

ДОКУМЕНТИ, ЯКІ ДАЮТЬ НАДІЮ ГАЛУЗІ

Минулого тижня у локомотивному депо Львів-Захід відбулася робоча нарада за участю начальника служби локомотивного господарства Ігоря Войціховського та першого заступника голови дорпрофсожу Івана Сельменського, на якій підсумували результати роботи локомотивного господарства у 2009 році та перспективи на 2010 рік із врахуванням прийнятих Кабінетом Міністрів України документів на підтримку залізничної галузі.

– Обсяги перевезень у локомотивному господарстві за 2009 рік становлять 72,1% до показника 2008 р., продуктивність праці – 85,7%, – зазначив начальник служби локомотивного господарства Ігор Войціховський. – Якщо у 2008 році у господарстві працювало 9366 осіб, то в 2009 р. – 7 888 осіб, тобто лише 84,2%. Фактичний контингент в еквіваленті у 2009 р. склав 6689 осіб. Продуктивність на приведений еквівалент контингенту склала 116% до планової. Зменшення кількості працівників відбулося за рахунок того, що моторвагонні депо Королево, Коломия, Львів відійшли у підпорядкування служби приміських пасажирських перевезень. Фонд оплати праці за 2009 р. становив 81,9% до показника 2008 р. Середня заробітна плата по господарству в основній діяльності була 2666 грн у 2008 р., а в 2009 р. – 2591 грн, вона знизилася за рахунок неповних робочих тижнів. На жаль, ми не можемо дозволити собі працювати і по п'ятницях, адже наші фінансові надходження в кілька разів менші від надходжень інших залізниць. Доходи по локомотивному господарству складають 77,9% до рівня 2008 р., витрати – 78%. Ці показники свідчать про те, що ми витрачаємо більше, ніж заробляємо. Підсобно-допоміжна діяльність теж у нас впала на рівень 70% до показника 2008 р., інші операційні доходи – 89,6%. Чистий прибуток склав 65% до 2008 р.

До державного бюджету навіть при падінні об'ємів робіт Львівська залізниця виплатила у 2009 р. 353 млн 851 тис. грн, що на 12,5% більше, ніж у 2008 р.

За 2008 рік Львівська залізниця відвантажила 23 млн 602 тис. тонн, а у 2009 р. – 16 млн 83 тис.

тонн. Приведені тонно-кілометри – 30 млрд 382 млн у 2008 р., 21 млрд 999 млн у 2009 р.

Фінансовий результат від звичайної діяльності до оподаткування виріс на 289 млн 13 тис. грн по залізниці, податок на прибуток від звичайної діяльності – на 252 млн 731 тис. грн більше, ніж у 2008 р. Якщо у держбюджет у 2008 р. ми заплатили 314 млн грн, то минулого року – 353 млн грн.

Звісно, що така ситуація і на нашій залізниці, і загалом у галузі не є нормальною, і наразі залізничникам в особі генерального директора Укрзалізниці Михайла Костюка вдалося переконати у цьому Кабінет Міністрів України та Прем'єр-міністра. 16 грудня минулого року відбулося візне відкрите засідання Кабміну, на якому було прийнято 16 важливих для нас постанов та розпоряджень. Зокрема, постанова "Про затвердження Порядку розрахунку обсягів компенсаційних виплат за пільгові перевезення залізничним транспортом окремих категорій громадян". У нашій державі чимало категорій громадян, які мають право на пільговий проїзд, і в т.ч. навіть народні депутати. Цією постановою фактично регламентується порядок розрахунку: як саме він розраховується і які пільгові категорії пасажирів. Ми не вимагаємо від обласної ради чи інших органів місцевого самоврядування дати нам живі гроші, а пропонуємо на цю суму зняти нам платежі до бюджетів, і це буде нормально.

Постанова "Про особливості закупівлі товарів, робіт і послуг, необхідних для забезпечення процесу залізничних перевезень" містить перелік підприємств, заводів, з якими ми можемо працювати на пряму без організації тендерів. Тендерні закупівлі довели нас до того, що ми з Львівським локомотиворемонтним заводом повинні були проводити тендер, а щоб провести тендер, потрібно не менше трьох учасників. Скажіть, а хто ще в Україні ремонтує електровози ВЛ10 або ВЛ11 – нема такого заводу. Чи є логіка в таких вимогах закону? Добре, що Кабмін зрозумів усю абсурдність такої ситуації.

