

Понаднормовий час – під контроль громадськості

Минулого тижня у Києві відбулося засідання Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України на тему "Дотримання трудового законодавства з питань режиму праці та відпочинку працівників залізниць".

Наводимо виступи деяких його учасників.

Голова профспілки залізничників і транспортних будівельників України Вадим ТКАЧОВ:



– Рада профспілки торік ухвалила рішення оголосити 2007-й роком громадського контролю за використанням робочого часу під гаслом: "Відпрацьованому часу – гарантовану оплату". За даними управління статистики Укрзалізниці, за перше півріччя 2007 року на залізниці надурочно відпрацьовано 1 млн 130 тис. годин, за які нараховано доплат у сумі 8 млн 680 тис. грн. Найбільше надурочних у локомотивному господарстві – 747 тис. годин, у пасажирському – 252 тис. годин, у колійному – 84 тис. годин. І зовсім незначна їх кількість в інших господарствах.

За інформацією Головного управління ревізій та контрольно-фінансової господарської діяльності Укрзалізниці, всього на залізницях за 6 місяців відпрацьовано 1 млн 134 тис. годин надурочно та 4 млн 635 тис. годин у вихідні, за які виплачено 10 млн 300 тис. грн та 29 млн 370 тис. відповідно, на Львівській залізниці – 354 тис. годин і 588 тис. грн.

Все це свідчить про відсутність належного обліку понаднормового робочого часу, оскільки у різних формах звітності дані суттєво відрізняються. На жаль, багато плутанини і у бухгалтерській документації про оплату праці.

Перший заступник начальника Львівської залізниці Богдан ПІХ:



– Маємо велике прохання до всіх керівників та ревізорів вчасно оформляти результати перевірок належними актами за підписами представників профкомів і адміністрацій підрозділів, які перевіряються. На жаль, цього не робиться. Наприклад дані, наведені у доповіді на конференції, начальнику Львівської залізниці стали відомі буквально вчора, а перевірки проводилися кілька місяців тому. За цей час ми змогли б навести порядок та спитати з тих, хто так безвідповідально працював.

Хочу подякувати керівництву Укрзалізниці за розмір капіталовкладень у розвиток нашої інфраструктури. У зв'язку зі значними капіталовкладеннями постало завдання придбання великої кількості обладнання, яке за чинним законодавством обов'язково потрібно закуповувати через проведення тендерних закупівель. Та час, що залишається на їх проведення (а тут треба проводити конкурси) дуже скорочується, не вистачає його і на освоєння коштів. Тому керівництво залізниці змушене пропонувати працівникам виходити на роботу у вихідні дні. Скажу, що у нас на залізниці більшість людей згідна працювати у вихідні. А вже цього року ми заплатили вдесятеро більше за таку роботу у порівнянні з минулим роком.

На жаль, рівня зарплати, яку отримують наші працівники, недостатньо для нормально-го життя. Тому, маючи додаткову можливість заробити, люди погоджуються працювати у вихідні. Звичайно, оформляти такі роботи треба згідно з нормами діючого законодавства. На це буде звернено особливу увагу. Сьогодні багато говориться про проблему нестачі робочої сили у мегаполісах. У нашому регіоні вона має іншу специфіку: щодня сотні людей виїждять на роботу за кордон, де рівень заробітної плати за ідентичну працю значно вищий. Наприклад, газозварювальник на суднобудівних верф'ях у

Польщі заробляє тисячу євро на місяць. При цьому його забезпечують дворазовим харчуванням та безплатним проживанням у гуртожитку. Тож не дивно, що, незважаючи на важкі умови праці (10-годинний робочий день), наші співвітчизники все-таки йдуть на заробітки за кордон.

Зважаючи на це, нам доведеться вирішувати кілька завдань в комплексі. У першу чергу, це підготовка кваліфікованих кадрів та постановка питання перед вищими інстанціями про підвищення тарифів на пасажирські і приміські перевезення. Без цього сьогодні обійтися неможливо. А вже популістські рішення стосовно тарифів негативно відбиваються на наших працівниках і керівниках. Зі свого боку, ми будемо і надалі докладати всіх зусиль, щоб зменшити кількість понаднормових годин роботи.

Голова профкому Львівської дистанції колії, голова секції працівників колійного господарства при Раді профспілок Михайло ГОЦКО:



– За характером своєї роботи колійники працюють у найнесприятливіших умовах, а виконують роботу як свою, з поточного утримання колії, так і капітального характеру. Роботи капітального характеру часто належно не обліковуються, відповідно – і не оплачуються. За роботу у вихідний надається інший день відпочинку, до того ж, без згоди працівника.

