,04 дня (зниження на 0,69%) на 100 працівників колійного господарства. Отже, упродовж 2012 року досягнуто зниження захворюваності з ТВП у колійному господарстві і у днях, і у випадках. Спостерігається тенденція до зниження середнього терміну перебування на листку непрацездатності.

Разом із тим під час аналізу захворюваності з тимчасовою втратою працездатності по підприємствах служби колії спостерігається суттєва диспропорція щодо показників захворюваності з ТВП серед працівників однорідних структурних підрозділів служби колії. Найвища захворюваність зафіксована у Рівненській дистанції колії (100,7 випадку, 1237 днів), колійній машинній станції №125 (97,9 випадку, 1127 днів), Ківерцівській (93,6 випадку, 1136 днів), Кам'янці-Бузькій (92,7 випадку, 1215 днів), Ходорівській (85,1 випадку, 1221 днів), Сарненській (78,59 випадку, 1129 днів) дистанціях колії. Найвища середня тривалість одного випадку лікування спостерігається у Мукачівській (15,87 дня), Сарненській (14,37 дня), Ужгородській (15,5 дня) дистанціях колії, БМП №63 (14,76 дня) та КМС №124 (14,6 дня).

Серед причин захворюваності працівників колійного господарства переважають хвороби органів дихання (33%), травми побутового і виробничого характеру (27%), хвороби нервової системи (10%), кістково-м'язевої системи (7%). Значна кількість днів непрацездатності зумовлена важкими соматичними патологіями: злоякісні новоутворення, цукровий діабет, хвороби системи кровообігу, остеохондрози, кили міжхребцевих дисків, гепатити, які потребували тривалого періоду лікування та закінчувалися в окремих випадках первинним виходом на інвалідність.

Упродовж 2012 року у відокремлених підрозділах залізниці травмовано 17 працівників, у т.ч. по службі колії – 3 випадки травматизму, які дали високий середній термін перебування на листку непрацездатності, а в одному випадку – з виходом на інвалідність.

Упродовж 2012 року медична служба постійно контролювала зниження показників захворюваності з ТВП серед працівників колійного господарства і загалом працівників залізниці. Проводився щоквартальний аналіз показників захворюваності з ТВП та первинного виходу на інвалідність, за результатами якого складені заходи з їх зниження.

Цехові лікарі-терапевти щоквартально виступали співдоповідачами на засіданнях інженерно-лікарських бригад з аналізом захворюваності по підприємствах.

Як зазначила провідний спеціаліст відділу соціального захисту, праці та зарплати дорпрофсожу Ніна Живко, за минулий рік лише у Рівненській дистанції колії зафіксовано 54 побутові травми, які дали майже 1200 днів непрацездатності. Трапляються випадки, коли працівники по 6-8 разів на рік перебувають на листку непрацездатності. У всіх підрозділах служби колії складено заходи зі зниження захворюваності спільно з адміністрацією, профкомом та виробничим лікарем, триває контроль за їх виконанням. На даний час потребує додаткового вирішення питання створення більш здорових та безпечних умов праці для працівників служби колії.