

На черговому засіданні президія дорожнього комітету профспілки обговорила стан виконання заходів за критичними зауваженнями та пропозиціями делегатів конференції трудового колективу залізниці, котрі прозвучали 26 грудня минулого року. Перелік озвучив перший заступник голови дорпрофсожу Іван Сельменський.

– Делегати конференції внесли 56 критичних зауважень, пропозицій щодо виконання зобов'язань колективного договору. Відповідно до всіх зауважень спільно зі службою організації праці і заробітної плати були розроблені заходи. Їх надіслали виконавцям. Декотрі з них вже виконані, над рештою робота ще триває.

Голова Ужгородського теркому профспілки Ярослав Афтанас вніс пропозицію про раціональне використання вагонів УЗ та іновівагонів. Начальник Тернопільської дирекції залізничних перевезень Микола Гавура зробив зауваження щодо незадовільного станційного зв'язку. Голову профкому моторвагонного депо Львів Романа Морду хвилював неповноцінний відпочинок локомотивних бригад на Ужгородському вокзалі.

У відповідь Романові Морді Ярослав Афтанас зазначив, що машиністи локомотивних бригад не відпочивають на вокзалі, а поряд, у бригадному будинку. Там спокійно і тихо, бо всі маневрові роботи проводять на станції Ужгород-2.

Начальник служби сигналізації й зв'язку Роман Залізник запевнив, що вже розроблено заходи із покращення зв'язку на Тернопільщині. Тому, варто сподіватися, що робота піде далі, ніж письмова відповідь на критичне зауваження.

Перший заступник голови дорпрофсожу Іван Сельменський

ІНФОРМАЦІЙНО-КОНСУЛЬТАЦІЙНИЙ ВІСНИК

№ 2/70 лютий 2007 р.

ДОРПРОФСОЖУ ЛЬВІВСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ

та заступник начальника залізничної-начальник служби перевезень Олександр Левицький мали спільно підготувати листа-звернення до уряду України з обґрунтування підвищення вартості за простій вагонів.

– Ми неодноразово звертали-ся з цим питанням до головного

увагу на стан пунктів обігріву на лініях, відсутність необхідного інструменту та машин для роботи колійників. Вже вкотре прозвучала пропозиція надати право на часткове використання коштів від підсобно-допоміжної діяльності на потреби підприємства.

Голова дорпрофсожу Андрій

– Частина доходів від підсобно-допоміжної діяльності залишатиметься на підприємствах, – зазначив начальник фінансової служби Роман Войцеховський. – Їх розподілятимуть на заробітну плату, податки, комунальні послуги, матеріали тощо. Що стосується ремонту колійної техніки, то нині це

ОПТИМАЛЬНИМ ШЛЯХОМ



ВІД ПОСТАНОВКИ ПРОБЛЕМ – ДО ЇХ РОЗВ'ЯЗАННЯ

управління перевезень, – сказав Олександр Левицький, – але цю проблему не можна розглядати однобоко, адже є багато нюансів. Плата за користування українським вагоном за десять днів сягає 2 763 гривень. Варто було б зрівняти плату за користування українськими та вагонами СНД.

Інженер Ківерцівської дистанції колії Олена Гнездзілова звер-

Сенишин звернув увагу присутніх на те, що начальник залізниці Михайло Мостовий після виступу делегатів запропонував оголосити 2007-й роком пунктів обігріву. Потрібно обдумати всі заходи та скласти кошторис. Андрій Сенишин передав це питання під контроль Головного технічного інспектора, котрий повинен періодично інформувати президію про те, як тривають роботи.

питання вже не актуальне. Відтепер її ремонтуватимуть на базі колишнього Чортківського оборотного депо. Також на цей рік складено перелік побутових приміщень, які потребують капітального та поточного ремонту.

