

Допомога на покращення харчування

3 1 квітня цього року, згідно із спільною постановою керівництва залізниці та президії дорпрофсожу №П-6/11 "Про внесення доповнень до колективного договору залізниці на 2009-2012 роки", працівникам залізниці надаватиметься щомісячна матеріальна допомога на покращення харчування та підтримання стану здоров'я в сумі 38 грн.



Як розповів завідувач відділу соціального захисту, праці і зарплати дорпрофсожу **Денис Булгаков**, працівників поділено на дві категорії: перша – залізничники, робоче місце яких розташоване територіально біля виробничої їдальні, а отже, вони мають можливість харчуватися в ній, і друга – працівники, для яких через географічне розташування їхніх підрозділів послуги їдальні є недоступними.

– Складено перелік залізничних вузлів і їдальень, де організовується харчування

для працівників структурних підрозділів, – зазначив Денис Булгаков. – Відповідно до кожної їдальні ми закріпили кілька структурних підрозділів, які розташовані неподалік і працівники яких можуть там харчуватися. На цю кількість працівників, яка передбачається, їдальня закуповуватиме продукти, плануватиме свою роботу.

Матеріальна допомога в сумі 28 грн надається у вигляді 4 талонів на здешевлення харчування на суму 7 гривень кожен. Сума матеріальної допомоги поки що не є великою, однак у майбутньому буде можливість розвивати цей напрям. Система діє в пробному режимі з 1 квітня. Положення про умови нарахування, виплати та використання матеріальної допомоги на покращення харчування і проведення розрахунків за безготівкове харчування в їдальнях ще залишається на стадії доопрацювання, ми готові прислухатись до зауважень та пропозицій. Звісно, більше навантажень буде для бухгалтерів, однак вони отримають усі роз'яснення, тож проблем не повинно виникати.

Упродовж місяця працівник повинен ви-

користати талони у їдальні, на наступний місяць талони не "переходять". Крім цього, працівник не є "прив'язаний" талоном до конкретної їдальні, за бажанням він може харчуватися за талоном в іншій залізничній їдальні. На кожному талоні буде вказано прізвище, ім'я, по батькові працівника і його табельний номер, звірятимуть талон із посвідченням. Одне відвідування їдальні передбачає використання одного талона при розрахунку за обід. Якщо ж сума буде більшою від 7 гривень, працівник доплатуватиме готівкою лише різницю.

Залізничникам не потрібно писати заяви на одержання допомоги на харчування, кошти потраплятимуть на рахунок автоматично, адже це відтепер є додатковою пільгою колективного договору. Заява потрібна лише у тому випадку, якщо працівник захоче поїсти в рахунок заробітної плати, такий варіант також передбачений. Тоді залізничник, який хоче харчуватися безпосередньо в певній їдальні, повинен звернутися із заявою про вирахування коштів за харчування з майбутньої заробітної плати в бухгалтерію свого підрозділу. При безготів-

ковому розрахунку за обід чи продукти харчування працівник показує касиру службове посвідчення, касир або працівник їдальні записує в окрему щоденну відомість прізвище, табельний номер працівника, місце його роботи (назву підрозділу) та суму (вартість обіду або придбаних продуктів харчування), про що працівник розписується у відомості. Складені відомості передаються в бухгалтерію для утримання із заробітної плати сум за харчування своїх працівників та передачі відомостей в інші підрозділи, працівники яких харчувались у їдальні.

Як відомо, харчування "всухом'ятку" негативно відображається на стані здоров'я, спричиняє загострення хронічних хвороб і може призвести до харчових отруєнь та інфекційних захворювань (продукти, які працівники приносять з дому, не завжди правильно зберігаються на робочих місцях). Завдяки прийнятій спільній постанові керівництва залізниці і президії дорпрофсожу ми зможемо забезпечити більшість працівників гарячим харчуванням, а це сприятиме зменшенню захворюваності та підвищенню їхньої працездатності.

Тривала і наполеглива праця була не даремною Що дав залізниці статус постачальника електроенергії

Газета вже інформувала читачів, що з першого листопада 2011 року Львівська залізниця стала повноправним ліцензіатом із закупівлі електроенергії на оптовому ринку електроенергії (ОРЕ) України. Укладено договір з ДП "Енергоринок", за яким залізниця закуповує електроенергію за регульованим тарифом, нижчим, ніж при закупівлі в облэнерго. Тариф затверджено Національною Комісією Регулювання Електроенергетики України (НКРЕ). Тариф складається з багатьох показників. Один з них – витрати на експлуатацію АСКОЕ.

Під час підготовчих робіт до виходу залізниці на ОРЕ колективи підрозділів господарства електропостачання інтенсивно працювали, встановлюючи нове обладнання, проводили налагодження пристроїв електропостачання, здійснювали заміну індукційних та електронних лічильників на сучасні багатофункціональні, проводили їх налаштування та адаптацію в АСКОЕ залізниці. Дорожня електротехнічна лабораторія (ДЕЛ) активно сприяла своєчасному введенню АСКОЕ в промислову експлуатацію та її реєстрації. Упродовж липня-вересня 2011 р. керівництво залізниці на чолі з колишнім заступником начальника залізниці Іваном Груником зустрічалося з керівниками суміжних облэнерго з метою вирішення проблемних питань із підготовки до закупівлі електроенергії в ОРЕ та введення АСКОЕ залізниці в промислову експлуатацію.

