

П'ЯТЬ РОБОЧИХ ДНІВ АБО СОРОК ГОДИН

безоплатної відпустки повинен взяти кожен залізничник у жовтні, щоб врятувати трудовий колектив залізниці від вимушених скорочень

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Причини зменшення обсягів перевезень та навантажень порівняно з минулим роком не залежать від залізниці, бо так склалася ситуація у державі і в світі. Цифри та показники роботи буквально "припирають" трудовий колектив залізниці до стіни і вимагають вживати рішучих рятівних заходів. За 9 місяців обсяги відправлених вантажів до минулого року становлять лише 90,6%, навантаження за вересень до минулого року – 92,5%, за 9 місяців – 94,1%, а чисельність трудового колективу до показників минулого року становить 101,2%. Лише у вересні кількість особового складу у нас в звичайній діяльності збільшилась на 722 особи, у перевезенні – на 422 особи. Ми живемо проти законів економіки: чисельник не збільшується, а знаменник ми роздуваємо.

У минулі місяці була потреба у збільшенні штату для забезпечення технології та безпеки руху. Але обставини стрімко змінилися на гірше і далі так працювати не можна. Рентабельність за вересень 2008-го загалом становить 1,2%. Якщо брати до уваги пасажирські перевезення, то вони – глибоко збиткові. Рентабельність вантажних перевезень становить лише 14,7%. Це означає, що ми на цей момент проїдаємо кошти, яких ще не заробили. Якщо аналізувати навантаження, то практично по всій номенклатурі ми – в мінусі. Кам'яне вугілля за 21 день жовтня – мінус 47000 т, нафта і нафтопродукти – мінус 86000 т до минулого року, а порівнюючи з найпродуктивнішим 2003 роком, у нас навантаження нафти та нафтопродуктів зменшилося у 10,2 рази. Якщо аналізувати дані за номенклатурою вантажів, а це вже структура нашого регіону, то 82% становлять вантажі третього класу (щебінь, пісок тощо), 10-11% – це імпорт і транзит з Заходу на Схід, розрахунок за якими здійснюється на станції призначення або централізовано через орган розрахунків і лише 8% становлять вантажі II-III класу, на яких ми заробляємо найбільше. За попередніми даними, перспективи роботи місцевих нафтопереробних заводів невтішні. Можливо, запрацюють на тиждень-два і далі знову зупиняться. У мінусі до минулого року також брухт чорних металів, хімікати, хімдобрива, за винятком зерна, де є невеличкий плюс.

А середня заробітна плата у нас зростає, хоча, звичайно, й інфляція не стоїть на місці. Цього року ми кілька разів підвищували заробітну плату: з 1 січня на 5%, з 1 квітня на 3%, з 1 липня на 8%, з 1 вересня на 5% і з 1 листопада знову буде підвищення на 6%

(вчора прийшла з цього приводу телеграма). У серпні 2008 середня заробітна плата становила 2642 грн, а станом на грудень повинна становити приблизно 2950 гривень.

У такому становищі ми не можемо працювати далі у звичайному режимі – це подібне до економічного самогубства.

Щоб покрити усі необхідні витрати в жовтні (на зарплату, електроенергію, лізинг, паливо, матеріали, ремонти), нам потрібно 320 млн грн, а виручка значно менша. Кредит зараз взяти неможливо, півроку тому банки самі пропонували, а зараз у них нема вільних фінансових ресурсів і вони ще й бояться.

Єдиний вихід із ситуації – приводити штат у відповідність до об'ємів робіт. Будь-який приватний власник у такому випадку звільняється від частини найманих працівників. У нас є два варіанти виходу зі скрутною економічною ситуації. Перший – скорочувати штат до реальних обсягів роботи. Другий – врятувати увесь трудовий колектив від скорочень за рахунок зменшення робочого часу, тобто запровадити або неповний робочий день, або неповний робочий тиждень чи місяць. Іншого виходу нема.

Тому рекомендуємо усім залізничникам разом із керівним складом відокремлених підрозділів брати відпустку без збереження заробітної плати на п'ять календарних днів, тобто на 40 годин. Таким чином ми уникнемо скорочень. Скажемо відверто, що така ситуація очікує нас і в листопаді, і в грудні, і в січні. Керівникам відокремлених підрозділів треба продумати, як грамотно, без втрат для виробництва вивільнити працівників на п'ять днів чи на 40 годин: зробити це поденно чи погодинно. Повністю припиняється прийом на роботу.

Усі керівники відокремлених підрозділів повинні чітко і зрозуміло із власними цифрами та фактами пояснити своїм трудовим колективам, що це – вимушений захід. У всіх нас є сім'ї, дружини і діти, тому, добровільно відмовляючись від частини заробітної плати, ми рятуємо сотні і тисячі наших колег по роботі, які в іншому випадку повинні бути скорочені.

Закликаємо усіх працівників не спекулювати на цій темі, бо робиться це не з чистеї примхи, а для загального порятунку трудового колективу залізниці.

Михайло МОСТОВИЙ,
начальник ДТГО "Львівська залізниця"
Андрій СЕНИШИН,
голова дорожнього комітету профспілки

ТЕХНІКА ЧЕКАЄ СНІГУ



...На станцію Скнилів на огляд прибули дев'ять одиниць снігоприбиральної та снігоочисної техніки із Львівської, Підзамчівської, Кам'янка-Бузької, Самбірської, Стрийської, Ходорівської дистанцій колії.

