

су в пасажирському вагонному депо Львів. Наступного року плануємо встановити вагономийну машину (проект вже зроблений) в Івано-Франківську. Зараз в Івано-Франківську пасажиропотік росте з кожним днем – пасажирів приваблюють Карпати. Два поїзди на Київ йдуть повністю завантажені. Навіть при цій фінансовій скруті полігшуються і покращуються умови праці”, – наголосив Іван Мартинюк.

Володимир Хом'як запропонував також в облік робочого часу враховувати спеціалізацію – провідники поїзної бригади, провідники парку відстою, провідники охорони.

Натомість, як зазначив Іван Мартинюк, якщо таке впровадити, то без доплат середній зарібок провідника відразу впаде і буде на рівні не вище 1,5 тис. грн. Провідник втрачатиме приблизно 800-900 грн. “Я розмовляв з провідниками, їх влаштовує ситуація із доплатами, нарікань нема, вони все одно в поїзді відпочивають. Якщо ж ми наберемо повністю весь контингент провідників, то зарплата зменшиться”, – відповів Іван Мартинюк.

За словами завідуючого відділом соціального захисту, праці та зарплати дорпрофсожу Дениса Булгакова, позиція профспілки – за свою роботу провідник має одержувати гідну заробітну плату і мати належний час для відпочинку. “Наш відділ проаналізував показник за 9 місяців і з'ясувалося, що за суму доплат можна було утримати приблизно 150 додаткових провідників. Так, люди мають вищу зарплату, але той стан, який сьогодні є з контингентом провідників, не дозволяє гарантувати належний рівень безпеки руху. Проблема кадрового потенціалу частково вирішується за рахунок того, що на час літніх перевезень ми залуцаємо студентів, але це загалом не вирішує питання”, – зауважив Денис Булгаков.

Як зазначив начальник служби кадрів, навчальних закладів і соціальних питань Олександр Копик, кількість провідників є стабільною: “Коли вводяться додаткові поїзди, вагони, рейси, або ж на час літніх перевезень ми набираємо провідників. Щодо розрахункової кількості, то вона не може бути стабільною. Розрахункова кількість провідників розраховується від складу поїзда. Якщо проаналізуємо перевезення у листопаді, то в нас можуть бути і зайві провідники. Не може бути так, щоб кількість провідників повністю відповідала тій кількості, яка потрібна. Такого ніколи не буде, це – неможливо. За 9 місяців додатково провідникам за роботу відсутнього працівника доплачено 2 млн 800 тис. грн. Не можна сказати, що нам катастрофічно бракує провідників. Ця цифра може коливатися, але якщо провідників буде більше, це спричиниться до зменшення середньої зарплати. Провідники забезпечують обсяг пасажирських перевезень, який є зараз. Будуть додаткові поїзди – будемо добирати. Зараз ситуація інша, бо менший прийом, більше звільняється. Влітку придуть учні з училищ, студенти, буде більша укомплектованість. Нормальна кількість провідників є приблизно 3900 осіб, на літо 4200-4300 осіб. Наприклад, у поїзді Львів-Краків-Вроцлав їде і наша, і польська бригада провідників. Так-от, у нас їде два провідники на вагон, а у поляків – один”.

За словами Івана Мартинюка, у поїздах Польщі, Словаччини, Франції працює один провідник на два вагони: “Ми повинні подякувати нашим провідникам, а не робити так, щоб зменшилася їхня зарплата. Вони працюють із людьми, а в кожного пасажира – свій характер і свої потреби. А подивіться на руки провідника взимку...”

Як зазначив перший заступник голови дорпрофсожу Іван Сельменський, варто ретельно розглянути режим роботи провідників, проаналізувати їхні графіки роботи, а відтак вирішити усі проблемні питання, які б запобігли нераціональному використанню часу провідників.

Зауваження і пропозиції: що зрушило з місця?

