

Порадилися і «з'їли»...

Закінчення. Поч. на 1 стор.

Амбулаторії йшов 61-й рік. Споруда потребувала ремонту. Однак право власності на неї ні за ким не було закріплене. Для підвищення рівня медичного обслуговування залізничників, членів їх сімей та приписного населення, поновлення прийому педіатра і стоматолога, передбачалося виконати капітальний ремонт лікарської амбулаторії, придбати нове медичне обладнання. Тому дорожня поліклініка звернулась до Рудненської селищної ради за дозволом для оформлення права власності на будівлю. Проте на сесії Рудненської селищної ради Залізничного району міста Львова, яка відбулася 22 березня 2007 року, за результатами голосування дорожній поліклініці Львівської залізниці було відмовлено в оформленні права власності на будівлю. Таким чином, депутати Рудненської селищної ради фактично поставили «хрест» на майбутньому капітальному ремонті та функціонуванні лікарської амбулаторії, бо який господар вкладатиме кошти у приміщення, яке йому не належить? Хоча кілька років тому за гроші залізниці до будівлі лікарської амбулаторії підвели воду та газ, встановили індивідуальне опалення в приміщеннях.

Дорожня поліклініка спробувала оскаржити рішення Рудненської селищної ради у суді, однак суд не підтримав соціального майбутнього цієї споруди і відмовив у видачі права власності на будівлю, де з 1946 року залізничні медики дбали про здоров'я людей. Схоже, що з року в рік у смт Рудно дедалі меншає хворих і більшає здорових людей. Бо як інакше зрозуміти депутатів селищної ради, котрі, «турбуючись» про виборців, вкоротили віку медичному підрозділу дорожньої поліклініки Львівської залізниці?

Орися ТЕСЛЮК

Просимо вибачення за помилку

У матеріалі «Свято професіоналіе», опублікованому в №44 нашої газети від 9 листопада, з вини автора, журналіста І. Парфенюка, було неправильно вказано час зустрічі керівництва залізниці з ветеранами праці – 2 вересня замість 2 листопада. Редакція просить вибачення за цю прикру помилку.

«Хоча б дві тисячі «чистими»...

Не менше, ніж стільки хотіли б заробляти представники робітничих професій на залізниці

Закінчення. Поч. на 1 стор.

Начальник моторвагонного депо Львів Володимир Шушков підтвердив, що нині на підприємстві бракує токарів:

– Молодого поповнення зараз практично нема. Якщо донедавна Львівське ПТУ № 1 готувало групу токарів, яких скеровували в основному на залізничні підприємства, то цього року такого випуску взагалі не було. Працевлаштовуються в депо переважно чоловіки у віці 45-50 років, які колись працювали на великих підприємствах Львова. Та не кожен токар найвищого розряду зможе призвичаїтися до роботи за верстатом з обточування колісних пар. Тому інженери, майстри депо проводять спеціальні навчання, – говорить Володимир Шушков. – Та найприкрасе те, що ми докладаємо зусиль, аби навчити новачка працювати, а він, набувши досвіду, звільняється і йде туди, де йому пропонують більший зарібок.

П'ятнадцять років тому, після закінчення ПТУ № 1, прийшов у депо пан Іван (який погодився на розмову, але попросив не називати його прізвища). Сьогодні у нього найвищий токарний розряд. Та навіть із усіма надбавками до зарплати (за вислугу років, преміальні, за нічні години праці) більше, ніж 1 400 гривень токар на руки не отримує. «Якщо буде якась пропозиція з більшим заробітком, то, швидше за все, погоджусь перейти туди працювати. Однак шкода буде років, відданих залізниці», – зауважив пан Іван.

