

Реорганізація вагонного господарства: знижено градус соціальної напруги

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Виступаючи перед колективом вагонного депо Ужгород, начальник служби вагонного господарства Володимир Мельничук зазначив, що служба увійшла у фазу реформування фактично з 90-х років минулого століття.

безпечити людей роботою і гідною зарплатою. Звичайно, у колективі виникає запитання: що робити з цехом ремонту і людьми, які у ньому працювали? Можу запевнити, що жоден працівник депо, який був задіяний у ремонті вагонів, не буде скорочений. Із цього приводу є

були внесені у протокол зустрічі. За ними керівництво депо має підготувати конкретні пропозиції у службу вагонного господарства.

На завершення голова територіального комітету профспілки Ужгородської дирекції залізничних перевезень Ярослав Афтанас по-

у складі експлуатаційного вагонного депо Ковель. Наказ передбачає закріплення ремонтного вагонного депо Здолбунів за ремонтом вагонів "Укррефтрансу", але без зміни структурного підпорядкування. Тобто ремонтне вагонне депо Здолбунів залишиться у структурі

– Серед іншого ця зустріч має на меті з'ясувати найбільш проблемні питання, щоб вирішити їх в найкоротші терміни. Наказ – це лише вказівка, а будуть ще роз'яснення і доповнення. Тому я переконаний, що спільними зусиллями ми зуміємо знайти оптимальні рішення,



– У 1992 році в структурі Львівської залізниці було десять вагонних депо, зараз – сім. Втім у цьому процесі не відбулося жодних скорочень персоналу, – зауважив Володимир Мельничук. – За історію свого існування неодноразово зазнавало різних структурних змін і вагонне депо Ужгород. Попередню, яка відбулася у 1999 році, мабуть, добре пам'ятає старше покоління вагонників, які нині працюють у депо. Думаю, вони переконалися і можуть переконати інших, що всі ці процеси відбувалися у цивілізований спосіб і не мали негативного впливу на інтереси трудового колективу. Хоча запевнити всіх, що цього разу інтереси трудового колективу, у тому числі належні соціальні гарантії, теж будуть максимально забезпечені.

Відповідно до нормативних документів основним завданням першого етапу реформування є відокремлення в існуючих вагонних депо експлуатаційної та ремонтної складових.

Що стосується вагонного депо Ужгород, то на його базі буде створений відокремлений підрозділ "Експлуатаційне вагонне депо Ужгород". Вилучення ремонтної складової та створення нового підприємства диктують об'єктивні обставини. Скажімо, у січні цього року ми були змушені передати 22 вагони з Дрогобича на ремонт у депо Ужгород, щоб забезпечити бодай якісь обсяги роботи і заробітну плату закарпатським вагонникам. Схожа ситуація спостерігається і в лютому. У підсумку маємо ситуацію, за якою не можемо на повну потужність використати ремонтний потенціал вагонного депо Дрогобич і лише на десять відсотків забезпечуємо роботою депо Ужгород. А це впливає і на скорочення робочого часу, і на зменшення заробітної плати. Тому цілком логічним виглядає рішення розділити і максимально зосередити на окремих підприємствах ремонтну та експлуатаційну складові. Це дасть можливість за-

пропозиція опрацювати варіант, за яким експериментальний цех, який на сьогоднішній день потребує розширення для встановлення обладнання та збільшення можливості виготовляти запасні частини і заготовки для експлуатаційних потреб, варто розширити за рахунок бази ремонтного цеху. Крім того, необхідно зберегти й атестувати колісний цех, дільницю з ремонту автозчепів та автоконтрольний пункт.

Зараз нам доводиться діяти відповідно до ситуації, яка диктує необхідність змін. Вдаючись до цих змін, ми обов'язково розглядатимемо та враховуватимемо будь-які пропозиції та зауваження.

Серед основних питань, що цікавили працівників депо, було формулювання пункту наказу начальника залізниці, у якому йдеться про ліквідацію ВП "Вагонне депо Ужгород" та створення на його базі нового підприємства ВП "Експлуатаційне вагонне депо Ужгород", а також чому виникла потреба у написанні окремих заяв: на звільнення з ліквідованого та на працевлаштування у новостворений підрозділ.

Кваліфіковану відповідь залізничникам з цього приводу дала перший заступник начальника юридичної служби Оксана Шевчин, наголосивши, що такого формулювання і порядку дій вимагають положення чинного Кодексу законів про працю. Оскільки в даному випадку мова йде про створення нового підрозділу, то відповідні записи про звільнення з "ліквідованого" і працевлаштування у новостворений повинні бути зроблені у трудовій книжці працівника. Це принципово важливо і для забезпечення безперервного трудового стажу, і для збереження вислуги років, і в підсумку матиме значення при оформленні працівником документів на пенсійне забезпечення.

Крім того, присутні отримали вичерпну відповідь на ряд інших питань соціального та виробничого характеру. Зауваження, які надійшли від працівників депо,

дякував усім присутнім за конструктивний підхід до цієї зустрічі, наголосив на важливості такого діалогу в умовах реформування транспорту і зауважив, що завдяки інформації, яку отримали закарпатські вагонники, знизився градус соціальної напруги в питаннях реорганізації вагонного господарства.