У постанові "Про внесення змін до пункту 32 Переліку категорій працівників, яким може бути надано службові житлові приміщення" зазначено, що відтепер вже нема переліку, розподілу за професіями, а будь-який працівник, який цього заслуговує, і коли керівник бачить, що є на це

потреба, зможе одержати службове приміщення. Фонд службових житлових приміщень підприємств та організацій залізничного транспорту загального користування формуватиметься з новозбудованого житла, звільнення житлових приміщень або квартир, придбаних у фізичних та юридичних осіб за рахунок власних коштів та

залучених інвестицій. Згідно з постановою "Про затвердження Програми забезпечення житлом працівників залізничного транспорту" щороку для виконання цієї програми передбачено 100 млн грн.

Постанова "Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2015 роки" дозволить зберегти залізницю як юридичні особи, а на базі Укрзалізниці буде створено державний концерн. Цією постановою ми по суті збережемо нашу галузь і не дамо "розірвати" її на шматки.

Постанова "Питання підвищення ефективності використання транзитного потенціалу України" зобов'язує митників працювати щодо нас надалі значно коректніше. На сьогодні у нас вантажі, особливо транзитні, які проходять через митний кордон, на жаль, стоять на кордоні від 8 до 14 годин. Митник обходить поїзд, зриває пломбу, відкриває вагон, нічого не знаходить, потім ми ставимо свої пломби, і це все забірає багато часу. Для чого це все? Якщо з Росії відправник завантажив вагон, поставив свою пломбу, ця пломба непошкоджена, то чому митник зобов'язує нас зривати російську пломбу, комісійно робити перевірку, після цього ставити свою пломбу, готувати новий пакет документів і лише згодом відправляти цей поїзд. Чи є у цьому логіка, якщо вантаж у Росії вантажили під митним контролем? Тож хай Росія за свої пломби несе відповідальність, а ми відповідатимемо лише тоді, коли щось станеться на нашій території під час слідування поїзда.

Постанова "Про забезпечення прозорості державної тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України" декларує, що тарифи на перевезення вантажів у межах України підлягають щорічній індексації до початку нового фінансового року. Дуже обурюються з цього приводу вугільники, металурги, звинувачують Укрзалізницю в піднятті тарифів. Однак чи є на сьогодні хоча б один державний металургійний комбінат? Чому державна структура повинна працювати в інтересах приватного власника?

Згідно з постановою "Про внесення змін до Постанов Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 1992 р. №575 та від 22 січня 1996 р. №116" відтепер нашої воєнізованій охороні буде дозволено за потреби застосовувати вогнепальну зброю.

Розпорядження "Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту України до 2020 року" передбачає модернізацію залізничних ліній на деяких напрямках, підвищення їх пропускну здатності. Суттєво може допомогти і постанова "Про надання залізницям України статусу митного перевізника". Посередники, по-суті, лише оформляють документи, а це ми можемо й самі робити.

Розпорядження "Про затвердження плану заходів із запровадження електронного документообігу, пов'язаного з перевезенням вантажів залізничним транспортом" узаконює систему електронної товаротранспортної накладної, регламентує юридичну відповідальність за користування електронними засобами зв'язку.

Позитивним кроком є і прийняте розпорядження "Про затвердження плану заходів з підготовки та відзначення 150-річчя від початку діяльності українських залізниць". Це означає, що святкування 150-річчя залізниць відбуватиметься на рівні держави, за її всебічної підтримки.

Заступник голови дорпрофсожу Іван Сельменський зауважив, що незважаючи на скрутну ситуацію, у якій опинилася залізниця, у минулому році вдалося виконати всі зобов'язання, зазначені у колдоговорі: "На 2010 рік усі наші соціальні пільги і гарантії згідно з рішенням конференції трудового колективу від 22.09.2009 р. збережені і фінансуються на рівні 2009 року. Упродовж минулого року виникло чимало проблем, однак профспілка при допомозі трудових колективів зуміла відстояти свою позицію у питаннях збереження соціальної сфери для залізничників. Запобігли реформуванню залізничної галузі за проектом колишнього міністра транспорту Йосипа Вінського. Ми створили Лікарняну касу і тепер маємо змогу вчасно та якісно лікувати наших працівників, а чималі суми не осідають у вигляді прибутків "у кишенях" страхових компаній. У нас більші ліміти коштів на лікування, більша сума закладена на ліки, харчування, ніж у страхових компаніях. Із грудня минулого року наші залізничники застраховані від нещасних випадків, пов'язаних із виробництвом у міжнародній страховій туристичній агенції. Якщо трапиться нещасний випадок, працівник зможе отримати матеріальну компенсацію. Наш благодійний фонд "Спілчани" у 2009 р. виплатив 350 тис. матеріальної допомоги працівникам, які особливо відчували у ній потребу.

