



І деї зñиєа аї ñі і ааòñòаі : і ді аеаі е, ùі аеі ааàрòù çі зі

Минулого тижня у конференц-залі Львівського вокзалу відбулося засідання секції господарства приміських пасажирських перевезень, на якому обговорювалися питання підготовки рухомого складу до роботи у зимовий період, а також контрактів та особливостей встановлення планових завдань для провідників у приміському сполученні.



У засіданні секції взяли участь представники дорожнього комітету профспілки, заступники начальника служби приміських пасажирських перевезень, голови профкомів, цехових комітетів та комісій у профкомах.

Інформуючи про підготовку рухомого складу до роботи в зимовий період, заступник начальника служби приміських пасажирських перевезень Олег Орнат зазначив, що приписний парк рухомого складу служби нині налічує 327 одиниць, із яких 287 підлягатимуть комісійному огляду. Служба і підрозділи провели детальний аналіз проблемних агрегатів і сподіваються, що до кінця місяця Головне управління матеріально-технічного забезпечення укладе договори про постачання необхідних запасних частин, 22 вересня відбудеться відкриття торгів на виконання робіт із ремонтів лінійного обладнання дизель-поїздів і тягових двигунів електропоїздів. А вже станом на 1 серпня до планового завдання обсяги постачання запчастин для електропоїздів становлять 67% від потреби, для дизелів-поїздів Д-1 – 50%, ДР-1А – 3,5%, автогальмівного обладнання – 20%, гумотехнічних виробів – 20% тощо. Тож технічний стан рухомого складу, який зараз готується до комісійного огляду, на пряму залежить від ритмічного фінансування.

Присутні на засіданні секції заступники начальників моторвагонних депо наголосили, що нині господарство потребує насамперед серйозного оновлення рухомого складу – один новий дизель-поїзд окуповує себе за рік роботи і потребує значно менших витрат на утримання і ремонт. Такі думки виникли в учасників секції після нещодавнього огляду і випробувань у Коломиї нового дизель-поїзда Крюківського вагонобудівного заводу. Крім того, на засіданні йшла мова про те, що чинний механізм централізованої закупівлі запасних

частин недосконалий, адже часто деталі приходять із великим запізненням, коли потреби у них вже нема. Тож, на думку учасників секції, доцільнішим буде виділення коштів для закупівлі необхідних запчастин силами депо.

Доповідь голови секції, голови профспілкового комітету моторвагонного депо Львів Романа Морди стосувалася питання контрактів для провідників приміського сполучення

і необхідності приведення їх у відповідну форму. Роман Ілліч наголосив, що в тарифно-кваліфікаційному довіднику є затверджена категорія працівників "провідник пасажирського вагона" без розподілу на приміське і пасажирське сполучення. Тому неврахована така особливість роботи провідника у приміському сполученні, як план виручки і принципи його формування. Тож, на думку Романа Морди, варто напрацювати певні зміни до Колективного договору залізниці. Там має бути спеціальний розділ "працівники, які працюють за контрактом", і в ньому визначений порядок встановлення планових завдань, як здійснюється розрахунок цих планових завдань, порядок доведення їх до відома провідника і закріплення цих положень у контракті. Із цим напряму пов'язана проблема невиконання місячних планів із виручки провідниками, особливості їхньої роботи, адже часто вони працюють в умовах перенаселеності приміського потяга, як, наприклад, у напрямку станцій Красне, Самбір, де не завжди є змога вчасно обілетити всіх пасажирів, які до того ж неохоче платять за проїзд у переповненому транспорті.

Доповідь заступника начальника служби приміських пасажирських перевезень з економічних питань Олега Баланюка стосувалася питань роботи провідників, встановлення планових завдань, нової форми контракту, додаткового преміювання. Нині, за даними профспілкових організацій моторвагонних депо, не всі провідники отримали виплати за додатковим преміюванням, передбачені за перевиконання плану виручки. Це, за словами Олега Григоровича, сталося тому, що спільний фонд оплати праці, який до початку минулого року давав змогу розподіляти зароблені залізницями кошти між ними відповідно до потреб, нині не може працювати у тому ж режимі. Раніше найбільше доходу приносили Донецька,

Придніпровська і Південна залізниці, які здійснювали транзит російських вантажів. Починаючи з лютого, доходи цих залізниць катастрофічно впали, і перерозподілу грошей тепер не відбувається. Львівська залізниця бере кошти з власного фонду оплати праці, розподіляючи його рівномірно між усіма господарствами. Приміські пасажирські перевезення на Львівській залізниці, як і у всьому світі, збиткові – наразі доходи від перевезень лише на 11% покривають витрати. Тож у питанні виплат виходять із обсягів наявних коштів – із цим пов'язано зменшення фонду оплати праці і скороченого робочого тижня, що дає змогу уникнути скорочень, зберегти трудовий колектив за умов зменшення об'ємів робіт. А вже коли ситуація на залізничному транспорті і в країні стабілізується, робота цих фахівців знову буде потрібна у повному обсязі.

Серед проблем, на яких акцентували увагу профактивісти, було невиконання плану виручки провідниками – за 6 місяців 2014 року жоден відокремлений підрозділ не виконав плану виручки від реалізованих квитків у поїздах приміського сполучення. За словами Олега Баланюка, план – це не тільки зарплата провідника, помножена на коефіцієнт, який прийняла Укрзалізниця, а ще й нарахування, які сплачує кожне депо від виручених коштів державі – а це майже 38% від суми виручки. Крім того, кожне депо має фонд оплати праці, із якого кошти розподіляються між працівниками. Тому план встановлюється із врахуванням середньої зарплати провідника. Враховується також утримання певної інфраструктури, зарплата касирів, бригадирів резерву провідників.