Про хід виконання критичних зауважень і пропозицій делегатів, висловлених на конференції трудового колективу залізниці 22 вересня 2009 року, поінформував завідуючий відділом соціального захисту, праці та зарплати дорпрофсожу Денис Булгаков:



– Із двадцяти чітко сформульованих критичних зауважень вирішені питання щодо забезпечення спецодегдою і спецвзуттям у деяких підрозділах, прийнято рішення про виплату допомоги на оздоровлення праців-

никам упродовж року, розглянуто питання переобладнання виробничих приміщень під житло. Також було вирішено питання проведення ремонту виробничих приміщень, врегульовані питання діяльності лікарняної каси, прийнято рішення про участь у цій громадській організації непрацюючих пенсіонерів і членів родин залізничників, зменшилася вартість путівок у наші відомчі пансіонати. Однак, на жаль, не всі питання вдалося вирішити.

Старший майстер локомотивного депо Львів-Захід Олександр Загоруйко знову акцентував увагу на проблемі забезпечення запчастинами, яка не вирішена.

За словами голови профкому станції Батьови, інженера з охорони праці Єлизавети Боюс, питання зі спецодегдою у них досі не вирішені: “Наш головний інженер привіз зі складу матеріально-технічного постачання лише утеплені куртки. Нема чобіт утеплених, черевиками ми забезпечені тільки на 54%. Я піднімала на конференції питання і про жіноче взуття. У нас більшість працівників – жінки, а жіночого взуття цього року не було жодної пари. Ми у заявці замовляємо і чоловіче, і жіноче взуття. Дали заявку і на формений одяг, але нічого не одержали. Вирішилися для нас питання щодо приймальників поїздів, начальник залізниці дозволив нам приймати їх на роботу”.

Як зазначив начальник дільниці Чернівецької дистанції сигналізації і зв'язку Григорій Калинюк, залишилось невирішеним питання забезпечення оцинкованими дротами для ремонту лінії зв'язку: “Кольорові дроти ми ще маємо, а оцинкованого так і нема. Зараз ситуація зі зв'язком дуже складна і погіршується з кожним роком”.

За словами голови профкому моторвагонного депо Львів Романа Морди, на його пропозиції, висловлені на конференції трудового колективу, він одержав нечіткі та узагальнені відповіді, які не допоможуть вирішити проблемні питання.

Інженер, голова профкому Чортківської дистанції колії Любов Луциньска зауважила, що після критичних зауважень у дистанцію привезли лише 4 акумуляторні ліхтарі і дистанція й далі не забезпечена ліхтарями в повному обсязі.

Начальник служби матеріально-технічного постачання Ігор Олексій зазначив, що залізниця одержує ліхтарі централізовано на суму 256 тисяч гривень, на таку ж суму закупляє самостійно: “Заявка на ліхтарі формується за сумами. Коли підприємство дає заявку, ми накладаємо заявку на розрахункову потребу, а відтак потреба підприємства не відповідає тим грошам, які закладені на закупівлю певних товарно-матеріальних цінностей. Є в нас і служби, які пишуть у заявці маленьку суму і велику кількість ліхтарів, якщо поділити суму на кількість, то виходить, що у них ліхтар може коштувати одну гривню. Ми ж закуповуємо ліхтарі на суму, а не на штуки, тому що в нас є затверджений Радою Укрзалізниці план у грошах.

Обсяги фінансування нині можуть задовольнити потреби однієї служби. Коли йде



заявочна кампанія, служби спочатку пишуть по 100 млн на постачання, коли ж накладається на фінансовий план, з тих 100 млн залишається 20. І потім ця сума все меншає, і маємо те, що залишається.

Коли ми закупували взуття за власні кошти, ми передбачали закупівлю жіночого взуття і купували непогане взуття. Минулого року придбання взуття у нас повністю забрали на централізоване постачання. Конкурс у Києві на постачання виграла одна фірма, яка стала також переможцем конкурсу для комплектування взуттям армії, залізниці та металургійних комбінатів. Після особистого втручання у ситуацію, що склалася із забезпеченням спецвзуттям, нашого голови дорпрофсожу Андрія Сенишина, ми на сьогодні забезпечені ним приблизно на 80%, тоді як інші залізниці на 20%. На наступний рік вже теж закладено, що 80% спецвзуття буде закуплено централізовано, 20% – за власні кошти. Однак централізоване придбання жіночого взуття не передбачене.

Загалом у плані постачання на 2009 рік 80% товару буде надходити централізовано, 20% залізниця закуповує за власні кошти”.

