

# Реформування залізничного транспорту має відбуватися лише на користь держави, галузі та її працівників

Рада профспілки залізничників і транспортних будівельників України вважає за неможливе прийняття запропонованого Мінтрансв'язку проекту Державної Програми реформування залізничного транспорту всупереч схваленій розпорядженням Кабміну від 27.12.2006 р., № 651-р «Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту», якою передбачається створення на базі Укрзалізниці і підпорядкованих їй залізниць та інших підприємств, установ, організацій залізничного транспорту Державної акціонерної компанії «Українські залізниці», 100 відсотків акцій якої належатимуть державі.

Наполягаємо на принциповому вирішенні одного з питань реформування залізничного транспорту – скасування рішення Мінтрансв'язку «Про внесення змін до переліків підприємств, установ і організацій, що входять до сфери управління Міністерства» (наказ № 463 від 18.04.2008 р., прийнятий без обговорення і консультацій з керівництвом Укрзалізниці і Радою профспілки), яким підприємства залізничного транспорту, що не входять до складу залізниць, передбачено передати у безпосереднє підпорядкування міністерству. Про це Голова профспілки Вадим Ткачов наголосив під час наради за участю заступника Міністра транспорту та зв'язку Володимира Бадагова, фахівців міністерства, Укрзалізниці і Ради профспілки щодо опрацювання питань з реформування залізничного транспорту та прийняття узгоджених рішень.

На жаль, Мінтрансв'язку не змінило своєї позиції стосовно моделі реформування залізничного транспорту України, яку не підтримують ані фахівці та працівники галузі, ані Рада профспілки. Лідер профспілки підкреслив, що профспілкова сторона не згодна з тим, що у реалізації найважливішого для галузі питання не беруться до уваги слушні пропозиції та думки висококваліфікованих фахівців залізничного транспорту і профспілки.

На знак протесту представники галузевої профспілки залишили зал засідання. Свою принципову позицію щодо реформування галузі профспілка відстоюватиме й надалі.

У 2008 році Міністерство транспорту та зв'язку внесло певні корективи у Програму реформування галузі, які, на думку Ради профспілки, суттєво впливають на процес реформ. Пропонується на базі залізниць створити Державне підприємство (ДП) «Українські залізниці», інші підприємства залізничного транспорту передати у безпосереднє підпорядкування міністерства, а вже згодом, через три роки, створити Державну акціонерну компанію.

На думку Ради профспілки, видання наказу № 463 є поспішним та економічно необґрунтованим, оскільки призводить до порушення єдиного технологічного процесу перевезень і суперечить чинному закону України «Про залізничний транспорт».

Вилучення підприємств згідно з наказом № 463 зі складу Укрзалізниці неминуче призведе до подорожчання їх продукції, зростання собівартості перевезень вантажів і пасажирів, експлуатаційних витрат і, як наслідок, – до зменшення відрахувань до Держбюджету.

Виведення зі складу Укрзалізниці окремих підприємств і підпорядкування безпосередньо Мінтрансв'язку створює умови для їх роздержавлення і розпродажу.

Усе це негативно позначиться на організації роботи залізничного транспорту, забезпеченні потреб держави і населення у перевезеннях.

**Відділ інформації Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України**

## На дільниці Шкло-Львів били вікна



Як з'ясувалося, кидають каменюками по вікнах поїздів і дорослі, і підлітки. Причина хуліганства - агресія, викликана безробіттям, проблемами в сім'ї, на роботі, алкогольне сп'яніння чи просто бажання розважитися. Правопорушники не замислюються над тим, що не тільки нищать рухомий склад, яким, можливо, і самі часто їздять, але й можуть завдати серйозної шкоди пасажирам, провідникам чи машиністам, адже досить часто величезні каменюки пробивають шиби наскрізь, залітаючи до вагонів. На щастя, 10 та 12 квітня каміння, що поцілило у вікна вагонів приміських електричок на дільниці Львів-Шкло не завдало шкоди пасажирам, але рухомий склад таки понищило.

Десятого квітня на шляху прямування приміського електропоїзда ЕР-2 № 6121 сполученням Львів-Шкло невідомі на перегоні Затока-Янтарна розбили камінням дві кватирки і три зовнішні вікна. Наскрізь розбиті кватирки у першому та восьмому вагонах, а зовнішні шиби у другому, третьому та шостому вагонах. Дванадцятого квітня інцидент на цій дільниці повторився. Цього разу три шиби було розбито у другому вагоні електропоїзда

№ 6124 сполученням Шкло-Львів.

Варто відзначити, що випадки побиття вікон у поїздах неодинокі на залізниці. Від початку року у приміському рухомому складі тільки моторвагонного депо Львів зафіксовано 10 випадків, внаслідок чого розбито 16 вікон.

– Побиття вікон – це серйозна проблема для Львівської залізниці, – каже начальник служби приміських пасажирських перевезень Мирон Дацко. – Адже залізниця, надаючи послуги пасажирам, автоматично гарантує їм безпечну поїздку. А такі хуліганські дії загрожують безпеці пасажирів. Тому ми звернулися до правоохоронних органів з проханням знайти і притягти до відповідальності хуліганів та провести роз'яснювальні бесіди в школах населених пунктів, які знаходяться поблизу залізничних об'єктів. Та й батьки не повинні стояти осторонь проблеми і належними чином дбати про виховання дітей.

