

高温津贴
落实调查

有的地方多年标准不变
有的户外劳动者没拿到

新华社北京7月16日电(记者吴书光、赵小帅、袁慧晶)热!热!热!12日入伏以来,全国多地陷入持续“蒸烤模式”,南北方大范围地区最高气温达35℃以上。近期,多个部委和地方政府出台防暑降温措施应对,尤其要求高温津贴要发放到位。

多地下文应对高温天气

根据2012年出台的《防暑降温措施管理办法》,用人单位安排劳动者在35℃以上高温天气从事室外露天作业,以及不能采取有效措施将工作场所温度降低到33℃以下的,应当向劳动者发放高温津贴。

记者采访发现,由于我国各地气候条件差异较大,因此,高温津贴发放的时间、周期、标准并不统一。在发放时间上,多数省份是在6月至8月或9月之间,海南则是从4月至10月,福建是从5月至9月,期间均可发放高温津贴。在发放周期上,有的是按月发放,有的按日计算发放,而河北省则按照小时计算。此外,多数地方的发放标准是每月200多元,广东为每月150元,最高的是天津,每月630多元。

河北近期宣布,调整夏季高温津贴试行标准,即从事室外露天作业的劳动者每人每小时增加0.5元,即由1.5元调整为2元;没有防暑降温设备或有防暑降温设备但达不到降低工作场所温度效果的室内劳动者,每人每小时增加0.5元,即由1元调整为1.5元。

有的户外劳动者未拿到津贴,有的地方标准多年不变

记者采访发现,高温津贴不发放的情况仍存在。在炎热的杭州地铁6号线奥体中心施工现场,记者采访37岁的宁波人徐前,他负责现场的挖掘机械调度。6月份,他拿到了500元的高温津贴。但是,在同样的工地上,一些杂工却未领到高温津贴。贵州人代群是工地的保洁清洁工,她说并不知道高温津贴如何发放,目前只有一天领到两瓶盐汽水避暑。

记者在北京街头采访了数名建筑工人、快递员、停车场管理员等户外劳动者,他们中的很多人表示没有拿到高温津贴。有的说不了解相关政策,有的说知道政策却不敢向领导要。在北京西城区某停车场,一位管理员说:“给不给还不是老板说了算。”

此外,记者调查了解到,一些地区的高温津贴标准多年不变,未根据当地的经济发展和天气情况进行调整。

例如,广东现行的高温津贴标准制定于2012年,每人每月150元。事实上,早在2007年,广东便出台《关于公布广东省高温津贴标准的通知》:室外作业及高温作业人员每人每月150元;非高温作业人员每人每月100元。记者对比两个文件发现,除了将室内外高温津贴标准调至一致外,津贴标准始终停留在最高150元的水平。

“10年前买一瓶矿泉水五毛钱,现在涨到两块钱。但高温津贴的标准却一成不变,这不太合理。”广东某国企员工柳女士说。记者了解到,湖南现行高温津贴标准制定于2005年,每人每月150元;河南则执行2008年制定的每人每月10元的高温津贴标准。

专家建议加强对重点行业的监督,落实轮休和缩短工作时间等规定

多年来,高温津贴的落实一直是个难题,多名受访者认为,须加大监督检查力度,督促用人单位落实防暑降温的主体责任。同时,要加强对劳动者的政策宣传,提高他们的维权意识。

广东省社科院法律与治理现代化研究中心助理研究员黄硕说,有关部门每年都会进行相关执法检查,建筑、餐饮、快递等行业的问题比较突出,应将这些行业作为重点进行监督检查,严肃处理侵害劳动者权益的违法行为。

有专家建议,应该健全、完善职工高温津贴制度,及时适当调整高温津贴标准,通过工会等协助劳动者与企业平等协商,把高温天气劳动保护等写进劳动合同。

据悉,天津市已建立超高温津贴标准的动态调整机制。即把上年度的职工月平均工资除于职工月平均工资天数21.75天,再乘以12%。2016年度,天津市职工月平均工资为5265元,以此推算,2017年的高温津贴标准为每天29元。