Олена Шворак зауважила, що потрібно закупляти ліхтарі та радіостанції високої якості, які служили б довго.

За словами Ігоря Олексія, забезпечення ліхтарями поділене порівну на централізовані та власні закупівлі, а радіостанції – лише централізовано: “План формується за інформацією, яка рухається знизу наверх. Підприємства дають заявки в служби, служба формує розрахункову потребу, ми їдемо до Києва “захищати” ці потреби, потім розрахункову потребу нам “ріжуть”, тобто зменшують, таким чином служби мають практично розрахункову потребу, але до підприємства вже не повернулося нічого. На підприємстві думають, що їм дадуть те, що вони замовили, але це не так. Потім мені пишуть листи, що ми заявляли стільки, але нічого не одержали. У нас нема зворотної роботи служб із підприємствами, які внаслідок цього не бачать повної картини”.

“Наша станція працює в основному вночі, – розповіла інженер з охорони праці, голова профкому станції Батьово Єлизавета Боюс. – Сигналісти, приймальники, прийомоздавальники – усім потрібні ліхтарі, а нам на станцію привезли лише 7 ліхтарів”.

Головний інженер служби колії Роман Черніцький зазначив, що за потреби ліхтарів для підрозділів колійного господарства в кількості 2400 штук, на сьогодні є лише 1233 штуки: “Йде снігоборотьба і ліхтарі нам надзвичайно потрібні. У заявці в нас замовлено 1200 ліхтарів, а отримали ми 120. Як їх поділити на 32 підприємства служби, щоб задовольнити потребу кожного?”

Начальник служби організації праці, заробітної плати та структур управління Олександр Федорович поінформував про вирішення питання щодо виплати матеріальної допомоги на оздоровлення впродовж року:

– Якщо говорити про допомогу на оздо-

ровлення, то вона, звичайно, має цільове призначення. Керівництво залізниці разом із дорпрофсожем вирішили питання, щоб допомогу на оздоровлення людина отримувала при виході у відпустку, тобто тоді, коли вона має реальну можливість більше уваги звернути на своє здоров'я і, відповідно, отримує на це кошти. Однак із урахуванням того, що, на жаль, графік відпусток у нас не завжди виконується, то в окремих випадках, як виняток, коли людина не змогла з об'єктивних причин отримати відпустку, внесені зміни. Такі працівники за заявою отримують цю допомогу наприкінці року – у грудні.

Програма заходів – за планом

Про хід виконання “Заходів на 2006-2010 роки із забезпечення працівників залізниці санітарно-побутовими приміщеннями відповідно до встановлених норм” поінформував заступник начальника служби охорони праці Сергій Кудравець:



– Ця програма заходів передбачає і створення нових санітарно-побутових приміщень, і ремонт та реконструкцію існуючих. У господарстві перевезень до кінця року планується згідно з планом завершити кімнату особистої гігієни жінки на станції Стрий, нові гардеробні на станціях Ланівці та Антонівка.

До кінця року залишається відремонтувати приміщення для сушіння спецодегдою по лінійних станціях Рівненської, Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень та станції Здолбунів. У службах локомотивного, колійного, пасажирського господарств, господарства будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд виконані усі заходи, передбачені на 2009 рік.

Основні роботи, заплановані у вагонному господарстві, виконані ще в 2007 році.

У господарстві електропостачання до кінця року залишилося завершити ремонт душової в ЕЧК-21, у Стрийській дистанції електропостачання залишився ремонт гардеробної на 25 місць, у Самбірській дистанції електропостачання ремонт гардеробної практично завершено. Заходи, заплановані на 2009 р. у господарстві сигналізації і зв'язку, воєнізованої охорони, комерційної роботи і маркетингу, в інформаційно-обчислювальному центрі, виконано.

За словами головного інженера служби колії Романа Черніцького, із 16-ти пунктів обігріву, переобладнання яких заплановане згідно з однією програмою заходів, 14 практично здані в експлуатацію. Роботи на двох пунктах обігріву у Коломийській та Ходорівській дистанціях колії – на стадії завершення. Була незначна затримка із постачанням вікон і дверей, але зараз це питання цілком вирішене.

Галина КВАС
Фото Андрія ВЕЗДЕНКА