



тує чай, – зазначає старший майстер цеху технічного обслуговування електричних локомотивів ВЛ 10, 11 Павло Яблонський. – Мало хто ходить в їдальню, щоб повноцінно пообідати, переважно привозять їжу із собою, вночі йдуть до буфету по булочки, хліб, міне-

ЇДАЛЬНЯ – СКЛАДОВА ВИРОБНИЧОГО ПРОЦЕСУ

Здорова та калорійна їжа, як відзначають медики, є основою здоров'я людини, джерелом енергії, яку організм витрачає у процесі своєї життєдіяльності. Якщо людина правильно харчується, вона зміцнює свій організм та продовжує його молодість.

Для забезпечення регулярного харчування залізничників у відокремлених підрозділах віддавна працюють їдальні. Нема потреби говорити про переваги повноцінного гарячого обіду перед взятими з дому бутербродами. Збереження здоров'я працівників магістралі, зокрема через можливість харчування у відомчих їдальнях, є одним із завдань галузевої профспілки. Нещодавно голова дорпрофсожу Андрій Сенишин разом із представниками виконавчого апарату дорожньої профспілкової організації і кореспондентами газети побували у їдальнях львівських залізничних підрозділів, щоб з'ясувати, чи відвідують працівники їдальню, чи задовольняє їх якість їжі, що необхідно зробити, щоб кількість відвідувачів їдальні зростала.

Добре самопочуття – ефективна праця

Про харчування працівників локомотивного депо Львів-Захід розповів голова профкому депо Петро Ручка:



“Обсяг роботи у нас чималий. Локомотивні бригади ведуть поїзди від Чопа до Жмеринки. Депо виконує 32% від загальної роботи залізниці, зокрема 26,2% вантажної роботи і 55,7% пасажирської роботи.

На сьогодні ми виконуємо всі завдання із усіх видів ремонту локомотивів. У парку є електричні локомотиви ВЛ10, ВЛ11, ВЛ80, ВЛ40, тепловози 2М62, 2М62У. Електричні локомотиви і тепловози потребують додаткового ремонту і додаткового технічного обслуговування через старіння парку.

Зараз склалася важка ситуація із харчуванням насамперед локомотивних і ремонтних бригад. У нас в їдальні ціна обіду коливається в межах від 10 до 26 гривень. Якщо правильно оцінити нашого працівника, обсяг його роботи, то потрібно насамперед зробити так, щоб людина повноцінно харчувалася, ходила в їдальню. Щоб їдальня стала рентабельною, потрібно зробити до 200% націнки, як це роблять усі комерційні структури. Обід подорожчає у 2-3 рази, і тоді працівники депо точно не підуть харчуватися до їдальні. У нашому колективі 60-70% залізничників доїжджають. Працівник кілька годин добрався на роботу, приїхав у депо, а йому ще треба вести поїзд. Якщо обід буде дорожчати, то він не піде в їдальню, а в пунктах обороту він теж не має можливості повноцінно харчуватися. Тому й доводиться йому під час поїздки заварювати мівіну, сосиску чи шукати якийсь заклад харчування в місті, де обід коштуватиме 50-60 гривень. Харчування в місті для наших працівників надто дороге, і до того ж втрачається лімітований час відпочинку. Зараз в Укрзалізниці практикуються подовжені “плечі”, якщо раніше наші локомотивні бригади їздили на 140 км, то тепер поїдуть значно далі. У такій ситуації ніхто не думає про те, щоб локомотивна бригада мала повноцінне харчування. Профспілка повинна звернути на це особливу увагу зараз, коли дедалі голосніше звучать думки про збитковість деповських їдалень.

У їдальні нашого депо свого часу хар-

чувалися тисячі людей – цілий вузол, це була найсучасніша їдальня. У нас було все прораховано – на нижньому поверсі готували, потім ліфтом передавали їжу нагору, відповідно люди тут не чули ніяких запахів від процесу приготування їжі.

Ми є першими у гарантуванні безпеки руху, однак наша заробітна плата не є найвищою. За грудень 2011 року середня заробітна плата по службі локомотивного господарства становила 4001,29 грн, а по службі електропостачання – 4076,68 грн, у працівників інформаційно-обчислювального центру – 4244,99 грн.

У наших інженерно-технічних працівників середня зарплата за 2011 рік становить 2912 грн. Чи це багато для молодого інженера, який доїжджає або орендує житло? Прибиральниця отримує середню зарплату 1652 грн. Машиністи, які відповідають за безпеку вантажно-пасажирського руху, отримують 5347,9 грн, це невеликі гроші як на нинішні ціни. Зарплата слюсаря від 2851 до 3261 грн, а він повинен продемонструвати високу якість роботи. Зайшов тепловоз чи електричний локомотив на техогляд, його потрібно за годину відремонтувати і віддати в роботу. Де взяти таких слюсарів? Зарплата низька, в їдальні харчуються йому задорого, от він попрацював трохи та й пішов на іншу роботу. Одним із стимулів, щоб втримати хорошого спеціаліста, повинно бути доступне і якісне харчування. Люди звертаються у профспілку з проханнями здешевити обід. Якщо людина повноцінно пообідала, то від неї буде віддача у роботі. Як не старайся створити в цеху кімнату прийому їжі, все одно там не будуть такі санітарні умови, як у їдальні.

Ми готові повернутися до комплексних обідів, як це було колись. Наприклад, приготувати їх за бажанням працівника – кому на 10 грн, кому на 20 грн. Людина прийшла, сіла за накрытий стіл, поїла, і їй не треба гріти на батареї привезену з дому їжу.

