

Создание благоприятных условий для высокопроизводительного безопасного труда работников ОАО «РЖД» всегда в числе приоритетных задач руководителей компании и Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей. На Российских железных дорогах эта задача решается на основе системного подхода, охватывающего аттестацию рабочих мест по условиям труда, мероприятия по снижению производственного травматизма, улучшению охраны труда и техники безопасности, обеспечение работников санитарно-бытовыми помещениями, спецодеждой, питанием, организацию обучения и т.д. Все это дает положительный эффект. В октябре на IV Пленуме ЦК Роспрофжела были всесторонне проанализированы результаты работы по охране труда и снижению производственного травматизма в ОАО «РЖД», определены новые задачи в этой важной сфере. Предлагаем журнальный вариант выступления на Пленуме председателя Роспрофжела Н.А. НИКИФОРОВА.

О МЕРАХ ПО СНИЖЕНИЮ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ТРАВМАТИЗМА И СОЗДАНИЮ БЕЗОПАСНЫХ УСЛОВИЙ ТРУДА



Н.А. НИКИФОРОВ,
председатель
Российского профсоюза
железнодорожников и
транспортных строителей

ОХРАНА труда как система обеспечения жизни и здоровья работников является важнейшим направлением деятельности профсоюзных организаций. По оценке Международной орга-

низации труда, в мире от несчастных случаев на производстве каждые 15 с гибнет один человек, или 6 тыс. человек ежедневно.

Железнодорожный транспорт и транспортное строительство всегда были и остаются опасным производством. Даже современные машины и механизмы не могут обеспечить полной безопасности, и от работника требуются соответствующая подготовка, предельная внимательность и осторожность. Однако уровень травматизма на Российских железных дорогах, в том числе со смертельным исходом, остается высоким по сравнению с европейскими странами.

Условия труда и состояние рабочих мест по результатам аттестации. Проведенная в ОАО «РЖД» аттестация показала, что из 430 тыс. рабочих мест 191,4 тыс. являются рабочими местами с вредными и (или) опасными условиями труда, так как не соответствуют санитарно-гигиеническим нормам. Их доля в

2012 г. составила 44% от всех рабочих мест, а в 2004 г. она была 47%. Такое снижение достигнуто благодаря тому, что за последние два года к санитарно-гигиеническим нормам приведены практически все рабочие места с устранимыми вредными факторами и улучшены условия труда на 101 тыс. мест с неустранимыми вредными факторами.

На железнодорожном транспорте вредными факторами являются напряженность (37%) и тяжесть (28%) труда, наличие шума (32%), микроклимат (27%), вибрация (14%) и недостаточная освещенность (10%). Тяжелым физическим трудом заняты 175 тыс. человек.

Наибольшее количество рабочих мест с вредными условиями труда приходится на Дирекцию тяги – 74%, Дальневосточный – 65% и Красноярский – 62% филиалы, в дочерних зависимых обществах (ДЗО) – на ОАО «РЖДстрой» – 52% и «Желдорреммаш» – 46,6%.

На сегодняшний день в ОАО «РЖД» аттестация проведена

практически на всех рабочих местах и по ее результатам в организациях разрабатываются мероприятия по приведению условий труда к санитарно-гигиеническим нормам и улучшению условий труда.

Производственный травматизм, меры по созданию безопасных условий труда. За девять лет работы в ОАО «РЖД» наметилась устойчивая тенденция снижения производственного травматизма, в том числе со смертельным исходом. Однако его уровень до сих пор не может считаться удовлетворительным. В 2011 г. по сравнению с 2004 г. количество травмированных работников сократилось на 64%, а число погибших – на 40%. В ДЗО в 2012 г. допущен 41 случай травматизма, имеются смертельные случаи в ОАО «Желдорремаш», в компаниях «Сибирские транспортные строители».

Причинами производственного травматизма являются не только несовершенство нормативной базы, старение и недостатки техники, но и нарушения производственной и трудовой дисциплины. В 2011 г. в состоянии алкогольного опьянения получили травмы восемь работников, погибли шесть человек.

