

“Дав Бог сусідам, може, й про нас не забуде?..”

“Робота на залізниці для мене важлива, насамперед, стабільністю та соціальним захистом”

Михайлові – лише 25. В Інформаційно-обчислювальному центрі залізниці він працює четвертий рік. За фахом Михайло – програміст, і його кваліфікація зараз високо цінується на ринку праці. Нині на його плечах відповідальність за добробут та достаток у молодій сім'ї. Мешкає подружжя з батьками, проте мріє про власну окрему оселю. Та навіть винаймати житло за 300-400 доларів на місяць нема змоги. Незабаром клопотів побільшає – Михайло із дружиною чекають народження дитини. На посаді начальника сектору Михайло отримує на руки 2-2,5 тис. гривень.

– Цих грошей вистачає лише на найнеобхідніше, – розповідає Михайло, – на оплату за житло та комунальні послуги, продукти харчування, час від часу – на новий одяг. Відкласти певну суму не вдається, а з народженням

дитини про це буде годі й мріяти. Тому доводиться шукати додаткові джерела доходів.

Чимало моїх колег по роботі саме через фінансовий аспект залишили залізницю, знайшовши добре оплачувану роботу в приватних фірмах. Скажімо, мій товариш влаштувався у Львові на фірму, яка виготовляє програмне забезпечення, нині отримує зарплатню у розмірі 1-1,5 тис. доларів США. Це рівень заробітку працівників середньої (інженерної) ланки. Керівний склад у таких фірмах отримує значно більше.

Об'єктивно рівень зарплати (принаймні у Львові) – не головний аргумент, який утримує людей на залізниці. Серед основних – стабільність та соціальні гарантії. Звичайно, хотілося б, щоб і зарплата була вищою. У моєму випадку хоча б на 30-50 відсотків.

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ РОЗПОРЯДЖЕННЯ

від 14 травня 2008 р. №718-р
Київ

Про матеріальне заохочення у 2008 році окремих категорій працівників підприємств залізничного транспорту, що розташовані у м. Києві

З метою розв'язання проблеми недоукомплектованості та плінності кадрів на підприємствах Південно-Західної залізниці, що розташовані у м. Києві (далі — підприємства), недостатнього рівня транспортного обслуговування столичного регіону та забезпечення безпеки руху:

1. Погодитися з пропозицією Мінтрансв'язку щодо утворення підприємствами за рахунок коштів нерозподіленого прибутку, одержаного станом на 1 січня 2008 р., спеціальних (цільових) фондів для виплати надбавок до заробітної плати працівникам підприємств, які працюють у м. Києві.

2. Мінтрансв'язку та Укрзалізниця:

• передбачити в розділі II “Розподіл чистого прибутку” фінансового плану підприємств видатки для виплати надбавок до заробітної плати за рахунок коштів спеціальних (цільових) фондів;

• забезпечити утворення підприємствами спеціальних (цільових) фондів для виплати надбавок до заробітної плати працівникам, розроблення та затвердження порядку проведення таких виплат та виплату з травня 2008 р. зазначених надбавок з підвищенням тарифних ставок та посадових окладів на 50 відсотків.

Прем'єр-міністр України

Ю. ТИМОШЕНКО

Повідомлення вагонного депо Дрогобич про клопотання щодо отримання дозволу на викиди забруднюючих речовин в атмосферу

Вагонне депо Дрогобич спеціалізується на підготовці вагонів під завантаження для станцій Стебник, Борислав, промислових підприємств Дрогобича, Львова та інших міст Західного регіону України.

Основна спеціалізація – підготовка вагонів-цистерн під налив.

Місце розташування: 82100, Львівська область, м. Дрогобич, пр. Вокзальний, 11.

Начальник: Косован Микола Кузьмич.

Документи, в яких обґрунтовуються обсяги викидів, для отримання дозволу на викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами вагонного депо Дрогобич підготовлені фахівцями ПП “Центр новітніх технологій” (Реєстраційне свідоцтво на розробку документів, які обґрунтовують обсяги викидів для підприємств, установ, організацій та громадян – суб'єктів підприємницької діяльності за № 92 від 19.12.2005р).

