



Зроблено багато, але ще не все...

Президія дорпрофсожу проконтролювала питання оплати праці провідників, виконання критичних зауважень і пропозицій делегатів, висловлених на конференції трудового колективу залізниці 22 вересня 2009 року, та роботу із забезпечення працівників залізниці санітарно-побутовими приміщеннями відповідно до встановлених норм

Оплата праці провідників – вища зарплата чи більше відпочинку?

Про стан оплати праці працівників у відокремлених підрозділах пасажирської служби повідомив **начальник пасажирської служби Іван Мартинюк:**



– Провідники пасажирських вагонів становлять 41,3% від загального контингенту працівників служби. Посадові оклади провідникам нараховуються відповідно до категорії поїздів. Середньомісячна зарплата по службі за 9 місяців 2008 року становила 2161 грн, за 9 місяців 2009-го – 2141 грн, зокрема, у провідників за 9 місяців 2008 року – 2338 грн, за аналогічний період цього року – 2451 грн.

Робочий час провідників встановлюється графіком роботи та відпочинку провідників у рейсі. Цей графік роботи є основним документом для обліку фактично відпрацьованого робочого часу. Чисельність провідників пасажирських вагонів по службі, згідно з планом на 2009 рік, – 3795 осіб, за нормативом – 4448 осіб, за фактом – 3683 провідники. Згідно з наказом Укрзалізниці про необхідність регулювання робочого часу, часу відпочинку провідників пасажирських вагонів, ми звертались до керівництва залізниці й на період літніх перевезень було прийнято понад 400 осіб на посаду провідника. Ми доплачуємо провідникам вагонів за понаднормову роботу. У пасажирському вагонному депо Львів напрацьовано 145 тис. годин на суму 1 мільйон 351 тис. грн, неуккомплектованість штату до норми – 16,4%, у пасажирському вагонному депо Чернівці напрацьовано 14,9 тис. годин на суму 140 тис. грн, неуккомплектованість становить – 4,5%. У пасажирському вагонному депо Ковель напрацьовано 71,2 тис. годин на суму 638 тис. грн, неуккомплектованість – 4,7%. В Ужгородській пасажирській вагонній дільниці напрацьовано 78,9 тис. годин на суму 638 тис. грн, неуккомплектованість штату – 13%.

Середній відсоток неуккомплектованості по службі складає 11,2%. Якщо брати по інших залізницях, то така ж ситуація у Донецькій, Південній, Придніпровській та Південно-Західній залізницях. На Південно-Західній залізниці неуккомплектованість штату провідників тільки 1,2%, на Донецькій – 11%, Південній – 16%, Придніпровській – 10%. Станом на 1 листопада 2009 року заборгованість із відпусток по службі у 80 осіб, серед них у пасажирському вагонному депо Львів – 36 осіб, пасажирському вагонному депо Чернівці – 16, пасажирському вагонному депо Ковель – 25, Ужгородській

пасажирській вагонній дільниці – 3 особи. На нашу думку, це – невелика кількість, думаю, що надалі ця цифра зменшиться.

У минулому році й у цьому році ми ввели додатково поїзди на електроопаленні (напруга – 3000 вольт), що теж покращило умови праці провідникам вагонів.

Є проблема із забезпеченням форменим одягом, будемо вирішувати це питання.

На думку **голови профкому пасажирського вагонного депо Львів Богдана Смолінського**, варто все ж таки набирати штат провідників вагонів, а не студентів: “Ми набираємо студентів, а потім після них ремонтуюмо вагони аж до наступних літніх перевезень”.

За словами начальника пасажирської служби Івана Мартинюка, новий пасажирський вагон коштує понад 8 млн грн. Капітально-відновлювальний ремонт (КВР) вагона, якому більше 28 років, коштує приблизно 3 млн, після КВР заводи дають гарантію на експлуатацію вагонів упродовж 15 років. “Дніпропетровський завод розробив нову технологію ремонту рам візків, різних балок і може тепер дати і до 25 років гарантії. Виходячи з фінансового стану, в якому зараз перебуває залізниця, ми не закуплятимемо нових вагонів, а за ту суму, скільки коштує один новий вагон, можемо відремонтувати капітально-відновлювальним ремонтом 2,5-3 вагони. Відремонтовані КВР вагони, які ми ремонтували за польською технологією в Ковелі у 1998 році, сьогодні входять до складу фірмових поїздів. Нам відомо, що зараз вирішується питання про державні замовлення на виготовлення нових пасажирських вагонів на Кременчуцькому вагонобудівному заводі.