Також Мирон Дацко зазначив, що Львівська залізниця зазнає значних збитків, пов'язаних з відновленням рухомого складу після таких «кам'яних атак». Окрім цього, на ремонт вагонів витрачається чимало часу, що може призвести не тільки до зриву руху приміських поїздів, а й взагалі відміни деяких електричок на певних напрямках.

**Дмитро ПЕЛИХ**

## ШАНОВНІ КОЛЕГИ!

Указом Президента України від 18 серпня 2006 року № 685/2006 в нашій державі офіційно встановлено День охорони праці, що відзначається щорічно 28 квітня у Всесвітній день охорони праці.

Організаційним комітетом ухвалено рішення провести в період з 22 по 28 квітня 2009 року Тиждень охорони праці з нагоди Дня охорони праці в Україні та Всесвітнього дня охорони праці. Вирішено підтримати рекомендацію Міжнародної організації праці (МОП) та провести його під девізом «Життя та здоров'я на робочому місці – основне право людини».

Мета заходу – привернення уваги кожного роботодавця і працівника до усунення або досягнення мінімально можливого (допустимого) рівня виробничих ризиків, до профілактики виробничого травматизму і професійної захворюваності, формування загальної культури охорони праці та свідомого ставлення до цих питань.

Згідно з обліковими даними, за 2008 рік в Україні на виробництві сталося більше 16 тис. випадків травмувань працівників, з них 1005 – зі смертельними наслідками. Рівень ризику загибелі або травмування працівників у розрахунку на 100 тис. працюючих залишається вищим, ніж в інших розвинених країнах світу.

Актуальним завданням в сфері промислової безпеки та охорони праці на сьогодні в Україні є: посилення відповідальності організаторів (власників) виробництва за невиконання вимог безпеки; не своєчасне визначення виробничих ризиків та вжиття запобіжних заходів; не вирішення соціальних питань в умовах економічної кризи.

У рамках підготовки до відзначення Тижня охорони праці Організаційним комітетом схвалено План заходів, яким передбачено проведення на національному, галузевому та регіональному рівнях комплексу заходів (семинарів, конференцій, виставок, засідань круглих столів, дискусій, відвідувань підприємств тощо).

Організаційний комітет закликає керівників всіх підрозділів, профспілкових організацій активно включитися в цю роботу та провести з 22 по 28 квітня 2009 року Тиждень охорони праці на кожному підприємстві, визначити та вжити додаткових заходів щодо запобігання нещасним випадкам на виробництві та профзахворюванням, підвищення рівня безпеки та умов праці.

Закликаємо усіх працівників проаналізувати організацію своєї роботи та вжити вичерпних заходів, щоб запобігти нещасним випадкам і професійним захворюванням не лише 28 квітня, але й впродовж усього року.

**В.о. начальника ДТГО  
"Львівська залізниця"  
Богдан ПІХ**

**Голова дорожнього  
комітету профспілки  
Андрій СЕНИШИН**

## Ще два відмінники і один трійочник...

Моє інтерв'ю «Я не вірю, що з поганого студента вийде добрий фахівець», надруковане у газеті «Львівський залізничник» від 10 квітня 2009 року, набуло неочікувано широкого розголосу у Львівській філії Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В.Лазаряна і дуже ретельно обговорювалося серед студентів та викладачів. У процесі обговорення студенти підказали мені, що я забув назвати двох відмінників, і я пообіцяв їм, що виправлю цей свій прорахунок.

Отже, на четвертому курсі вже впродовж трьох років вчиться на відмінно студент-колієжник Прус Юрій Володимирович, який у 2008 році за відмінне навчання був переведений з контрактної форми навчання на бюджетну і після закінчення університету поїде на роботу до Бродівської дистанції колії.

На другому курсі колієжників свого часу навчалися два однофамільці Бабії – Богдан та Сергій. Тепер навчається лише один – Бабій Богдан Йосипович – відмінник, направлений на навчання Ковельською дистанцією колії. А Бабій Сергій, який отримував оцінки не вище «трійки», перевівся на безвідривну форму навчання, але і там зірок з неба не хапає, і якщо буде й далі так вчитися, то ми йому скажемо: «Прощай...»

**Степан ДОВГАНЮК, директор Львівської філії ДНУЗТ ім. академіка В.Лазаряна, кандидат технічних наук, приват-професор**

## Роз'їзні квиткові касири почали роботу

Для покращення обслуговування пасажирів у поїздах приміського сполучення та збільшення надходжень коштів від приміських пасажирських перевезень із 15 квітня цього року в поїздах працюють роз'їзні квиткові касири. Як повідомив заступник начальника служби приміських пасажирських перевезень Віктор Корзун, наразі ними охоплено тільки приміські поїзди Львівської дирекції залізничних перевезень.

– Роз'їзні касири працюють в найбільш заселених електричках, – каже Віктор Корзун. – Вони допомагатимуть провідникам облічувати пасажирів, адже відомо, що на ранкових та вечірніх рейсах заселеність у поїздах становить понад 100 відсотків. За таких умов двоє-троє провідників не завжди встигають задовольнити потреби всіх пасажирів. А більшість пасажирів зазвичай їде не далі 5-10 зони без квитків. Тож саме їх потрібно привчити купувати повні квитки.

**Дмитро ПЕЛИХ**