У відповідь старшому касирові Світлані Перегінець щодо забезпечення квитково-друкарською стрічкою, начальник інформаційно-

обчислювального центру Едуард Рушаков зазначив, що станції та вокзали цими матеріалами забезпечує пасажирська служба.

– Торік, відповідно до потреб служб залізниці, ми уклали угоду зі службою матеріально-технічного постачання, – сказав Едуард Рушаков. – Служби через НХ отримують потрібні матеріали для забезпечення функціонування комп'ютерної техніки. Перед конференцією трудового колективу пасажирська служба отримала матеріалів на суму 70 тисяч гривень.

Головний інженер пасажирської служби Василь Рудзінський підкреслив, що матеріали вони отримали із запізненням, тож невдовзі вони потраплять на станції.

Інженер-інструктор Івано-Франківських ремонтних майстерень Петро Савчин вказав на недоліки під час прийому спеціалістів на роботу та зменшення розміру премій.

Голова дорожнього комітету профспілки Андрій Сенишин наголосив, що укомплектованість штату – це одне із найголовніших питань для керівника структурного підрозділу. Він звернувся до начальника служби кадрів, щоб спростити процедуру прийому на роботу.

– Торік Львівська залізниця посіла передостаннє місце за рівнем зарплатні, – сказав Андрій Сенишин. – Хоча розмір премії було збільшено до вісімнадцяти відсотків, але кардинально це не змінило ситуації. У чому ж причина? У нас – величезна кількість доган та дисциплінарних стягнень, які зменшують рівень заробітної плати.

Я вважаю цілком слушною пропозицію щодо зарахування часу навчання до трудового стажу, щоб хоч трохи підвищити зарплатню молодим робітникам та фахівцям. Це потрібно закріпити на рівні Укрзалізниці. Залізниця не забезпечує молоді житлом, зарплатня порівняно із старшими працівниками набагато менша. Потрібно подбати про те, щоб у молоді було більше підстав цінувати свою роботу, – завершив Андрій Сенишин.

Чому так важко проходити медичні обстеження?

До медичної служби Львівської залізниці та голови дорпрофсожу звернулися адміністрація та профспілковий комітет Львівської дистанції сигналізації та зв'язку з проханням вирішити проблеми проходження медичної комісії в клінічній лікарні Львівської залізниці. Зв'язківці скаржаться на організацію процедури медоглядів. До кожного лікаря заходять ще й хворі, тож потрібно вистояти довгі черги. Кабінети для медкомісії розкидані по всій лікарні, що створює багато незручностей.

На президії дорпрофсожу ситуацію з медоглядами прокоментував заступник начальника медичної служби Василь Городиський:

– Вказівкою начальника медичної служби залізничників Львівського вузла перерозподілили для проходження медичного огляду. Відтепер працівники Львівських дистанцій сигналізації та зв'язку, електропостачання та водопостачання, воснізованої охорони, Львівської дирекції залізничних перевезень, відбудовчого поїзда проходять медогляд у клінічній лікарні Львівської залізниці.

Досі дорожня поліклініка на вулиці Повітряній щороку обстежувала понад дев'ять тисяч залізничників, клінічна лікарня – лише дві тисячі. А діагностичні потужності лікарні набагато різноманітніші. Через збільшення кількості раптових смертей ми змушені посилили вимоги до медичних оглядів.

Відділи кадрів підприємств мали подати затверджені графіки для регламентації роботи лікарської експертної комісії і рівномірного роз-

поділу навантажень. Нині узгоджена лише половина графіків.

Тому й виникла ситуація, що змальована у зверненні. Перепрошуємо за незручності, що виникли. Тут недопрацювали і медики, і відділи кадрів. Ми вже вжили низку заходів, які надалі дадуть змогу уникнути ускладнень.

Під час медичних оглядів кожному розписуємо обстеження, які потрібно зробити до наступного разу. Та, зазвичай, ніхто цього не робить, зате в день комісії хочуть встигнути все й одразу. Лікарі ж не можуть ухвалити експертного рішення без потрібних обстежень.