К числу самых травмоопасных относятся профессии монтера пути и электромонтера (42% смертельных случаев). И несмотря на снижение уровня травматизма в хозяйствах пути и сооружений, а также электрификации и электрооборудования, в том числе со смертельным исходом, он все еще остается высоким по ряду причин. Так, остаются низкими темпы внедрения на станциях информаторов о приближении подвижного состава; например, в Елецком регионе Юго-Восточной железной дороги ими не оборудована ни одна станция. В 2011 г. на сети железных дорог такой системой оповещения

оборудованы всего 25 станций, а на перегонах работа практически не начиналась.

Кроме того, медленно решается такой важный вопрос, как вывод работников из опасных зон. В настоящее время автоматической пневмообдувкой и электрообогревом оборудованы 38% стрелочных переводов. В 2012–2014 гг. планируется оборудовать 2035 стрелочных переводов, или 1,6% их общего количества. Следует отметить, что активно ведется работа по выводу работников из опасных зон в дирекциях управления движением. Например, внедрение автоматизации сортировочных горок позволяет вывести из опасной зоны более 20 регулировщиков скорости на каждой крупной сортировочной станции. В дирекциях терминально-складского комплекса для этих целей ведется переоборудование грузозахватных механизмов, широко применяется виброразгрузочная техника при работе со смерзшими грузами и т.д. В Управлении электрификации и электрооборудования Центральной

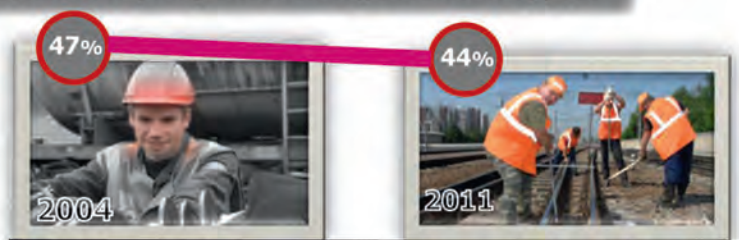
дирекции инфраструктуры разрабатываются технологические карты безопасного производства работ. Заканчивается разработка типовых инструкций по охране труда для работников ремонтно-ревизионных участков и сетевых районов.

Несмотря на общее улучшение ситуации, связанной с обеспечением защитными средствами и монтажными приспособлениями, в службе электроснабжения Юго-Восточной дирекции инфраструктуры обеспеченность монтерскими поясами составляет 83% от потребности, а изолирующими съемными вышками постоянного тока – 50%. Обеспеченность заземляющими штангами воздушных линий электропередачи на 10 кВ составляет 29%, а на 220 кВ они отсутствуют вообще. Сохраняются проблемы с обеспечением оперативными штангами, токоизмерительными и изолирующими клещами и другими средствами и приспособлениями.

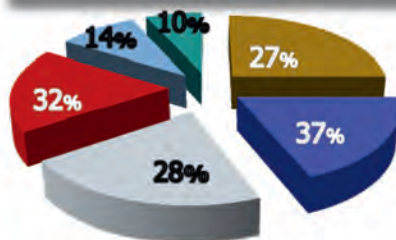
В рамках реализации мер по созданию безопасных условий труда разработано и внедрено в экс-

Обеспечение безопасных условий труда на рабочих местах

В ОАО «РЖД» снижается доля рабочих мест с вредными и (или) опасными условиями труда:



Основными вредными факторами являются:



- Напряженность
- Тяжесть труда
- Наличие шума
- Вибрация
- Недостаточная освещенность
- Микроклимат

платуацию устройство контроля и информирования работников о наличии напряжения на рабочей площадке автотриссы, вводятся в эксплуатацию устройства защиты персонала от поражения наведенным напряжением (УЗС) при работе на контактной сети. В Октябрьском регионе применяются диктофоны и веб-камеры для контроля за проведением целевых инструктажей и ходом выполнения работ.