У механічному цеху депо є токарно-гвинторізні верстати, на яких виготовляють втулки, шурупи, гайки та інші деталі. За таким верстатом уже протягом 25 років трудиться майстер своєї справи пан Михайло, який розповів, що надзвичайно любить метал. Любить він і залізницю, адже є продовжувачем залізничної династії. На магістралі працювали його батько і сестра. Доїжджає у депо із Судової Вишні. Його влаштовує робота у чотиризмінному режимі, бо має два дні вихідні. І навіть із таким стажем роботи, як у пана Михайла, на руки він отримує не більше 1 500 гривень. Тоکارя 6-го розряду пана Василя влаштовує 5-денний робочий тиждень (з 8-ї до 17-ї год.), адже в Новому Роздолі, де він мешкає, роботи взагалі немає. «Мені подобається колектив, у якому я працюю. І, звичайно, не хотів би змінювати місце роботи. Та півтори тисячі гривень – не той зарібок, за який можна прогудувати сім'ю. Хотілося б отримувати більше», – зазначив токар.

На запитання, який розмір зарплати був би прийнятним, щоб не шукати іншої роботи, більшість наших співрозмовників відповіла: «Хоча б дві тисячі гривень «чистими»...»

Старший інспектор відділу кадрів вагонного депо Клепарів Алла Крамар розповіла, що депо потребує газоелектрозварників, слюсарів-ремонтників і слюсарів-сантехніків. Оклади працівників, що звільнились із цих посад, були невисокі – близько тисячі гривень. Ймовірно, вони поїхали працювати у країни близького зарубіжжя...

Є робітничі вакансії і у локомотивному депо



Львів. Як зазначив помічник начальника локомотивного депо Львів з кадрів Ярослав Мицак, на жаль, оклади на цих посадах невисокі. Скажімо, газоелектрозварник чи токар 5-го розряду отримує «чистими» менше, ніж півтори тисячі гривень. У той час, як на приватних підприємствах зарібок може бути удвічі більшим.

Як з'ясувалося, найбільше від неуккомплектованості штату потерпають будівельні управління залізниці. Це й не дивно, адже оплата тут погодинна, а ставки мізерні. Наприклад, малярам пропонують сімсот гривень. Не більшу зарплату має й муляр. Як повідомили кадровики будівельного управління №6, з початку цього року звідти звільнилося 15 працівників. А в будівельному управлінні №1 до сьогодні залишається 30 робітничо-будівельних вакансій. І хтозна, чи така ситуація зміниться на краще.

У міському центрі зайнятості населення на стендах можна побачити різні пропозиції щодо працевлаштування робітників. Але державні підприємства програють щодо розмірів заробітної плати. У газетах, де друкують оголошення про робітничі вакансії, найчастіше зустрічаються оголошення, в яких запрошують на роботу підсобників, різноробочих, газоелектрозварників та інших. Їм пропонують платню не меншу, ніж дві тисячі гривень. Одна з українських комерційних фірм обіцяє платити досвідченим газоелектрозварникам близько 4,5 тисячі гривень. Щоправда, робота пов'язана з від'їздом до межі Львова. Ряд фірм, що набирають на будівельні роботи в Києві мулярів та інших

працівників, обіцяють безплатне житло і зарплату в розмірі 4 тисячі гривень. Є пропозиції легального працевлаштування за кордоном. Наприклад, в Іспанії, де газозварники отримуватимуть по 6 євро за годину. Непогані заробітки будівельникам пропонує сьогодні Польща. Словом, пропозицій чимало.

З об'єктивних причин залізниця нині не витримує конкуренції з комерційними структурами в оплаті праці робітників. Якщо для старшого покоління магістраль асоціюється зі стабільним місцем роботи і, хоч і невеликою, але гарантованою оплатою, то для молоді ця обставина не є вирішальною, і вона надає перевагу більшим заробіткам.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА

Від редакції. Ймовірно, що конкурентна боротьба між роботодавцями за кваліфікованого працівника буде загострюватися. Схоже, що залізниця послідовно, рік за роком, програватиме у цій боротьбі, втрачаючи кваліфіковані кадри. Відтік кваліфікованих кадрів загрожуватиме системною кризою галузі, коли втрати фахівців зможуть призвести до обвального падіння рівня якості робіт та безпеки руху. Зупинити цей процес може лише багатопланова політика закріплення кадрів на залізниці. Одним із найважливіших чинників цього процесу повинно бути підвищення заробітної плати. Але і воно має свою економічно обґрунтовану межу. Редакція запрошує до розмови на цю важливу тему фахівців, економістів, керівників різних рівнів, голів профспілкових організацій і усіх небайдужих залізничників.