Місце розташування: 79005 м. Львів, вул. Шота Руставелі 7/316.

Директор: Савицька Аніза Євстахіївна.

Розрахунок розсіювання шкідливих речовин в атмосферне повітря показав відсутність перевищення граничних допустимих значень концентрації забруднюючих речовин, встановлених законодавством України, на межі санітарно-захисної зони та в межах селітебної зони. В межах впливу викидів вагонного депо Дрогобич не розташовано рекреаційних та відпочинкових зон.

Обсяги викидів забруднюючих речовин (т/рік) від стаціонарних джерел вагонного депо Дрогобич становитимуть:

Назва забруднюючої речовини	Валовий викид, т/рік
Заліза оксид (в перерахунку на залізо)	0,283
Марганець та його сполуки	0,023
Натрію гідроокис (натрій їдкий, сода каустична)	0,022
Зола вугільна	1,030
Азоту діоксид	7,694
Кислота сірчана	0,000
Сажа	0,253
Ангідрид сірчистий	0,973
Сірководень	0,000
Вуглецю оксид	6,530
Бензол	0,001
Ксилол	0,000
Толуол	2,305
Вуглеводні граничні С12 – С19 (розчинник РПК – 265 П та інші)	0,209
Етилбензол	0,000
Фториди, газоподібні з'єднання (фтористий водень)	0,004
Бутиловий спирт	0,532
Етанол	0,180
Бутилацетат	1,192
Етилацетат	0,720
Етилцелозольв	0,144
Ацетон	0,126
Пил металевий	0,133
Пил абразивний (корунд білий, монокорунд)	0,030

Згідно зі ступенем впливу на забруднення атмосферного повітря об'єкт належить до другої групи. На підприємстві відсутні виробництва або технологічне устаткування, на яких повинні впроваджуватися найкращі доступні технології та методи керування. Технологічним регламентом не передбачено залпових викидів. На об'єкті наявні організовані джерела викидів, для яких було встановлено відповідні нормативи викидів.

Зауваження та пропозиції скеровувати протягом 30 календарних днів у Дрогобицьку міську раду за адресою: м. Дрогобич, пл. Ринок, 1

“У гірській місцевості працювати важче, ніж деінде”

Старший майстер ПТО локомотивного депо Львів-Захід Павло Яблонський:

– На Львівській залізниці через гірську місцевість працювати набагато важче, ніж деінде. На гірських перевалах машиністи проїжджають три кліматичні зони. А це негативно впливає на фізичний стан локомотивної бригади. Та й витягнути состав на гору – завдання не з легких. Тому задля справедливості можна було б і працівникам інших залізниць підвищити заробітну плату. Бо, наприклад, у ремонтників заробітна плата надзвичайно мала, а робота важка. До нас хлопці приходять працювати слюсарями 3 розряду на заробітну плату 900 гривень, якщо відмінувати нічні. Тому молоді слюсарі у нас довго не затримуються. Попрацюють рік і звільняються або йдуть у помічники машиністів. Такий стан справ негативно впливає на якість ремонту та обслуговування тягово-рухомого складу. Заробітна плата слюсаря 5 розряду – 1500 грн. А хіба то нормальна зарплата для фахівця? Тому ми стоїмо на тому, щоб зарплата таких працівників дорівнювала заробітній платі помічника машиніста, тобто становила 2300-2500 гривень. Намагаємося втримати людей шляхом підвищення розрядів, але це не рятує від плінності кадрів.

“Із таким заробітком про весілля можна і не мріяти”

Богдан Шельвах, слюсар-автоматник локомотивного депо Львів-Захід:

– Я заробляю “чистими” 1200 гривень. Вистачає тільки на проїзд, харчування і зовсім мало – на одяг. Тому живу від зарплати до зарплати, намагаючись при цьому ще якось економити, але це мені практично не вдається. А ще я надумав одружитися. Добре, що проживаю в селі з батьками, бо інакше про весілля можна було б тільки мріяти. Я вже не кажу, щоб купити власне житло чи хоча б винаймати його. Для цього при тому, що й дружина працюватиме, потрібно, щонайменше, 2000 гривень. Хоча й зараз для Львова це – невеликі гроші. До того ж, вони швидко знецінюються.

