

Сергей Назарян: За переработки бригад нужно платить!

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Карен Артарян

– В 2008 году в локомотивном хозяйстве, по отчетам, число сверхурочных часов, по сравнению с прошлым годом, пока снижается. Может быть, проблема не так уж остра?

– Относительное общее снижение сверхурочных в хозяйстве есть, но при этом, в частности, наблюдается их рост в маневровом движении. Увеличилось время следования пассажиром (из-за возросшего грузопотока, а также неправильного оборота бригад). Вырос так называемый «переотдых» машинистов и помощников.

Только за 4 месяца 2008 года в хозяйстве не предоставлено бригадам 729 выходных дней. Все это говорит о качественном ухудшении ситуации, так что успокаиваться нам никак нельзя. Кроме того, проверки показывают, что далеко не все цифры отражают объективную реальность. Но на этом я хотел бы остановиться отдельно.

– В чем, на ваш взгляд, причины сложившегося положения?

– Их несколько, но в числе основных, бесспорно, массовые нарушения технологии перевозочного процесса и недостаток числа бригад на имеющиеся объемы работы. Мы понимаем, что сегодня одним махом эти проблемы не решить, но и в этой сложной ситуации можно работать эффективнее и добиваться более оптимального результата. Цена сверхурочных очень высока, и измеряется она не только деньгами. Локомотивные бригады – это важный и дефицитный человеческий ресурс, в ряде случаев трудно восполняемый.

– Какова в этом отношении позиция дорожного комитета профсоюза?

– Мы, разумеется, не можем подменять собой администрацию. Но и не можем быть простыми наблюдателями в том случае, когда нарушается законодательство и права членов профсоюза. Ведь при надлежащей организации, укомплектовании штата локомотивных бригад в соответствии с фактическими объемами движения и сокращении непроизводительных потерь рабочего времени хотя бы наполовину, во многих локомотивных депо (например, Краснодар, Батайск) можно было бы обойтись без привлечения людей к сверхурочному труду.

– Обычно в сложившейся ситуации обвиняют диспетчерский аппарат службы перевозок. Вы согласны с этим?



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

– Лишь отчасти. Создавшееся положение, действительно, осложняется неэффективным использованием рабочего времени машинистов и помощников диспетчерским аппаратом дорожного центра управления: в 2008 году зафиксированы неоднократные случаи нерационального применения бригад, неоправданное завышение их числа в обороте, следование резервом, превышение времени отдыха и т.д.

Однако особое внимание мне хотелось бы обратить на другое. В апреле – июне 2008 года правовая инспекция труда дорпрофсожа провела проверку соблюдения трудового законодательства в 12 локомотивных депо дороги. Результаты оказались неутешительными. В ряде депо отсутствует точный учет переработок, многие сверхурочные часы в отчетах незаконно отмечаются как труд в выходные дни, фактический объем переработки превышает отчетные данные.

– До какой степени это влияет на общее положение?

– Значительно его ухудшает. Ситуация и так очень сложна, а в результате такой политики в депо она становится просто неуправляемой. Именно этим вызвано то, что многие машинисты и помощники машинистов отрабатывают сверхурочно значительно больше максимально допустимых 120 часов в год и 24 часов в месяц, что многим из них предоставляется менее 4 выходных дней в месяц.

Но самое плохое – в большинстве депо нет надлежащего учета и регулирования рабочего времени локомотивных бригад, нет учета и контроля персональных переработок – не обеспечивается равномерное распределение сверхурочных среди маши-

нистов и помощников. Наибольшее количество нарушений такого рода мы выявили в депо Минеральные Воды и Туапсе.

– Нельзя ли привести конкретные примеры?

– Пожалуйста. В депо Минеральные Воды, согласно официальным сведениям, в 2007 году 205 машинистов и помощников машинистов отработали более 120 часов сверхурочно. Но это не соответствует действительности. При проверке выяснилось, что, например, машинист Педин по отчету отработал 385 часов, а фактически – 499 часов, Калужный – 325 часов, а фактически – 482, Пигушин – 279 часов, а фактически – 354 часа. Этот список можно продолжать. Такие искажения приводят к тому, что не соответствует истине и общее число людей, которые уже отработали более 120 часов. Так, согласно отчету, за 5 месяцев 2008 года в депо Минеральные Воды было 9 таких человек, фактически же их 26!