Типовими є випадки, коли накази на роботу у вихідні взагалі не видаються. А якщо майстер це і робить, то на свій розсуд просто визначає інший день відпочинку. Тому пропоную ввести у галузеву угоду пункт стосовно грошової компенсації за роботу у вихідний день. Кількість понаднормових годин на залізниці, у тому числі й у колійному господарстві, з кожним роком збільшується. Якщо за 2003 рік на всій Львівській залізниці ми мали 30 тис. понаднормових годин, то за 9 місяців 2007 року лише у колійному господарстві – 15 тис. годин.

Причинами виникнення понаднормових годин у цьому році були модернізація колії на дільниці Львів-Здолбунів, ліквідація наслідків аварії на станції Ожидів, в основному – за рахунок робочої сили з поточного утримання. У цей час робота на своїх дільницях, звичайно, не виконується, що призводить до зниження бальності і відповідно – до зменшення заробітної плати.

Сьогодні на кожній залізниці створюється нове підприємство – дирекція з ремонту колії та інженерних споруд. Ця реорганізація зумовлює збільшення контингенту працюючих. Однак, плани з праці та порядок преміювання передбачені в межах фінансового плану залізниці. Ми сприйняли це реформування з надією, що наших працівників вже не будуть залучати до капітальних робіт, та раділи передчасно, бо на 2008 рік планується ще більший обсяг робіт, ніж у 2007 році. І з таким підходом до роботи, як сьогодні, без наших працівників не обійтися. А це знову понаднормові години, робота у вихідні і святкові дні. Тому нашій профспілці на всіх рівнях потрібно тримати це питання на контролі.

Ще одне важливе питання – невпорядкована робота і оплата праці працівників дистанцій під час снігоборотьби. Якщо у застарілому положенні сказано, що оплата праці у надурочний час проводиться в подвійному розмірі за рахунок фонду оплати праці дистанції, то тепер фонд оплати праці на ці роботи не планується, що призводить до приховування понаднормових годин, роботи у нічний час і вихідні.

Хочу нагадати про невпорядкованість процедури чергування керівників середнього і рядового складу та монтерів колії у вихідні дні. Колективним договором передбачене надання дня відпочинку керівникам дистанцій, якого вони ніколи не можуть використати. Тому ця категорія працівників не повинна чергувати взагалі. А на практиці вони чергують без компенсації. Пропоную розробити порядок обліку понаднормових годин, роботи у вихідні дні та чергування всіх працівників залізниці й порядок виклику на роботу в нічний час.

Записав Олександр ГЕРШУНЕНКО

14 грудня – День вшанування учасників ліквідації наслідків аварії на ЧАЕС



Двічі ліквідатор

Щовесни, в річницю Чорнобильської аварії, пожежники-ліквідатори збираються у Львівському обласному управлінні надзвичайних ситуацій. Квіти, привітання... Але щороку їх стає все менше. Цієї весни недорахували п'ятдесяти своїх товаришів, яким було всього 40-50 років.

Кажуть, за своє життя справжній чоловік повинен зробити три обов'язкові речі: посадити дерево, виховати сина і збудувати дім. Василь Михайлович Ільчишин, інженер з охорони праці локомотивного депо Львів-Захід, поки що встиг тільки друге. Проте, без перебільшення можна сказати, що дуже багато людей сьогодні завдячують колишньому пожежнику своїм здоров'ям та життям. За 28 років роботи у пожежній охороні він брав участь у ліквідації безлічі пожеж, та найбільше врзалися у пам'ять дві: Чорнобильська та Ожидівська.

У 1986 році старшого лейтенанта Ільчишина скерували на курси підвищення кваліфікації у Київ. Реактор вибухнув у ніч з 26 на 27 квітня, а вже 9 травня пожежники прибули в селище Іванково під Чорнобилем. Наступного дня Василя призначили заступником начальника групи дозиметричного контролю у Чорнобилі. Він був зобов'язаний регулярно об'їжджати місцевість та вимірювати рівень радіації на вулицях, у приміщеннях, підвалах та на території станції.

Ліквідатор пригадує, що тоді четвертий енергоблок ЧАЕС був схожим на зону бойових дій: все перерито і навкруги на великій швидкості гасаять машини та БТРи, щоб отримати якомога меншу дозу опромінення. Чи було страшно? Про це тоді не думалося.

Якось вночі їхній БТР заблукав у темряві і опинився поблизу четвертого енергоблоку. Стрілка на шкалі дозиметра в руках Василя Ільчишина раптом наблизилася до поділки 5 рентгенів, миттєво перемістилася до 25, стрибнула до 150, а далі прилад просто зашкалило.