Приємно, що цього року, як і минулого, у нас нема проблем із вугіллям, воно високоякісне, сортове. Це теж покращення умов роботи провідників, бо від вугілля залежить 80% успіху роботи провідника взимку”, – зазначив Іван Мартинюк.

Голова профкому пасажирського вагонного депо Ковель Галина Швець зауважила на потребі реконструкції санітарно-побутового приміщення для провідників, а також запропонувала, щоб формений одяг для провідників міжнародних поїздів був кращим та якіснішим, адже наш провідник за кордоном – це обличчя Укрзалізниці і держави.



Як відповів Іван Мартинюк, до плану на 2010 рік включено реконструкцію санітарно-побутового корпусу провідників вагонів у Ковелі. Щодо форменого одягу, то вже розроблений його новий дизайн: “Провідниця вашого депо, яка їздила на конкурс на кращого провідника, мала цю форму. Форма і матеріал хорошої якості, ми відійшли від безлічі нашивок і регалій, і вирішили, що на формі має бути лише емблема залізниці”, – акцентував Іван Мартинюк.

Член президії Олена Шворак зауважила, що для пасажира головне – чиста постіль і тепло у вагоні: “Для покращення умов проїзду пасажирів треба починати з найменшого – із серветок, штор... Треба, щоб постіль була дуже якісною, адже люди платять немалі гроші за квиток, а відтак хочуть комфорту. Мало того, що вагони у нас старі, то ще й якість постелі підводить. Квиток із Києва до Ковеля у вагоні типу СВ коштує 315 грн, їхати 12 годин, а на столику в купе нема ні серветки, ні гарної склянки”.

Як зазначив Іван Мартинюк, якщо раніше комплект постелі закуповували за 30-35 грн, то цього року – за 240 грн: “Постіль централізовано доставляли з Києва. Білізна на перший погляд якісна, упродовж перших 2-3 місяців використання є нормальною, побачимо, як буде далі. Є новий наказ Укрзалізниці про те, що постільна білізна повинна служити 1,5 року. Ми не отримали білізни стільки, скільки подали у заявці. Якщо в нас є в обороті приблизно 120 тисяч комплектів білізни, то щороку треба 120 тисяч міняти, хоча тепер уже зробили термін використання 1,5 року. Ми

отримували 60-70% від потреб у заявці, яку ми давали щорічно, тобто, якщо приблизно 110 тисяч замовляли, то отримували 60-80 тисяч. На жаль, наш фінансовий стан не дозволяє купляти більше. Маємо борги за матеріально-технічне постачання, також борги за ремонт вагонів перед Жмеринським (8 млн грн) та Харківським (5 млн грн) заводами.

Пасажирські перевезення є збитковими. За 9 місяців цього року збитки від пасажирських перевезень у приміському сполученні становлять 370 млн, у далекому – 340 млн гривень”.

Голова профкому Ужгородської пасажирської вагонної дільниці Володимир Хом'як акцентував увагу на потребі належного укомплектування вагонів стаканами та підстаканниками: “Як можна виконати план із реалізації чайної продукції, якщо у вагоні нема підстаканників? А реалізація чаю – це ж наша підсобна діяльність. За цей рік ми отримали 2634 стакани на 5 пасажирських поїздів, це по 13 стаканів на рік на один вагон. Хіба можна з такою кількістю стаканів виконати план?” Також Володимир Хом'як наголосив на необхідності покращення якості ремонту пасажирських вагонів.

За словами начальника пасажирської служби Івана Мартинюка, підстаканники вже є, за можливості покращується і якість ремонту, і зовнішній вигляд вагонів. Наприклад, в Ужгороді працює вагономийна машина, що, звісно, покращило прибирання вагонів. “Раніше бригада всередині прибирала, а ті, що повинні були всередині прибирати, мили ззовні вручну. Закінчуємо роботу із встановлення мийного комплек-