Своєрідний "інформаційний день" відбувся нещодавно і у вагонних депо Здолбунів та Ковель. Із залізничниками спілкувалися начальник Головного управління вагонного господарства Укрзалізниці Олександр Кутішенко, начальник вагонної служби Володимир Мельничук, головний інженер служби Володимир Ханяк, головний технічний інспектор праці ради профспілки на Львівській залізниці Богдан Нечай.

Як розповів Володимир Ханяк, сьогодні службі вагонного господарства підпорядковується сім вагонних депо: Дрогобич, Клепарів, Коломия, Здолбунів, Ковель, Тернопіль та Ужгород. Вагонні депо Ковель і Тернопіль – експлуатаційні, а решта – ремонтні, однак із хорошою експлуатаційною базою. Загалом вагонні депо мають у своїй структурі 27 пунктів технічного огляду, 5 пунктів технічної передачі, 13 пунктів передачі вагонів під навантаження, 3 пункти випробування гальм, 5 пунктів перестановки вагонів, 20 дільниць ПТО і механічний пункт ремонту вагонів.

За планами реорганізації господарства, на Львівській залізниці із 7 вагонних депо утвориться 8, оскільки на базі вагонного депо Коломия буде створено ВП "Ремонтне вагонне депо Коломия" (ВЧДР-5) та ВП "Експлуатаційне вагонне депо Коломия" (ВЧДЕ-5). У вагонного депо Здолбунів буде ремонтний профіль роботи. З його складу буде виведено всю експлуатаційну базу, тобто пункти технічного огляду вагонів (ПТО), пункти підготовки вагонів (ППВ), пункти технічної передачі (ПТП) тощо. Усі ці підрозділи працюватимуть, як і раніше, але вже

служби вагонного господарства залізниці.

У сучасній фазі реформування скорочення працівників не передбачається, адже є чітке розуміння, що кадровий потенціал треба зберегти. У цьому, до речі, полягає і принципова позиція залізничної профспілки. У випадку, якщо якусь кількість працівників буде вивільнено, їх переведуть на інші місця праці. Залізниця здійснює перенавчання, перекваліфікацію працівників. У процесі реорганізації вагонного господарства залізниці не викликає сумнівів і питання збереження всіх соціальних пільг та гарантій.

Працівників вагонного депо Здолбунів на зустрічі цікавили не тільки соціальні гарантії, а й процес забезпечення функціональності. Залізничників турбували питання забезпечення запасними частинами для поточних ремонтів вагонів чи їх підготовки під навантаження. Як відбуватиметься розділення майна, оскільки на даний час експлуатаційники використовують санітарно-побутове приміщення разом з ремонтниками. Оскільки до вагонного депо Ковель перейде понад 340 осіб, чи залишаться у Здолбунів бухгалтер і кадровик. Зрештою як розділити всі мережі та комунікації і як у таких умовах здійснювати розрахунок вартості послуг електропостачання, опалення, водопостачання, адже вагонне депо Здолбунів будувалося як єдиний комплекс, а тепер на його території функціонуватиме два різних підрозділи.

Володимир Ханяк запевнив присутніх, що забезпечення запасними частинами здійснюватиметься без особливих проблем, оскільки це вже будуть відносини між двома депо. Що стосується кадрових працівників, то розглядається питання про те, щоб залишити у Здолбунів посади бухгалтера, кадровика і заступника начальника з експлуатації, щоб працівникам не доводилося їхати за 200 км до Ковеля, наприклад, за довідкою та ін.

– зауважив Володимир Ханяк.

Підбиваючи підсумки перших зустрічей, голова дорожньої профспілкової організації Андрій Сенишин наголосив, що зустрічі з колективами вагонних депо – перші у переліку тих, що заплановано провести у всіх дирекціях, на вузлах та підприємствах залізниці.

– Не дивно, що лейтмотивом цих серйозних діалогів стали питання забезпечення роботою, гідна оплата праці та збереження соціальних пільг і гарантій. Сьогодні це – основні питання, які хвилюють залізничників, – зазначив Андрій Сенишин.

– Переконаний, що рішення організувати такі зустрічі з метою детального роз'яснення працівникам шляхів і методів реформування залізничного транспорту в Україні було правильним. Природно, що залізничники хочуть отримати з перших уст зрозумілі відповіді на питання, які нині їх найбільше хвилюють. Мета таких зустрічей – налагодження конструктивного діалогу між адміністрацією і трудовим колективом, під час якого обидві сторони обмінюються достовірною інформацією, з'ясовують певні проблемні моменти, які необхідно врахувати на майбутнє.

Процес реформування – складний і тривалий. Навіть у розвинених країнах Заходу він тривав не один рік. Тому його необхідно проводити виважено, в умовах взаємоповаги та взаємодопомоги. Результати таких зустрічей будуть узагальнені в інформаційних повідомленнях, які надсилатимуться у всі підрозділи залізниці. Крім того, вони будуть широко висвітлюватися у засобах масової інформації. Таким чином, я переконаний, що жодне запитання не залишиться без вичерпної відповіді, і внаслідок цього суттєво поменшає спекуляцій довкола теми реформування залізничного транспорту.

Андрій ВЕЗДЕНКО,
Дмитро ПЕЛИХ