15 травня сталося електричне замикання у кабельному тунелі під самим реактором. Група ліквідаторів, до якої входив Василь Ільчишин, супроводжувала бійців пожежного загону, що ліквідували ту страшну пожежу. "Уявіть собі горизонтальний колодязь, пе-

реповнений кабелями. Довкола – полум'я і суцільний дим. До речі, як би там не казали, в ті часи нікого не примушували працювати. Вважалося, якщо вже ти потрапив до Чорнобиля, то повинен виконувати свій обов'язок на совість".

23 травня їхню групу вивезли з міста і відразу скерували до київського шпиталю. У картці дозиметричного контролю старшого лейтенанта Ільчишина з'явився запис – 48 рентгенів (допустимою вважалась норма – 5-6 рентгенів). Який рівень радіації був насправді, ніхто не може сказати. Одна з причин – в недосконалість індивідуальних дозиметрів. Інколи після 8-годинної зміни у Чорнобилі стрілка його "олівця" так і залишалася на нульовій позначці, хоча прилад радіаційного контролю, з яким він працював, показував зовсім інше.

За участь у ліквідації Чорнобильської аварії Василя Михайловича нагородили відзнакою "Кращий працівник пожежної охорони Радянського Союзу". Разом із полковниками та генералами отримали нагороди лише два старші лейтенанти-пожежники зі Львова.

Після лікування та реабілітації Василь Ільчишин працював начальником пожежної частини у Золочеві. Згодом став начальником пожежного поїзда на Львівській залізниці. Тут йому знову довелося стати ліквідатором.

– За 28 років служби пожежником бачив багато але такого, як в Ожидіві, бачити не доводилося, – пригадує недавній події Василь Михайлович. – Вогонь сягав висоти 5-7-поверхового будинку, дим – стовпом до неба, все горіло, і ніхто не знав, як гасити пожежу. Та помаленьку подали воду з піноутворювачем зі львівського поїзда. Пригасили полум'я і почали охолоджувати цистерни. Потім вже підійшли тернопільський, самбірський, стрийський та здолбунівський пожежні поїзди. Після четвертої доби ситуація стала спокійнішою.

Сьогодні Василь Ільчишин працює інженером з охорони праці у локомотивному депо Львів-Захід. Непроста робота і велика відповідальність. Перш за все, це – спілкування з людьми, виявлення та усунення порушень адже виробничий процес триває цілодобово. До речі, його син Ярослав також став пожежником, закінчив Львівський університет безпеки життєдіяльності МНС України, має намір вступати в аспірантуру.

Олександр ГЕРШУНЕНКО

Нема грошей – нема маршрутів

Залізниця змушена відмінити деякі приміські поїзди через неналежне відшкодування коштів за перевезення пільгових категорій пасажирів Волинською та Тернопільською областями.

Як повідомили у службі приміських перевезень залізниці, облдержадміністрації закладають у бюджети значно менше коштів на відшкодування залізниці за перевезення пільгових категорій пасажирів, але і ці кошти компенсують без поспіху. Наприклад, за листопад цього року Тернопільська та Волинська області відшкодували залізниці лише 50 та 51,5 тис. грн відповідно із запланованих 175 та 194,5 тис. грн. На 2007 рік Тернопільською облдержадміністрацією на відшкодування залізниці за перевезення пільгових категорій пасажирів закладено 2 млн грн. І це при тому, що впродовж 11 місяців залізниця у цій області безкоштовно перевезла 784 тис. пільговиків на загальну суму майже 2,9 млн грн.

Після аналізу рентабельності приміських поїздів з'ясувалося, що виручка у деяких із них становить близько 100 гривень, тим часом година роботи дизель-поїзда коштує 585 гривень. Таким чином, від курсування тільки одного поїзда сполученням Тернопіль-Чортків залізниця щодоби втрачає близько 4 тис. грн. Якщо Тернопільська облдержадміністрація не вживатиме заходів щодо погашення заборгованості з відшкодування збитків за перевезення пільгових категорій пасажирів на суму 578 тис. грн до закінчення 2007 року, залізниця буде змушена прийняти рішення про відміну малоефективних і збиткових приміських поїздів. На Тернопільщині це – поїзди сполученням Тернопіль-Чортків-Тернопіль та Тернопіль-Козова-Збараж-Скалат-Тернопіль, а у Волинській області – Ковель-Камінь-Каширський.

Дмитро ПЕЛИХ

КУПИМО:

- МШТС
- автомотриси: АДМ, АДМскм, АГВ,
- контейнери 20-тонні,
- битовки для ремонту в будь-якому стані (на запчастини).

Контактні телефони: 8-067-401-38-25; 8-067-328-32-62