黄硕说,高温津贴标准如何制定和调整,应举办听证会,让更多高温下的劳动者参与讨论,更好地保护他们的权益。

此外,有专家提出,除了发放津贴,还应科学调整高温下劳动者的作息时间。按照《防暑降温措施管理办法》要求,日最高气温达到35℃以上、37℃以下时,企业应当采取换班轮休等方式,缩短劳动者连续作业时间,且不得安排室外露天作业劳动者加班。但记者采访发现,仍有很多工地为了赶工期,让工人顶着烈日酷暑加班干活。

重庆市安监局总工程师何建平认为,对于违反国家劳动保障法律、行政法规有关工作时间、工资和津贴规定,侵害劳动者劳动保障权益的用人单位要依法责令其改正并给予严厉的惩戒。

(参与采访:魏董华、黄浩苑、胡林果)



▲7月13日中午,广州白云国际机场装卸工刘明超完成一个航班的货物装卸后大口喝水,在近50摄氏度的地表温度下,装卸工每天要补4升左右的水。新华社记者刘大伟摄



▲7月14日,送水工陈瑞柱冒着高温将客户的空桶回收回网点,陈瑞柱每天需要骑行25公里,给客户送近150桶水。新华社发(李嘉乐摄)



▲7月12日下午,在广州海印广场附近,摩拜单车的运维人员陈成正在搬运调单车,将单车运往地铁站附近,准备迎接下班高峰的到来,此刻地表温度已经超过50摄氏度。新华社记者卢汉欣摄



▲7月13日中午,在广东电网一带电工作业训练场,检修人员吴慧峰工作服已被汗水浸透。新华社记者卢汉欣摄

高温下的劳动者

为了你出行方便,他们正经受“烤”验

新华社上海7月16日电(记者贾远理、有之妍、刘畅)连日来,上海持续高温,让人挪不动出门的脚步,而有一些劳动者却要在高温下坚守岗位,机坪上、地铁中、火车站,烈日直射下鏖战酷暑,只为让旅客顺利出行、清凉一路。

7月15日,上海最高温度又直逼37摄氏度,而上海虹桥机场的机坪上已经突破60摄氏度的高温。一架东航的空客A320飞机降落在机坪,机务人员、行李装卸人员、机舱清洁人员、污水处理人员陆续抵达飞机下开始作业。

白花花的机坪上,热浪侵袭,工作人员还要穿着厚厚的工作服争分夺秒地工作,以维护航班运行的正常秩序。

据东航虹桥维修基地的工作人员介绍,每一个机务放行小队由一个放行人员、一个维修人员和一名勤务人员组成。每天平均放行7到8架飞机,最多9架左右,每放行一架飞机,都要为飞机做全面检查。一天下来,要在接近60摄氏度的机坪上站5个小时左右。有些飞机停靠后不久还要再出发,这时的飞机空调出风口温度将近80摄氏度。

这些经受着机坪上高温“烤”验的工作人员,用高涨的热情战斗在一线,全力保障暑运旺季期间航班的安全、正点。

记者采访了解到,夏季飞机上的毛毯需求量比平时高,平均一天有两万七千条毛毯要进行熨烫,以保证整洁。记者走进位于上海虹桥机场的毛毯车间,这里女性工作者居多,平均年龄在40岁左右。为了保证毛毯熨烫效果,车间里不使用空调,而是用风扇来降温,整个车间就像高温天的“桑拿房”。

站在四五十摄氏度高温的熨烫机边,不一会就汗流浹背,而这里的工作人员一天要工作近10小时。

夏季是地铁用电的高峰期,地铁的维保人员也在“热”情不减地进行工作。

当记者走进上海地铁梅陇基地的地铁车间时,仿佛走进了一个“大蒸笼”,到处是地铁维保人员拿着工具忙碌的身影。一辆列车刚刚入库,维保人员朱高文爬上了车顶,对车辆的空调

系统一丝不苟地进行检修,一待就是两三个小时。

梅陇基地一号线维修一部党支部书记郑磊告诉记者,夏天的地铁车间就像“桑拿房”一样,温度往往超过40摄氏度,车顶的温度更是高达五六十摄氏度,冷饮、汽水和毛巾成为必需品。