При чисельності трудового колективу 1700 осіб у нас близько 10% працівників мають хвороби шлунково-кишкового тракту, це високий показник. Майже 21% працівників – молоді люди, які тільки починають трудову діяльність і для яких дуже важливо замолочу не зіпсувати здоров'я через неповноцінне харчування. Якщо в питанні харчування ми упремося в прибутковість і знехтуємо здоров'ям людей, то у підсумку втрачимо набагато більше, ніж зекономимо. Отримувати прибутки на підприємстві треба зі здоровими працівни-

ками, тоді цей прибуток буде справжній і соціально чесний.

У нашій їдальні раніше працювало 42 особи, зараз залишилося 22. У січні ми 10 днів не працювали, за цей місяць маємо по їдальні 41 тис. грн збитків. Але якщо подивитися об'єктивно – віднести витрати на амортизацію і електроенергію на загальнопромислові витрати, то залишається 22 тисячі. І це при тому, що ми третину місяця не працювали. Тобто реально ми могли б вийти на нуль. Нормальне харчування – не менш важливе питання, ніж прибутковість підприємства.

Хвилює і постачання продуктів для їдальні через тендери. На мою думку, тендер повинен встановити граничну ціну, вище від якої не можна закуповувати продукти. Ми могли б самі купити дешевші і кращі продукти і при цьому не перевищити тендерну ціну.

Наше депо зробило замовлення на продукти на 2012 рік, однак по всіх позиціях ми отримали згоду лише на половину від кількості, яку замовляли”.

“До якості їжі немає жодних зауважень”



“У їдальні харчуються в середньому 250-300 осіб, і ще 100 відвідують буфет, який працює цілодобово, – розповідає завідувач їдальні локомотивного депо Львів-Захід Ольга Стельмах.

– Приходять до нас харчуватися залізничники з будівельних управлінь, вокзалу, залишаються задоволені. А наші працівники звикли возити їжу з дому в банці. Виручка в їдальні зростає у дні, коли трудовий колектив отримує аванс чи зарплату. Припускаю, що якби нашим працівникам запропонували комплексні обіди, наприклад, на 15 грн, при цьому ще й компенсували 2-3 грн, то в їдальні харчувалося б більше людей. Ми готові також готувати обіди для локомотивних бригад у рейс – запакувати їжу у фольгу, у спеціальну тару”.



“Безперечно, їдальня нам потрібна, – зауважує електромеханік цеху технічного обслуговування електричних локомотивів ВЛ 10, 11 Олександр Федак. – Деякі працівники доїжджають на роботу, наприклад, кілька годин, потім 12 годин працюють, далі знову поїздка з роботи. Буває, що їх нема вдома майже добу. Працівник не може взяти з собою їжу на такий довгий період, особливу влітку. Чому люди не ходять у їдальню? Насамперед через ціни на харчування. Я харчуюся в їдальні, не маю жодних зауважень до якості продуктів, усе дуже смачно. У нашому цеху приблизно 70% молоді, але постійно на обід ходить лише 2-3 особи”.

“Молодь часто купує чіпси, мівіну, го-

ральну воду. Хлопці, які працюють у нас 1,5-2 роки, прийшли після армії, училища чи технікуму, добираються на роботу із сіл, мають третій розряд і отримують зарплату приблизно 1800 грн. Обідають вони “всухом'ятку”, тим, що взяли з дому, це ще допустимо взимку, а влітку ж продукти миттєво псуються. Якби обіди подешевшали, то багато з них пішли б у їдальню”.



“Зараз впроваджуються подовжені “плечі”, і локомотивні бригади водять поїзди на відстань до 350 км, – розповідає машиніст електричного локомотива Микола Білоус. – Не візьмеш їжу з собою на такий тривалий час. Поїсти в їдальні набагато ефективніше і краще, але все впирається в ціну. У нас вночі працює буфет, де можна купити продукти, а, наприклад, на станції Чоп, де бувають наші локомотивні бригади, їдальня працює з 8 до 17 год. Ми приїжджаємо після 17-ї, і поїсти вже ніде”.



“У зміні в нас працює 15-17 осіб, – зазначає майстер господарчо-інструментального цеху Ярослав Галась. – Одруженим чоловікам дружини готують обід із собою в баночці, а молодим часто нікому приготувати. Хлопці ходять в їдальню зранку, в обід, ввечері купують булочки в буфеті. А між тими, хто привозить їжу з собою, відбувається постійне змагання: хто швидше покладе свою банку в мікрохвильовку, щоб підігріти. Колись були талони на обід, залізничники приходили о 12 годині в їдальню, стіл був уже накрытий. Працівники їдальні знали наперед, скільки людей сьогодні обідає, і готували відповідну кількість їжі. Зараз ми повинні самі організувати харчування для людей так, щоб вони могли доступно поїсти, адже сита людина краще працюватиме”.



“У нашому цеху приблизно 70% людей доїжджає на роботу, – розповідає слюсар з ремонту рухомого складу цеху ремонту електричних локомотивів ВЛ 10, 11 Наталія Сарніцька. – Працівник кілька годин був у дорозі і, приїхавши у депо, вже відчуває голод. Не кожен може собі дозволити щодня харчуватися в їдальні, коли обід коштує до 26 гривень. За місяць набігає вагома сума за харчування та транспортні витрати. Якби обіди були дешевшими, то навіть львів'яни, які у нас працюють, ходили б у їдальню. Влітку за сильної спеки брати їжу з дому взагалі складно – поки доїхав на роботу, їжа зіпсувалася. Люди часом їдять не зовсім свіжий обід, а потім мають проблеми зі здоров'ям. Я думаю, що ситуація покращилася б, якби обіди подешевшали”.