Упродовж минулого року було оздоровлено 5,5 тис. працівників залізниці і 3,5 тис. дітей.

Серед важливих робочих питань, над якими працювала профспілка – налагодження обліку і оплати робочого часу, зокрема, у локомотивному господарстві, проведення інструктажів для працівників залізничних переїздів, які часто потерпали від безпідставних штрафів працівників ДАІ, ретельний аналіз причин притягнення працівників до дисциплінарної відповідальності.

Страхування – допомога усім спілчанам

У залізничних підрозділах триває вручення страхових свідоцтв – пам'ятки для членів Профспілки залізничників і транспортних будівельників України про те, що вони застраховані від нещасних випадків, пов'язаних із виробництвом.

З метою соціального захисту своїх членів дорожня профспілкова організація уклала відповідний договір із ЗАТ "Європейське туристичне страхування".

"Цей договір укладений завдяки тісній співпраці нашої профспілки та компанії "DEVK" – Німецького залізничного страхування, – розповів перший заступник голови дорпрофсожу Іван Сельменський. – Страхування діє від 1 грудня 2009 року. Застрахованими є всі працюючі члени Профспілки залізничників і транспортних будівельників України, що сплачують членські внески у

встановленому порядку. Ця послуга для наших залізничників не потребує додаткових платіжних зобов'язань, адже сплату страхових внесків за договором бере на себе профспілка. Ми платимо приблизно 13 тисяч гривень на місяць, це невелика сума і вона дає змогу після нещасних випадків потерпілим залізничникам виплатити матеріальну допомогу".

У випадку тимчасової втрати працездатності до 1 місяця потерпілому буде виплачено 500 грн, до 2-х місяців – 1 тис. грн, до 3-х місяців – 1,5 тис., до 4-х місяців і понад – 2 тис. грн. У випадку часткової втрати працездатності й одержанні інвалідності III групи страхова компанія виплатить 7 тис. грн, інвалідності II групи – 9 тис. грн, інвалідності I групи – 10 тис. грн, у випадку смерті родичам застрахованого виплатять 12 тис. грн.

Якщо трапився нещасний випадок, пов'язаний із виробництвом, для одержання матеріальної допомоги потрібно лише звернутися до профспілкового комітету підприємства

(структурного підрозділу), на якому працюєте або до територіального (дорожнього) комітету профспілки. Усім подальшим оформленням матеріалів для отримання страхової виплати займатимуться представники профспілки.

Страховим випадком за умовами договору із страховою компанією є нещасний випадок із застрахованою особою, пов'язаний із виробництвом і оформлений актом форми Н-1. Йдеться про обмежені в часі події або раптовий вплив на працівника небезпечного виробничого фактора або середовища, які трапилися під час виконання ним трудових обов'язків, внаслідок яких заподіяно шкоди здоров'ю або настала смерть.

Не визнаються страховими випадками, а відтак не здійснюється страхова виплата внаслідок: навмисних чи злочинних дій застрахованих осіб, їхніх представників або третіх осіб, спрямованих на настання страхового випадку; керування застрахованою особою транспортним засобом



у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння або передача застрахованою особою керування транспортним засобом особі, що перебуває у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння і/або немає водійського посвідчення відповідної категорії; саможубства або спроби саможубства застрахованої особи, за винятком випадків, коли застрахована особа була доведена до такого стану протиправними діями третіх осіб; смерті або

нешасного випадку через професійні або хронічні захворювання. Не відшкодовують відповідно до договору упущену вигоду застрахованої особи та моральну шкоду, нанесену застрахованій особі.

На фото: перший заступник голови дорпрофсожу Іван Сельменський вручає страхові свідоцтва у трудовому колективі локомотивного депо Львів-Захід