“До зарплати ще хоча б тисячу...”

– У нашій службі сьогодні ті ж проблеми, що й скрізь на залізниці, спеціалісти поступово починають переходити у приватні фірми, – розповідає пані Наталя зі служби сигналізації і зв'язку. – Там їхні знання та досвід оцінюють значно вище. Наведу приклад, добре знайомий будь-якій жінці: раніше з 200 гривнями я могла придбати на базарі стандартний набір з м'яса, овочів, фруктів і ще залишалося на деякі дрібнички для дитини, а тепер цієї суми вистачає лише на м'ясо. Разом із цінами на продукти харчування “підскочила” оплата за спортивні секції, та й на шкільне харчування своїй дитині (їй сім років) я змушена виділяти із сімейного бюджету значно більшу суму. Для того, аби якось зводити кінці з кінцями, необхідна, як мінімум, ще тисяча гривень до зарплати. Адже цифри на магазинних цінниках змінюються мало не щодня.

“На продукти грошей ледь вистачає, хоч їдь в село й пасися”

Касир Львівського приміського вокзалу погодилася спілкуватися лише за умови повної анонімності:

– Я, звичайно, рада, що наші колеги у столиці отримуватимуть більше, ніж ми, але ми також люди і працюємо не гірше, ніж залізничники на київських підприємствах. До того ж, у Львові ціни та інфляція теж на місці не стоять. Звичайно, нам підвищують заробітну плату, але це підвищення практично не відчувається, бо з кожним місяцем за зарплату можна купити дедалі менше продуктів. Тому треба звертати увагу на людей, які працюють на інших залізницях. Підвищити їм заробітну плату, може, не настільки, як у Києві, а хоча б на половину з того. У нас заробітна плата касира становить 1190 гривень. Хто має вислугу років, то таку суму й отримує на руки. А як прожити на таку зарплату? От з травня квартплату збільшили на 50 відсотків! Тому на всі комунальні послуги витрачається 450 гривень. Мушу ще допомагати доньці, яка навчається у вищому навчальному закладі. У чоловіка оклад 800 гривень. На продукти грошей ледь вистачає, хоч їдь в село і пасися.

“На харчування іде вся зарплата”

Андрій Процик, слюсар-електрик депо Львів-Захід:

– Я в депо працюю 21 рік. 11 років працював помічником машиніста, але за станом здоров'я мене комісували. Мусив іти працювати слюсарем. Бо треба ж було годувати сім'ю. Зараз діти вчать у школі, але наступного року вже будуть вступати у вищий навчальний заклад. Я отримую 1500 гривень. За такі гроші не можливо утримувати сім'ю, бо уся моя зарплата йде тільки на харчування. Це при тому, що ми не купуємо якихось смаколиків. На м'ясо досить часто грошей не вистачає. Але, окрім продуктів харчування, для дому потрібно також багато речей. А їх нема за що купити.

“Садів-городів у нас нема, тож більшість грошей витрачаємо на їжу”

Богуслав Дацюк працює токарем ремонтно-механічної дільниці у вагонному депо Клепарів. Його трудовий стаж нараховує 22 роки. Розповідає, що “на руки” одержує 1500-1600 грн заробітної плати. Для їхньої сім'ї із трьох осіб це мізерна сума. Грошей вистачає лише на найнеобхідніше. На дорогі покупки, наприклад, побутову техніку, наскладати не вдається. На його думку, для того, аби більш-менш нормально жити, та й, зважаючи на нинішній ріст цін, потрібно одержувати, як мінімум, 3000 грн.

Слюсар з ремонту рухомого складу вагонно-складального цеху вагонного депо Клепарів Петро Решетуха працює 13 років і одержує 1800 грн. У його сім'ї він ще єдиний годувальник для дружини і двох дітей.

– За таку важку роботу, як у нас, потрібно одержувати хоча б 5000 грн. Грошей на нормальне життя не вистачає. Лише за комунальні послуги платимо 300 грн. Садів-городів у нас нема, усі продукти мусимо купувати на базарах. Тож більшість грошей витрачаємо на їжу.