Аби змінити цю ситуацію, на рівні Укрзалізниці була внесена пропозиція у звітній інформації за результатами роботи провідників вказувати і кількість реалізованих пільгових квитків, адже частково облдержадміністрації відшкодовують вартість пільгових перевезень. Наразі рішення з цього приводу не прийняте.

Сприятиме, на думку Олега Баланюка, збільшенню кількості виручки і створення груп супроводу. Як показує практика, працюючи з такими групами, провідник збирає удвічі більше виручки. Щоправда, у цього способу збільшення доходності є й інша особливість – провідник у такому випадку мусить "заробити" і на себе, і на групу супроводу. Крім того, ефективним способом забезпечення доходів може бути підвищення тарифів на проїзд у приміському транспорті.

За словами завідувача відділу соціального захисту, праці та зарплати дорожнього комітету профспілки Дениса Булгакова, у ситуації невиконання провідниками додаткового преміювання сьогодні важливо, аби служба приміських пасажирських перевезень зберегла за собою зобов'язання з виплати цих коштів і перевела їх у статус заборгованих, які зможе виплатити, коли з'явиться така можливість. Важливо розробити

ЗВЕРНЕННЯ

Враховуючи критичну ситуацію щодо підготовки рухомого складу до зими, а також ситуацію, яка склалася в господарстві приміських пасажирських перевезень на Львівській залізниці, звертаємо Вашу увагу на незадовільний технічний стан електро- та дизель поїздів. Упродовж 2014 року не проводиться необхідний ремонт електричних машин, не скеровуються поїзди на заводські ремонти. Зі замовлених запасних частин у кращому випадку постачають фарбу.

Такий підхід до проведення планових ремонтів привів до руйнації та виходу з ладу основних агрегатів та обладнання, що у свою чергу не гарантує безпеку руху поїздів та ставить під загрозу життя пасажирів.

Друге питання, на яке необхідно звернути увагу, – це доведення до структурних підрозділів планових завдань зі здачі виручки від проданих квитків у поїздах приміського сполучення, де впродовж I півріччя жоден відокремлений підрозділ господарства не виконав план здачі виручки провідниками у приміських перевезеннях.

Необґрунтованою та незрозумілою залишається методика встановлення фонду оплати праці структурним підрозділам, де недофінансовується цілий ряд виконаних робіт.

Інформація, отримана зі структурних підрозділів, говорить про те, що ситуація є загрозливою в частині забезпечення безпечного перевезення пасажирів та культури їх обслуговування.

Ми, як фахівці в залізничній галузі, не маємо права залишатися нікими свідками руйнації системи безпеки, забезпечення безаварійного перевезення пасажирів у приміському сполученні.



ти на рівні служби методологію встановлення планових завдань, доведення їх до провідників та оплату за перевиконання, аби працівники чітко знали, яким чином формуються вимоги до їхньої роботи.

Роман Морда звертався з листом у Міністерство соціальної політики України з метою з'ясувати, чи за Трудовим кодексом України завдання з виручки за продаж квитків є нормою праці. У відповіді з міністерства йшлося, що такою нормою не може бути план виторгу у грошовому еквіваленті. Тож нині варто шукати таку норму, яка задовольняла б і працевластуваних, і працівника.

Начальник відділу тарифів і умов перевезень служби приміських пасажирських перевезень Мирослава Сулим зазначила, що, складаючи план виручки, слід керуватися інформацією про те, що реально можна заробити на певному маршруті у певний день тижня, а не лише сумою, необхідною для покриття фонду оплати праці. Крім того, слід враховувати, що пасажир, який не сплачує за проїзд, а нині таких дуже багато, фактично не несе за це правопорушення жодної відповідальності. За словами членів профкомів, нема дієвого механізму штрафування безквиткових пасажирів, і несумлінні пасажирів цим користуються. А провідники несуть відповідальність навіть за тих, хто без квитків знаходиться в поїзді, адже пасажиром, за правилами перевезень, є людина, яка прийшла на перон із метою здійснення поїздки. Тож варто також подумати, як поставити недисциплінованого пасажирів перед умовою оплатити проїзд.

Питань незадовільного технічного стану рухомого складу, браку запчастин і як наслідок такої ситуації

– соціальної напруги в колективах, зникнення стимулу для роботи провідників зі зростанням планів виручки і невиконання преміювання, доцільності проведення загального з'їзду господарств пасажирських перевезень Укрзалізниці торкалися у своїх виступах учасники засідання секції: Михайло Чечель – машиніст, голова цехового комітету цеху експлуатації моторвагонного депо Львів, Богдан Лацік – голова профкому моторвагонного депо Тернопіль, Михайло Пашанюк – голова профкому моторвагонного депо Коломия, Роман Ожга – заступник начальника депо з експлуатації моторвагонного депо Коломия, Світлана Шолудько – заступник начальника депо з експлуатації моторвагонного депо Здолбунів.

Наприкінці засідання члени секції ухвалили звернення до генерального директора Укрзалізниці, Головного управління приміського господарства Укрзалізниці, Президії ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України, у якому окреслили всі основні проблеми, що нині постають перед господарством приміських пасажирських перевезень.

У коментарі "Львівському залізничнику" Роман Морда зазначив, що держава повинна зробити все, щоб такий соціальний вид транспорту, як приміський, був збережений. Залізниця не може у повній мірі забезпечити його належне функціонування без виплат із місцевих бюджетів і дотацій. Це питання постає дедалі гостріше, адже у 2018 році згідно з реформуванням планується передати цей вид транспорту у підпорядкування місцевим органам влади, тож вирішувати ситуацію з фінансуванням потрібно вже зараз.

Лілія БАРАНИЧ