Щотижня начальник служби електропостачання Микола Фесик проводив наради з вирішення проблемних питань, що виникали в процесі підготовчих робіт. Керівникам дистанцій електропостачання та енергозбуту неодноразово доводилося чергувати навіть у неробочий час, щоб разом із обслуговуючим персоналом виявляли "вузькі місця" в роботі об-

ладнання та оперативно усувати несправності та відмови у роботі АСКОЕ. До робіт зі встановлення та налаштування обладнання АСКОЕ неодноразово залучали фахівців інформаційно-обчислювального центру залізниці, служби сигналізації та зв'язку. До речі, фахівці ІОЦ постійно підтримують роботу "мозку" АСКОЕ – головного сервера АСКОЕ залізниці. Саме на ньому встановлено складне програмне забезпечення, за допомогою якого збираються всі дані з автоматизованих точок обліку електроенергії, що розташовані на тягових та трансформаторних підстанціях залізниці і за якими ведеться облік спожитої залізницею електроенергії.

Проте проблеми, які виникали у зв'язку з виходом залізниці на ОРЕ, вирішувалися не лише силами залізниці. Враховуючи досвід роботи інших залізниць та труднощі, які виникали у них на стадії підготовки до виходу на ОРЕ, значну допомогу у вирішенні окремих спірних питань із облэнерго надав заступник начальника Головного управління електрифікації та електропостачання Укрзалізниці Валерій Людмирський. Він неодноразово приїздив на залізницю і роз'яснював стратегію Укрзалізниці, підказував можливі кроки вирішення проблем із кон-



кретними облэнерго. За його наполяганням у серпні 2011-го на Придніпровську залізницю були скеровані фахівці енергозбуту для вивчення досвіду роботи АСКОЕ в умовах закупівлі електроенергії в ОРЕ. Це дало можливість побачити недоліки в програмному забезпеченні АСКОЕ залізниці і недосконалість програмного забезпечення в цілому, що значною мірою вплинуло на його подальше доопрацювання.

Нині з програмою працюють диспетчери АСКОЕ та інженери електроніки АСКОЕ підрозділу "Енергозбут". Багатофункціональні прилади обліку, введені в АСКОЕ, обслуговують спеціально підготовлені електромеханіки АСКОЕ підрозділу "Енергозбут" та електромеханіки ремонтно-ревізійних дільниць дистанцій електропостачання.

Робота диспетчера АСКОЕ суттєво відрізняється від роботи енергодиспетчера, адже диспетчер АСКОЕ працює лише з програмою, стежить за працездатністю системи, своєчасно усу-

ває відмови у її роботі і формує так звані макети, які відправляє електронною поштою до суміжних ліцензіатів, в енергосистеми та в ДП "Енергоринок". Головне завдання чергового диспетчера АСКОЕ – забезпечити одержання даних по кожній розрахунковій точці обліку електроенергії із суміжними ліцензіатами (таких точок на сьогодні – 1089).

Для порівняння, Придніпровська залізниця має близько 800 точок обліку, Одеська – близько 680, Південно-Західна – близько 740, Донецька – близько 1200, Південна – близько 740. Із цих 1089 точок обліку введено в АСКОЕ – 401, за якими ведеться розрахунок із суміжниками. Для порівняння можна сказати, що найбільше облэнерго – Львівське, має трохи більше 100 розрахункових точок, а включено в їхнє АСКОЕ лише біля 40 точок обліку. Загалом в АСКОЕ залізниці включено 668 точок обліку (711 багатофункціональних лічильників). АСКОЕ охоплює 97% загального споживання електроенергії по залізниці.

Електромеханіки АСКОЕ та електромеханіки ремонтно-ревізійних дільниць дистанцій електропостачання майже постійно перебувають у роз'їздах, підтримуючи справну роботу інтелектуальних та неінтелектуальних концентраторів (це промислові комп'ютери, що збирають дані з певної кількості багатофункціональних лічильників), поновлюють програмне забезпечення на них та за необхідності проводять заміну чи перепрограмування лічильників.

Увесь комплекс робіт, який проводиться з АСКОЕ, забезпечує нормальне функціонування системи. Саме завдяки забезпеченню нормального функціонування АСКОЕ залізниця змогла зареєструватися в ОРЕ, стати повноправним членом ОРЕ та отримати свідоцтва про реєстрацію АСКОЕ залізниці в ДП "Енергоринок".

Це дало змогу залізниці стати на одну сходинку із постачальниками електроенергії – облэнерго. Раніше ми виступали в ролі споживачів. Тому жодне облэнерго не вважало залізницю повноправним партнером. Реєстрація АСКОЕ в ОРЕ дозволила підняти на більш високий рівень взаємовідносини з питань закупівлі електроенергії між залізницею, оптовим ринком електроенергії та суміжними ліцензіатами.

Ефективність АСКОЕ перевершує найоптимістичніші сподівання. Залізниця витратила на впровадження АСКОЕ за дев'ять років 11,8 млн грн. А за чотири місяці роботи на ОРЕ отримала економію коштів близько 19 млн грн. Тривала і наполеглива праця була не даремною.

Вадим ГАСЦОВСЬКИЙ,
головний інженер
ВП "Енергозбут"