Важным фактором, влияющим на уровень травматизма, является обучение персонала основам безопасности. Фактически каждая проверка технической инспекции выявляет лиц, не обученных вопросам охраны труда, электро- и промышленной безопасности. Например, в эксплуатационном локомотивном депо Ульяновск Куйбышевской дирекции не обучены вопросам охраны труда 13 руководителей, в Псковской дистанции пути Октябрьской дирекции инфраструктуры не обучены по программе промышленной безопасности 17 специалистов. В Елецком центре по организации работы железнодорожных станций Юго-Восточной дирекции не прошли обучение по электробезопасности несколько начальников станций.

К сожалению, во вновь созданных дирекциях и некоторых дочерних обществах система свое-

временного обучения не налажена. При этом в настоящее время, кроме типовой аудиторной, существуют дистанционная, кейсовая технологии обучения, которые позволяют не отвлекать персонал от работы на длительный период. Кроме того, для обучения как сотрудников, так и граждан должны применяться средства массовой информации, в том числе и профсоюзных организаций.

Меры по сохранению здоровья работников, снижению профессиональных и общих заболеваний от воздействия вредных условий труда, соблюдение режима труда и отдыха. Неблагоприятные условия труда – это причина высокого уровня профессиональных и общих заболеваний. Из-за болезней в среднем теряется до 10 рабочих дней на одного работающего. Потери рабочего времени из-за болезней на транспорте превышают 10 млн. рабочих дней ежегодно.

Наряду с экономическими потерями из-за выплат за работу при неудовлетворительных условиях труда, за случаи производственного травматизма и профессиональные заболевания организации несут большие социальные издержки.

Постановлением Правительства РФ от 20 ноября 2008 г. установлены минимальные компен-

сации в зависимости от класса условий труда. Однако отсутствие подзаконных актов затрудняет его применение. В этой связи для реализации постановления, по нашему мнению, целесообразно сохранить существующую нормативную базу по определению размера компенсаций в зависимости от степени вредности и опасности условий труда на рабочем месте, а размеры компенсационных выплат и продолжительность дополнительного отпуска не должны снижаться. Меры по сокращению рабочего времени должны учитывать отраслевые особенности.

С 1 апреля 2012 г. работникам ОАО «РЖД», ранее не получавшим компенсационные выплаты за вредные и (или) опасные условия труда, были установлены денежные компенсации в размере 4%. К сожалению, некоторые руководители неправильно восприняли это распоряжение. Так, в моторвагонном депо Санкт-Петербург-Балтийский всем работникам были установлены компенсационные выплаты не выше 4%.

По требованию технической инспекции труда профсоюза установлены компенсационные выплаты за вредные и (или) опасные условия труда четырем работникам вагонного эксплуатационного депо Сургут Свердловской дирек-

Мероприятия по сохранению здоровья работников

Потери рабочего времени от болезней на транспорте ежегодно составляют более 10 млн. рабочих дней:

Из-за болезней на одного работающего в среднем теряется:

На железнодорожном транспорте в России	10,0 человеко-дней
В странах Евросоюза	7,9 человеко-дня

Постановлением Правительства России от 20 ноября 2008 г. № 870 установлены минимальные компенсации в зависимости от класса условий труда

ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИИ РОСПРОФЖЕЛ ПРЕДЛАГАЕТ:

- сохранить существующую нормативную базу по определению размера компенсаций в зависимости от степени вредности и опасности условий труда на рабочем месте
- не должны снижаться размеры компенсационных выплат и дополнительного отпуска
- меры по сокращению рабочего времени должны учитывать отраслевые особенности и предпочтение, отдаваемое организациями работодателей и работников по способу осуществления (Рекомендации МОТ)

Влияние неблагоприятных производственных факторов на смертность превышает 60%

Мероприятия по сохранению здоровья работников

В настоящее время широко обсуждается проект стратегии развития пенсионной системы Российской Федерации

РОСПРОФЖЕЛ ПРЕДЛАГАЕТ:

- сохранить льготные пенсии, компенсирующие вредные и опасные условия труда;
- страховые тарифы должны стимулировать работодателя улучшать условия труда на рабочих местах, подтверждаемые результатами аттестации

Профсоюзным организациям необходимо добиваться:

- улучшения условий труда на рабочих местах, приведения их к требованиям норм;
- обеспечения в полном объеме компенсаций и льгот.