中午地面温度已逼近55摄氏度,此时上海地铁维护保障有限公司供电分公司触网检修一部检修员丁杰和他的同事们争分夺秒地在烈日下进行高空触网检修工作,这些触网检修员被称为“地铁蜘蛛侠”。记者在现场看到,在烈日炙烤下,这些检修人员的眼睛都被汗水迷蒙了,接触网金属梯的架子烫得几乎搭不上手。

据丁杰介绍,地铁接触网系统为地铁列车提供电能,是唯一无备用的关键设备,夏天的时候要特别关注电线受热变形的现象,因此触网的检修工作事关每一位乘客的出行安全。每天的工作都像是在蒸桑拿,但必须一丝不苟认真完成。

当检修人员在室外高温作业时,梅陇基地食堂的厨师们正在热火“炒”天地准备供800多名员工的伙食。食堂管理员黄晓军告诉记者,从每天早上7点一直到次日凌晨3点都提供伙食,在夏天特别提供绿豆汤、西瓜等食品缓解酷暑,让每一位员工以更饱满的姿态投入工作。

为了保证旅客出行,上海火车站加大了列车开行量。列车经过短暂的休整,又要出发了,而在站内停留的这几十分钟内,一支为列车供水的“上水队”忙碌起来,让列车“喝饱了水”再上路。

两名身穿黄色上衣的上水工正行走在轨道线路间,拖着十几斤重的橡胶水管为列车加水。列车运行和车上旅客盥洗都要用到大量清水,为列车加水的工作看似简单,但由于水箱分布在每一节车厢,列车的“修长身躯”和夏日的高温把这份工作变成与烈日的一场持久战。

在上海南站,上水工班组里有27个人,6个人为一班,每

个班工作12小时,全天合计要为约80趟列车加水,平均每人每个班步行大约十二三公里。55岁的王建民就是上水工里的一员,年龄比班组里大多数人都要大,也是一名老党员。“上水工虽然看不到旅客,但我们也是服务员,每天那么多人、那么多旅客平安出发,里面也有我们的功劳。”王建民说。

一提到火车站,旅客最先想到的不外乎售票员、客运员、乘务员。其实,除了这些直接面向旅客的服务员,在火车站内还有许许多多的“幕后英雄”,同样在为旅客的安全便捷出行而日夜努力,有些是传统工作岗位如上水工,有些则是随着“互联网+铁路”而产生的新岗位。

在上海虹桥火车站,有167台自助售(取)票机,承担了站内65%以上的售取票任务,而这些机器有几位年轻的“大家长”,他们不与旅客面对面,却实实在在地为旅客出行服务,他们负责自助售(取)票机每天加零钱、换票卷,监控机器运行状态。虽然不是露天作业,但这里的工作“热度”也不低。

每天早上,负责自助售(取)票机运行的蒋韬和10多位伙伴都要推着75公斤重的硬币和纸币在各自的自助售(取)票机之间来回奔走。遍布上海虹桥火车站的167台自助售(取)票机日均出票量在12万张左右,最高峰日达到18万张。

上海虹桥火车站是国内最大的高铁站之一,铁路车票1000张为一卷,一般每天要添加150卷左右,遇到客流高峰时超过200卷,最忙的日子里仅添加硬币每天就达3万至5万枚,约400斤左右,每次抽、取、搬、抬,哪怕是精壮小伙子也累得够呛。上海虹桥站167台自助机分布在20多个点位,一圈走下来至少两个小时。这样的路线,小伙子们每天至少要走3遍。

暑运客流高峰将延续至9月份,烈日的“烤”验还将继续。航空公司、地铁公司和铁路部门都为高温下坚守岗位的工作人员送去了降温防护用品和一些必备药品。作为旅客,给他们多一些理解、多一些宽容,也是给这些劳动者的一份清凉。