Комісія ретельно оглянула кожну машину, звернувши увагу на справність робочих вузлів та механізмів (насамперед, двигуна, крил, щіток), технічний стан приладів освітлення, сигнального приладдя, облаштування місця зберігання гальмівних башмаків, порядок у кабінах та забезпеченість спецодягом.

За словами машиністів, на дистанціях особливо подбали про те, щоб техніка була справною і добре відпрацювала всю зиму. І хоча снігоочисна та снігоприбиральна техніка уже має чималий вік (найстаріший снігоочисник – 1962 року випуску, прибув на огляд із Львівської дистанції колії), вона готова до боротьби із зимовими негодами.

Як підсумував головний інженер служби колії Роман Черніцький, вся техніка, що представлена на огляді, належно підготовлена: "Помітно, що на дистанціях добре попрацювали, готуючи машини – зробили ремонти, пофарбували техніку, виправили недоліки, зафіксовані минулого року. Однак технічна документація деяких машин потребує допрацювання".

Побажання, щоб уся документація була оформлена належним чином, а техніка зимою працювала справно висловив і заступник головного ревізора – головний ревізор Львівської ревізорської дільниці Василь Федорків.

За підсумками оглядів, найкраще підготували снігоприбиральну та снігоочисну техніку у Самбірській, Львівській, Рівненській, Ківерцівській, Ковельській дистанціях колії. Натомість чимало зауважень було до техніки Сарненської дистанції колії.

Галина КВАС
Фото автора



ЗБРОЙНИЙ НАПАД на машиністів тепловозів Полтавської філії ВАТ "Київ-Дніпровське МППЗТ"

10 жовтня близько 16 год. під час проведення маневрових робіт на коліях Полтавської та Карлівської дільниць здійснено розбійний напад на машиністів тепловозів Полтавської філії ВАТ "Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту".

Прес-центр Мінтрансв'язку повідомляє, що невідомі особи, погрожуючи вогнепальною зброєю, змусили машиністів залишити свої робочі місця. Нападники захопили два тепловози ТГМ-4, мотивуючи свої дії тим, що ці тепловози нібито є власністю ТОВ "Величко" і були придбані на біржових торгах 12 серпня цього року.

Зловмисники відігнали тепловози і, щоб запобігти їхньому поверненню, розібрали кілька метрів колії, а також зняли з тепловозів окремі вузли та агрегати.

Внаслідок злочинних дій зірвано роботу Полтавської філії із обслуговування клієнтів, порушено єдиний технологічний процес Полтавської дирекції залізничних перевезень Південної залізниці та Полтавської філії, завдано моральної шкоди працівникам філії.

Керівництво ВАТ "Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту" звернулось до прокуратури, органів внутрішніх справ і Служби безпеки України.

18 жовтня Міністр транспорту та зв'язку Йосип Вінський звернувся до Генеральної прокуратури та Міністерства внутрішніх справ з проханням особисто втрутитися у вирішення ситуації з розбою та захоплення рухомого складу і припинення злочинних дій, спрямованих проти державної установи, державної власності та таких, що загрожують життю і здоров'ю працівників Полтавської філії ВАТ "Київ-Дніпровське МППЗТ".

За постановою Міжрайонної транспортної прокуратури, обидва захоплені тепловози повернуті законному власнику - Полтавській філії ВАТ "Київ-Дніпровське МППЗТ".

До зимових пасажирських перевезень

З 15 по 25 жовтня на залізниці потрібно підготувати до експлуатації в зимових умовах 940 пасажирських вагонів, 604 з яких – на електроопаленні. 512 одиниць такого рухомого складу курсуватиме в поїздах, що на 112 більше, ніж минулої зими.

За інформацією інженера пасажирської служби Сергія Шестопала, станом на 20 жовтня уже оновлено всіма видами ремонту 764 вагони. У трьох пасажирських вагонних депо та двох вагонних пасажирських дільницях роботи з підготовки вагонів тривають відповідно до складених графіків.

Більше вагонів і цистерн

За третій квартал у вагонному депо Клепарів проведено технічний огляд 11 418 вагонів, що на 470 вагонів більше, ніж за другий квартал. Відремонтовано деповським ремонтом 625 вагонів (минулого кварталу 576), з них 461 – вагони Укрзалізниці. Як повідомив економіст вагонного депо Клепарів Микола Порохнавець, підготовлено під налив 987 цистерн, під навантаження – 33 468 вагонів, показники за минулий квартал відповідно становлять 443 цистерни та 32 815 вагонів.

Івано-франківські колійники вклали 11 130 шпал

За дев'ять місяців цього року на Івано-Франківській дистанції колії проведено середній ремонт 4 стрілочних переводів (план 3), середній ремонт 2,2 км колії (план 3 км), заміну рейок старопридатними 2,15 км (план 2 км), заміну 4 стрілочних переводів старопридатними (металеві частини) при плані 3. За інформацією головного інженера Івано-Франківської дистанції колії Ігоря Кодацька, з січня по вересень на дистанції вкрито 8 500 нових дерев'яних шпал, 1 965 старопридатних шпал, 446 нових бетонних шпал, 219 старопридатних бетонних шпал.

Пробіг понад план

За дев'ять місяців цього року в пасажирському вагонному депо Чернівці через ПТО пройшло 83 428 вагонів, що становить 104,4% від плану та 102% від показника минулого року, – повідомила провідний економіст депо Тамара Іпполітова. Пробіг пасажирських вагонів на всьому шляху слідування становив 41989,2 тис. вагоно-кілометрів, а це 122% від плану і 101,6% від показника за аналогічний період минулого року.