Использование рабочего времени локомотивных бригад



ции инфраструктуры, семи работникам путевой машинной станции №254 Свердловской дирекции по ремонту пути. Установлена доплата 22 проводникам пассажирских вагонов пассажирского вагонного депо Войновка Свердловского филиала ФПК. В Куйбышевском регионе в дистанциях пути Уфа и Самара изданы приказы на выплату доплат тем работникам, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, которым она не выплачивалась. Установлены компенсационные выплаты 42 работникам Центра управления станциями Пензенского региона. В Малошуйской дистанции пути Пензенского региона выплачена задолженность по компенсациям за вредные условия труда 36 работникам и т.д.

Наличие рабочих мест с вредными условиями труда в отрасли приводит к тому, что на досрочную пенсию в компании имеют право 230,9 тыс. работников. На наш взгляд, льготные пенсии, компенсирующие вредные и опасные условия труда, должны быть сохранены. Страховые тарифы должны стимулировать работодателя улучшать условия труда, что должно подтверждаться результатами аттестации рабочих мест.

Профсоюзным организациям необходимо добиваться улучшения условий труда на рабочих мес-

тах, приведения их к требованиям норм и обеспечения в полном объеме компенсаций и льгот тем работникам, которые продолжают трудиться на рабочих местах, не соответствующих санитарно-гигиеническим нормам.

Особое внимание следует уделять обеспечению условий труда и отдыха работников локомотивных бригад. Однако надо констатировать, что в 2011 г. при штате 120,5 тыс. работников сверхурочная работа составила 16 млн. ч, более 120 ч сверхурочно отработали 31 тыс. работников локомотивных бригад, не были предоставлены 8708 выходных дней. Непроизводительные потери составили 22,9 млн. ч, что в 1,4 раза превышает число сверхурочных часов. Во многом это объясняется несогласованной работой дирекций тяги и управления движением.

В 2011 г. были установлены 38 случаев профзаболеваний. В рамках решения этой проблемы необходима разработка медицинских, психофизиологических, социальных мероприятий, направленных на сохранение профессионального здоровья машинистов и их помощников. Особого внимания требует оценка психологического состояния машинистов, в том числе работающих по интенсивным технологиям (в одно лицо). Для этого необходимо дальнейшее развитие

оздоровительно-физкультурных центров локомотивных депо, например таких как санаторий-профилакторий «Мельничный ручей» на Октябрьской железной дороге, где работники могли бы находиться не менее 10 дней, проходя обследование и восстановительные физиотерапевтические процедуры.

Для создания благоприятных условий на рабочих местах государство предоставляет льготы по финансированию предупредительных мер, направленных на сокращение производственного травматизма. Финансовая база этой программы – 20% от суммы страховых взносов на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, которые предприятия перечисляют в Фонд социального страхования. За счет этих средств можно финансировать широкий спектр мероприятий: аттестацию рабочих мест, обучение по охране труда, приобретение средств индивидуальной защиты, санаторно-курортное лечение работников, занятых на вредных и опасных работах, проведение периодических медицинских осмотров и др. В 2012 г. ОАО «РЖД» выделены 172 млн. руб. возвратных средств, а на санаторно-курортное лечение – всего 6,770 млн. руб. При этом на оздоровление машинистов направлено только 24 тыс. руб., что

крайне недостаточно и говорит об отсутствии системы общественно-го контроля за расходованием этих средств.

Несвоевременная и недостаточная реабилитация, напряженные условия труда приводят к тому, что при очередном прохождении медкомиссии некоторые машинисты оказываются непригодными для дальнейшей работы, а с разделением депо на эксплуатационные и ремонтные их дальнейшее трудоустройство вызывает определенные трудности. В связи с этим профсоюз выступил с предложением о страховании работников. В 2012 г. на Московской железной дороге по инициативе Дорпрофсожа разработана и внедряется программа страхования машинистов от утраты профпригодности. Услуги предоставляет компания «ЖАСО-ЛАЙФ». Работник ежемесячно оплачивает страховые взносы в размере 500–1000 руб. в зависимости от возраста и размера страховой суммы, которая варьируется от 300 тыс. руб. до одного миллиона. Страховая сумма выплачивается при наступлении страхового случая и при выходе на пенсию с учетом начисленных премий за здоровый образ жизни. На сегодняшний день застраховано уже более 220 машинистов.