Про чий інтереси «дбає» КРУ?

За інформацією прес-центру залізниці, нещодавно Головне контрольно-ревізійне управління України на своєму офіційному сайті оприлюднило інформацію, яка несправедливо підриває ділову репутацію ДТГО «Львівська залізниця». З огляду на це, магістраль прийняла рішення шукати правду в суді і вже вкотре позивається до КРУ.

Основним порушенням фінансової дисципліни у сфері державних закупівель з боку Львівської залізниці контролюючий орган вважає укладання договорів без проведення процедур закупівлі на загальну суму 1,15 млрд грн, за якими сплачено близько 0,5 млрд грн. Варто зауважити, що ці договори укладені з ДП «Укрзалізничпостач» та ДП «Управління промислових підприємств Державної адміністрації залізничного транспорту України» на постачання запасних частин для ремонту локомотивів, вагонів та колій, паливно-мастильних матеріалів, щербеневої продукції тощо. Тобто

вони укладені зі структурними підрозділами Укрзалізниці. До речі, таким структурним підрозділом є і Львівська залізниця!

Крім того, не можна залишити поза увагою той факт, що при укладанні договорів з підприємствами, які входять до сфери управління Укрзалізниці, Львівська залізниця керувалась висновком Тендерної палати України, наданим Генеральному директору Укрзалізниці від 05.09.2006 № 05/09/01, в якому зазначено, що Укрзалізниця є єдиним виробничо-технологічним комплексом та головним розпорядником державних коштів, а тому закупівлі в межах цього комплексу можуть здійснюватись без застосування Закону України «Про закупівлі товарів, робіт і послуг за державні кошти», а закупівлі у спеціалізованого підприємства ДП «Укрзалізничпостач» можуть здійснюватись за процедурою закупівлі в одного виконавця.

Очевидним є той факт, що КРУ не має фахівців, які знають особливості структури та фінансово-економічних відносин на залізничному транспорті, котрі діють в межах законодавства України. Окрім того, доволі «дивним» є той

факт, що з часу проведення перевірки, у липні цього року, до оприлюднення її «результатів» пройшов цілий квартал! Тому залізничники вважають, що такий хід КРУ є намаганням дезінформувати громадськість і зіпсувати імідж ДТГО «Львівська залізниця», як надійного ділового партнера. Такі дії цього контролюючого органу можуть призвести до втрати залізницею клієнтів, а це однозначно призведе до зменшення її прибутків і спричинить зменшення надходжень до державного бюджету. Отже, постає логічне питання: про чий інтереси так самовіддано дбає КРУ?

ДОВІДКОВО. Цей випадок є вже не першою спробою ревізорів КРУ скомпроментувати Львівську залізницю. У березні-квітні 2005 року службовими особами КРУ у Львівській області було проведено перевірку фінансово-господарської діяльності Львівської залізниці за 2002-2004 роки. Не погодившись із багатьма висновками акту перевірки, а також незаконними діями службових осіб контролюючого органу в процесі

її проведення, залізниця оскаржила їх у судовому порядку.

Внаслідок судового розгляду постановою Галицького районного суду м. Львова від 25 грудня 2006 року в справі № 2-807 позовні вимоги Львівської залізниці були повністю задоволені. Ухвалою Львівського апеляційного адміністративного суду від 2 липня 2007 року апеляційна скарга КРУ у Львівській області залишена без розгляду. Таким чином, рішення першої судової інстанції відповідно до чинного законодавства набуло законної сили.

Не погодилася Львівська залізниця також з висновками планової ревізії фінансово-господарської діяльності за 2005 рік та перше півріччя 2006 року. У суді закінчилася ревізія окремих питань фінансово-господарської діяльності залізниці стосовно виконання робіт та проведення розрахунків за виготовлення державних актів на право постійного користування земельними ділянками, проведена фахівцями КРУ у Львівській області у травні цього року. Судовий розгляд триває.