Головний лікар клінічної лікарні Львівської залізниці Ольга Палій запевнила, що в лікарні є всі умови та сучасна апаратура для того, щоб робити повноцінні та якісні обстеження.

Натомість перший заступник голови дорпрофсожу Іван Сельменський наголосив, що проблема полягає в раціональній організації часу для медоглядів. “Ми зробимо пробний медогляд, щоб на практиці переконатися, чи в лікарні є всі умови для того, щоб швидко та без труднощів пройти цю процедуру”, – підкреслив Іван Сельменський.

– Вважаю, що конфліктна ситуація виникла тому, що досі медогляд в цих працівників відбувався в залізничній поліклініці, – продовжив думку голова дорпрофсожу Андрій Сенишин. – Лікарі вже знали всі захворювання людей, що до них приходили. Тому це займало менше часу. Тепер усі обстеження потрібно робити знову. Медогляди для залізниці коштують 11 мільйонів, тому і медичні працівники, і залізничники повинні ставитися до цієї справи відповідально. Адже насамперед це безпека руху та здоров'я людей.

Поки “грим не вдарить”...

Більшість їдальень не готові до роботи в екстремальних умовах

Президія дорожнього комітету профспілки розглянула питання виконання наказу начальника залізниці про забезпечення харчування працівників, зайнятих на ліквідації наслідків транспортних подій. Цим документом визначені двадцять дві базові їдальні. Кожен заклад повинен мати постійний запас продуктів, посуду з розрахунку на 150-200 осіб та чотири термоси по 36 літрів і п'ять – по десять літрів.

– Перевірка засвідчила, що їдальні зовсім не готові до роботи на випадок ліквідації наслідків транспортних подій, – розповів Головний технічний інспектор Богдан Нечай. – Заклади харчування у моторвагонному депо Львів, Стрийському локомотивному депо та вагонному депо Дрогобич не забезпечені необхідним запасом продуктів. Їдальня в оборотному депо Королево взагалі не працює, запасів продуктів і термосів немає. Її закрили після ліквідації наслідків на мості в Королево. В оборотному депо Сарни їдальня забезпечена посудом лише наполовину, а в їдальні Коломийського локомотивного депо посуду нема взагалі. Термоси є лише в чотирьох структурних підрозділах – Львівському та Тернопільському пасажирських вагонних депо, Стрийському та Ковельському ло-

комотивних депо. За такого стану справ просто неможливо своєчасно організувати харчування тих, хто працюватиме на ліквідації наслідків аварій.

Цю ситуацію також прокоментував заступник головного ревізора залізниці з безпеки руху поїздів та автотранспорту Мирон Дацко:

– Я вважаю, що потрібно звернути увагу на це начальників служб, яким підпорядковуються підприємства із зазначеними їдальнями. Заклади харчування в Рівному, Ковелі та Здолбунові продуктами й термосами забезпечені на 80 відсотків. У решті ж їдальень є принаймні мізерний запас харчів, проте, зовсім немає термосів. Не вистачає 80 десятилітрових і 64 тридцятишестилітрових термосів. Перед початком президії я спілкувався з начальником служби матеріально-технічного постачання. Замовлення на термоси надійшли лише від чотирьох підприємств. Ми це питання контролюватимемо й надалі, але просимо профспілку теж зробити на ньому акцент.

– Цю проблему залишили напризволяще, – підсумував голова дорожнього комітету профспілки Андрій Сенишин. – Відбудовні потяги всім необхідним забезпечені, запас продуктів оновлюють постійно, а от керівники структурних підрозділів, чий їдальні визначені наказом, не дуже переймаються цим питанням. До ліквідації наслідків аварій задіюються люди, які часто перебувають далеко від дому. У нас немає жодного морального права позбавляти їх теплої їжі та найнеобхідніших зручностей.