Большое влияние на здоровье

работников локомотивных бригад оказывают условия в кабинах управления локомотивов. Профсоюз контролирует, чтобы в технические задания на новые локомотивы были заложены установки кондиционирования воздуха, холодильники, электропечи для разогрева пищи, шкафы для одежды и санузлы. В настоящее время кондиционеры на новых типах локомотивов Восточно-Сибирского и Забайкальского регионов находятся в работоспособном состоянии. Ведется работа по их восстановлению на Куйбышевской железной дороге. При этом на Дальневосточной и Северо-Кавказской дорогах ни холодильники, ни кондиционеры не обслуживаются и находятся в нерабочем состоянии. Санузлы на всех типах новых локомотивов не обслуживаются и выведены из работы.

Для облегчения условий труда на старых типах локомотивов принято решение об оснащении вентиляторами кабин управления. На сегодняшний день эта работа завершается, и вентиляторы установлены практически на всем эксплуатационном парке. Такая работа должна найти свое продолжение в монтаже вентиляторов на электропоездах Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава – филиала ОАО

«РЖД», а затем и на самоходном подвижном составе.

Важным вопросом является организация питания работников компании. Эти услуги предоставляет ОАО «Железнодорожная торговая компания» через свою сеть, состоящую из 415 столовых. Горячее питание получают работники, занятые на ремонте пути в «окна» продолжительностью не менее 4 ч. При этом горячее питание не заменяется сухими пайками или денежной компенсацией. Однако в Московском регионе питание не предоставлялось энергетикам, связистам, локомотивным бригадам. Подобные примеры были и в других регионах.

Не организовано горячее питание локомотивных бригад в восьми домах отдыха на Московской железной дороге, а в 12 домах отдыха отсутствует круглосуточное питание. Аналогичная ситуация сложилась на Октябрьской, Юго-Восточной и некоторых других железных дорогах. Следует отметить, что в поездке горячее питание вообще не предоставляется. Одним из решений, по-нашему мнению, может стать обеспечение локомотивных бригад продуктовыми термоукладками или передача горячего питания в кабину локомотива через 4–5 ч после отправления со станции формирования.

Мероприятия по сохранению здоровья работников

Оборудование кабин локомотивов вентиляторами

В настоящее время эта работа близится к завершению, вентиляторы установлены практически на всем эксплуатационном парке локомотивов



Задача – обеспечить сохранность данного оборудования, обеспечить наличие ремонтного фонда.

Роспрофжел предлагает продолжить работу по монтажу вентиляторов на электропоездах Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава – филиала ОАО «РЖД», а затем и на самоходном подвижном составе

Мероприятия по организации питания работников

Организацию питания работников компании осуществляет ОАО «Железнодорожная торговая компания»



В ОАО «ФПК» предоставляется трехразовое горячее питание проводникам в пути следования в вагонах-ресторанах по специальному меню на сумму 350 рублей в сутки на одного человека



Роспрофжел предлагает обеспечивать локомотивные бригады продуктовыми термоукладками или передавать горячее питание в кабину локомотива через 4–5 час. после отправления со станции формирования

ФНПР внесло в Правительство РФ проект закона об обязательном открытии работодателем пунктов питания при численности работников свыше 30 человек

В ОАО «ФПК» предоставляется трехразовое горячее питание проводникам в пути следования в вагонах-ресторанах по специальному меню на сумму 350 руб. в сутки.

Понимая важность вопроса, Федерация независимых профсоюзов России внесла в Правительство РФ проект закона об обязательном открытии работодателем пунктов питания при численности работников свыше 30 человек.

Обеспечение работников санитарно-бытовыми условиями. Большая работа проводится организациями профсоюза и работодателями по обеспечению и улучшению содержания санитарно-бытовых помещений.