– С какой целью это делается?

– Как и во всех подобных случаях, чтобы хоть как-то «приукрасить» показатели. Но лучше от этого делается лишь на бумаге, а в жизни – хуже. В итоге неравномерно распределяется нагрузка на бригады.

Так, в апреле 2008 года некоторые машинисты в депо Минеральные Воды отработали на 7-9 часов меньше месячной нормы, а другие бригады работали по 60 – 80 часов сверх этой нормы. Одни недогружены, другие перегружены, и часть их труда оплачена в двойном размере. Это, в общем-то, прямые убытки для СКЖД. Так, машинист Будник в апреле 2008 года переработал 36 часов в пассажирском движении, а машинист Сви-

ский – 12 часов. А если бы планировать их поездки как следует, то у каждого было бы по 24 сверхурочных часа, допустимых законодательством.

– Какие еще минусы от такого подхода?

– В депо не видят ситуацию, не дают вовремя отдыхать ряду работников, что отрицательно сказывается и на безопасности движения поездов, и на состоянии здоровья людей. Конечно, нельзя проводить тут прямую связь, но... в первом квартале 2008 года в локомотивном хозяйстве увеличились потери рабочего времени из-за болезни работников: зарегистрировано более 20 тысяч дней временной нетрудоспособности (а в I квартале 2007 года было более 18 тысяч).

Это вновь приводит к росту переработок и необходимости повышенной оплаты за сверхурочные часы.

– Как же так получается?

– Во многих случаях работа в выходные дни по графику сменности не оформляется приказами, а значит, и не оплачивается в двойном размере. Кстати, не оплачивается и время технической учебы, проводимой в нерабочее время – по этому поводу правовая инспекция не раз давала разъяснения, но нарушения продолжают.

В данном случае позиция у дорожного комитета профсоюза принципиальная: мы за то, чтобы железнодорожники трудились без сверхурочных. Но уж если вы, уважаемые руководители, не умеете регулировать равномерную загрузку бригад в рамках своих возможностей, то будьте добры платить за все переработки в повышенном размере, как положено по закону.

Но ведь не всегда платят,

и это особенно тревожит. Вот смотрите, в депо Туапсе многим поездным бригадам были недоплачены большие суммы за сверхурочные часы работы. Приведу лишь один пример: машинисту Пахомову только за 4 месяца 2008 года недодали 5779 рублей – ему в двойном размере начислили лишь за один час, хотя должны были – за 137 часов. То же самое и с оплатой работы в выходные дни. Например, в депо Минеральные Воды машинист Чеханов отработал в апреле 2008 года в выходные дни 48 часов, однако в двойном размере оплачено лишь 29 часов (остальные в одинарном), т.е. человеку недодали 1320 рублей. И это не единственный пример.

Многим работникам предоставляли ежемесячно по 2-3 выходных дня вместо положенных 4. Не всегда даются локомотивным бригадам ежегодные отпуска – некоторые машинисты не были в отпусках 2 года подряд, что категорически запрещено законом. Общий недостаток – приказы о труде в выходные дни часто оформляются задним числом, без согласия работников и без ведома профкома. А порой это делается вообще без приказа!

– Проверка завершилась, что дальше?

– 12 начальникам депо даны представления об устранении 176 нарушений законодательства. По требованию инспекции работникам выплачено за сверхурочную работу и техническую учебу более 60 тысяч рублей. Во всех депо проведены семинары по правовым вопросам, оказана помощь в применении норм трудового законодательства, даны рекомендации по вопросам соблюдения режима труда и отдыха локомотивных бригад.

По представлению правовой инспекции труда привлечены к дисциплинарной ответственности 9 должностных лиц депо за грубое нарушение прав работников, а также 4 специалиста локомотивной службы дороги за недостаточный ведомственный контроль.

Президиум дорпрофсожа взял локомотивную службу под особый контроль и потребовал от руководителей всех звеньев навести порядок и устранить нарушения законных прав железнодорожников. Контрольную проверку мы будем проводить в конце года. Надеемся, что ситуация улучшится.

Мы понимаем, что локомотивщикам, к сожалению, не уйти от переработок, но при грамотной регулировке рабочего времени бригад можно обойтись без нарушений трудового законодательства, обеспечить нормальный отдых машинистов и их помощников.