



У рамках проведення інформаційного дня з профактивом залізниці 4 червня в Будинку науки і техніки локомотивного депо Львів-Захід відбувся семінар-нарада голів ревізійних комісій профспілкових організацій залізниці.

Семінар-нараду відкрив голова дорожнього комітету профспілки Андрій СЕНИШИН, який розповів про ситуацію на залізниці, чим сьогодні займається профспілка магістралі, а також попросив голів ревізійних комісій спонукати голів профкомів ефективно та економно використовувати профспілкові кошти. Як зазначила завідувача фінансовим відділом дорпрофсожу Стефанія Семак, така нарада мала на меті активізувати роботу ревізійних комісій та посилити громадський контроль за діяльністю профспілкових комітетів. Для цього було розроблено перелік питань, на які потрібно звернути увагу при проведенні перевірки профкомів. Голова ревізійної комісії дорожньої профспілкової організації – головний бухгалтер об'єднаного профкому Львівської дирекції залізничних перевезень Ольга Боровець загострила увагу присутніх на Статуті й Положенні про ревізійні комісії профспілки залізничників і транспортних будівельників України, норми яких визначають роботу ревізійних комісій.

Про порядок ведення обліку членів профспілки, як повинно проводитися виконання критичних зауважень та постанов, які приймає профспілка, розповів завідувачий відділом організаційної та кадрової роботи дорпрофсожу Олег Тхір. Головний правовий інспектор дорпрофсожу Володимир Шрамко ознайомив присутніх із порядком розгляду скарг, заяв, листів і пропозицій, а також із Законом України "Про професійні спілки, їх права та гарантії діяльності".

Поки відбувався семінар-нарада голів ревізійних комісій, у великому залі Палацу залізничників голова дорпрофсожу Андрій Сенишин та працівники апарату дорожнього комітету профспілки проводили інформаційний день профспілки. Такі зустрічі з профактивом стали традиційними, а отриману інформацію голови профкомів зобов'язані передавати

трудовому колективу свого підприємства.

Виконавчий директор "Лікарняної каси Львівської залізниці" Юрій КОСТЮЧЕНКО розповів про неприємні нюанси, що виникають у роботі "Лікарняної каси":

– У деяких лікарнях медики примушують людей підписувати заяви на ім'я виконавчого директора або навіть використовують старі бланки страхової компанії для того, щоб була проведена компенсація витрат. Це є зайвим, тому що ми з лікарнями працюємо на умовах договору. Такі випадки були у Рівному та Ужгороді. Аби люди краще розуміли що таке Лікарняна каса, варто продовжувати роз'яснювальну роботу. Коли залізничники лікуються у незалізничних лікувальних закладах, то трапляються випадки, що до заяви додають чеки без назв медичних установ, не вказують куди саме потрібно перерахувати гроші. Через це ми вимушені займатися ще й розшуковою роботою, тому просив би на заявах вказувати хоча б свій контактний телефон. Також хочу наголосити на тому, що після лікування людини в іншому медичному закладі, ми оплачуємо, згідно з нашим положенням, те, що є в листах призначень, заповнених лікарями. Нерідко лікарні не видають листків призначень і ми можемо лише здогадуватися, чому вони цього не роблять. Тому треба щоразу людям більше розповідати про Лікарняну касу. Віднедавна укладено договори з клінічними лікарнями інших залізниць. Членські квитки вже друкуються, кожен член Лікарняної каси отримає квиток безкоштовно, і цей документ стане своєрідною "перепусткою".

Голова дорпрофсожу Андрій Сенишин з цього приводу зазначив:

– Випадки, коли завідувачі відділень лікарень посилають залізничників купляти ліки за власні кошти, неприпустимі. А такий випадок був в Ужгороді. Щоправда, тоді ще не вступила в силу робота Лікарняної каси, але цього залізничника повинні були полікувати, тому що начальник залізниці для медичної служби виділив 700 тисяч гривень, аби лікарні змогли лікувати залізничників у той період, коли Лікарняна



## ІНФОРМАЦІЙНИЙ ДЕНЬ:

каса ще не запрацювала. Трапляються такі випадки, коли головні лікарі навіть не знають, звідки надійшли кошти, і відправляють хворих до аптек за ліками. Це – порушення, за які головні лікарі повинні відповідати. Тому ми не дозволимо підривати авторитет Лікарняної каси, довіру до неї. Щодо таблиці розподілу коштів Лікарняної каси на випадок госпіталізації, то вона була надрукована в газеті "Львівський залізничник", та все ж пропоную прийняти рішення надрукувати цю таблицю ще раз і відправити її в усі профспілкові комітети, а голови профспілкових комітетів разом із начальниками відділів кадрів упродовж тижня повинні обійти всі цехи, пояснюючи людям принципи роботи Лікарняної каси, щоб люди в повному обсязі володіли цією інформацією. Нам потрібна повна прозорість і максимальна поінформованість залізничників у всіх питаннях діяльності Лікарняної каси.

Головний інженер залізниці-перший заступник начальника залізниці Володимир КИСЕЛЬОВ розповів про заходи із законодавчого забезпечення приведення у відповідність структурних змін на залізничному транспорті та удосконалення системи організації управління:

– Як член робочої групи

Укрзалізниці з обговорення питання реформування залізничного транспорту я працював над детальним аналізом можливих форм реформування залізничної галузі. Переважною більшістю Міжвідомчої робочої групи було визначено, що більш прийнятною альтернативною державному підприємству формою для першого етапу реформування є державний концерн. Створення концерну дасть можливість упорядкувати організаційну структуру залізничного транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу, включивши до його складу залізниці та всі державні підприємства галузі – юридичні особи, і зберегти за підпорядкованими залізницям підрозділами (вагонні й локомотивні депо, дистанції колії, дистанції електропостачання і т.д) статус відокремлених структурних підрозділів. Наступний етап реформування здійснюватиметься безпосередньо за рішенням Кабінету Міністрів України, що унеможливить здійснення будь-яких дій стосовно державного майна. Міністерство транспорту і зв'язку вперто відстоює свій варіант реформування, позбавляючи залізниці права юридичної особи, вилучаючи із технологічного ланцюга окремі підприємства. Цього допускати не можна. Вважаємо,

що на сьогоднішній день ще не настав час для проведення якихось структурних змін. На нещодавній міжнародній нараді, де ми мали можливість почути про досвід інших держав у реформуванні залізничного транспорту з'ясувалося, що угорці внаслідок реформування не одержали бажаного результату. Вони відверто сказали, що потрібно було розпочинати цю роботу, коли в державі панувала стабільність.

Тому бажання саме зараз провести таку реформу в нашій державі є підтвердженням того, що робиться це не в інтересах вдосконалення роботи залізничної галузі. Керівництво Мінтрансзв'язку, на нашу думку, недостатньо відповідально підходить до реформування галузі, а завтра ми можемо зупинитися і це будуть надзвичайно тяжкі наслідки для держави. Ми не погоджуємося з таким підходом до здійснення реформування, тому прошу профактив підтримати у цьому адміністрацію Львівської залізниці.

Завідувачий відділом організаційної та кадрової роботи дорпрофсожу Олег ТХІР зупинився на питаннях проведення звітів у первинних профспілкових організаціях, про планування роботи комітетів профспілки усіх рівнів, що проводиться на принципах глас-