Санитарно-бытовыми помещениями обеспечены работники ОАО «Мосметростроя», ОАО «Мостотрест», ОАО «Первая нерудная компания», ОАО «ЖТК», ФГП ВО ЖДТ, ОАО «БетЭлТранс», ОАО «Вагонремаш», предприятий «Сибирские транспортные строители». Оборудуются помещения в ОАО «ФПК», ОАО «Корпорация «Трансстрой», ОАО «РЖДстрой», ОАО «ТрансКонтейнер» и др.

За последние пять лет в филиалах ОАО «РЖД» построены, реконструированы и отремонтированы более 960 санитарно-бытовых корпусов и помещений, оборудованы и отремонтированы свыше 9,5 тыс. пунктов обогрева и комнат приема пищи, приобретены более 870 модульных пунктов обогрева, свыше 280 стиральных машин и 120 машин для химчистки спецодежды и т.д.

На Октябрьской железной дороге капитально отремонтирован бытовой корпус локомотиворемонтного депо Санкт-Петербург-Варшавский. На Куйбышевской магистрали построены два санитарно-бытовых корпуса в восстановительных поездах на станциях

Сызрань и Дема. На Московской дороге приведены в соответствие с нормами пять домов отдыха локомотивных бригад. На Южно-Уральской железной дороге выполнен капитальный ремонт в административно-бытовом корпусе Полтавской дистанции пути. Построен административно-бытовой корпус в эксплуатационном локомотивном депо Хилок на Забайкальской железной дороге. На Астраханском тепловозоремонтном заводе – филиале ОАО «Желдорремаш» при содействии профсоюза проведен капитальный ремонт санитарно-бытового корпуса и т.д.

Однако в решении задачи создания необходимых санитарно-бытовых условий для каждого работника еще много проблем. Так, не решены вопросы с помещениями для личной гигиены женщин, сушки спецодежды, химчисток, прачечных, пунктов по ремонту спецодежды. В хозяйстве пути – это состояние пунктов обогрева, табельных, создание элементарных бытовых условий (душевых, комнат или шкафов для сушки спецодежды с соответствующей вентиляцией), а также нехватка модульных пунктов обогрева, обеспеченность которыми составляет 47,5% от потребности.

Изменение структуры компании, образование дирекций, дочерних зависимых обществ обусловило необходимость проведения анализа наличия и фактического состояния санитарно-бытовых помещений в соответствии с расчетной потребностью и разработки комплексных программ по их строительству, реконструкции и ремонту.

На сегодняшний день у 74% бытовых вагонов путевых машинных станций выработан нормативный срок службы (более 28 лет) и требуется их капитальный ремонт с переоборудованием и продлением срока службы, так как большая

часть вагонов не оборудована бытовыми помещениями. В 2011 г. улучшены условия в 557 вагонах, закуплен 21 новый специализированный вагон, а в 2012 г. – только один вагон.

По-нашему мнению, целесообразно в проект инвестиционной программы включить приобретение специализированных бытовых вагонов и разработать комплексную пятилетнюю программу по их переоборудованию и улучшению бытовых условий в целом.

Меры по обеспечению работников спецодеждой, исправными инструментами, машинами и механизмами. Благодаря целенаправленной работе администрации и профсоюза работники отрасли обеспечены спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты. Однако не всегда спецодежда выдается в полном объеме. Так, в локомотивных ремонтных депо Дирекции по ремонту тягового подвижного состава маляры не обеспечиваются защитным комплектом «Маляр-Л». Требуется постоянного контроля качество поставляемой спецодежды. Не везде решены вопросы выдачи двойного комплекта спецодежды, стирки и химчистки.

В структурных подразделениях ОАО «ТрансВудСервис» из-за отсутствия действенного контроля со стороны головной организации и заводов работники не обеспечиваются в соответствии с нормами спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты (например, пропитчики – костюмами для защиты от щелочей, ботинками, фартуками специальными). Сроки выдачи не выдерживаются.

Практически все дистанции электроснабжения обеспечены комплектами для защиты от наведенного напряжения. Не обеспечены в полном объеме летними

комплектами работники Северо-Кавказской и Забайкальской дирекций инфраструктуры.

В настоящее время нормы выдачи средств индивидуальной защиты пересматриваются. При формировании нового перечня необходимо учесть пожелания работников к обеспечению летними видами спецодежды из натуральных тканей и спецобувью. Для обеспечения номенклатуры и ростовых размеров Росжелдорснабу требуется разработать систему комплектования заявки структурного подразделения, исключив непоставку больших и маленьких размеров, а также отработать технологию своевременной доставки качественных средств защиты непосредственно до структурного подразделения.

В последнее время серьезные нарекания вызывает качество поставляемых инструментов, особенно ключей, кувалд, сверл, ножовочных полотен, совковых лопат. Статистика производственного травматизма показала, что только в 2008–2012 гг. низкое качество инструмента стало причиной шести случаев производственного травматизма с тяжелым исходом. В этой связи необходимо изменить номенклатуру, порядок заказа и получения инструмента, обеспечить его качество и объем поставок. Этому будет способствовать концепция бережливого производства, уже реализуемая в локомотивном хозяйстве, хозяйстве электрификации и электроснабжения. В соответствии с этой концепцией инструмент должен иметь строго определенное место хранения и должна действовать система контроля его наличия.

Особого внимания требует состояние автотранспорта, предназначенного для перевозки работников к месту работы. Из проверенных на сети железных дорог 5805 ед. автотранспорта нормативный ресурс выработан у 2740 ед., или 47,2%.

При этом на Юго-Восточной железной дороге выработан нормативный ресурс у 92,5% проверенного автотранспорта, на Северной – 75,8%, Куйбышевской – 75,5% автотранспорта. Это отрицательно влияет на выполнение технологических процессов и увеличивает вероятность дорожно-транспортных происшествий. Поэтому необходима разработка целевой программы по закупке автотранспорта для дирекций инфраструктуры и локомотивного комплекса.

Организация общественного контроля, результаты работы технической инспекции и уполномоченных по охране труда. Большой вклад в улучшение условий и охраны труда вносит техническая инспекция труда профсоюза. Ежегодно 101 технический инспектор проводит около 6000 проверок. По их результатам выдается более 4000 представлений и примерно 2000 требований о приостановке работ. В режиме реального времени о выявленных нарушениях информируются руководители компании, филиалов, дочерних зависимых обществ. В своей работе техническая инспекция труда активно сотрудничает с федеральными органами власти и прокуратурой: проводится более 200 совместных проверок с органами Государственного надзора.

Технической инспекцией труда ЦК профсоюза рассмотрены, подготовлены экспертные замечания и согласованы 28 наименований стандартов, ГОСТов, технических требований, технических условий к подвижному составу, проекты приказов Минздравсоцразвития РФ, ОАО «РЖД» и др.

Но организовать силами только технической инспекции работу по вопросам охраны труда во всех 4500 организациях и их структурных подразделениях сложно. Для профилактики и предупреждения производственного травматизма,

обеспечения безопасных условий труда необходимо более широко привлекать уполномоченных по охране труда, в основу работы которых заложен принцип проведения ежедневных наблюдений состояния условий и охраны труда на рабочих местах и подготовки предложений для устранения выявленных нарушений. Уполномоченными по охране труда в 2011 г. выявлены 630 тыс. нарушений, поданы более 98 тыс. предложений. Но результативность могла быть значительно выше при условии качественного обучения, например как это делается на Октябрьской магистрали, где обучение проводится в лицензированном обучающем центре с привлечением специалистов, знающих проблемы и задачи как уполномоченных, так и отрасли. Также одной из причин, отрицательно влияющих на общественный контроль, является недостаточно активная позиция организаций профсоюза. Необходимо совершенствовать систему морального и материального стимулирования за результаты работы.

Мало внимания уделяется и организации работы совместных комитетов (комиссий) по охране труда, а это как раз та структура, которая по своей сути играет основную роль в управлении снижением риска травматизма на каждом рабочем месте, и на это должна быть направлена их работа.

Вопросы обеспечения здоровых и безопасных условий труда работников компании входят в число первоочередных задач отраслевой профсоюзной организации и работодателей. Роспрофжел предлагает проработать следующий год под девизом: «2013 г. – год здорового и безопасного труда», чтобы еще раз особо заострить внимание всех на этой никогда не теряющей актуальность проблематике.