

Голова дорпрофсожу Андрій СЕНИШИН: “Тільки разом ми – сила”



– Укладання колективних договорів між адміністрацією та профспілками дає нам можливість брати активну участь у вирішенні виробничо-фінансових та соціальних питань. Це – дієвий механізм захисту прав людини і інтересів працівників залізниці, збереження пільг та соціальних гарантій залізничникам.

За підсумками 8 місяців середня заробітна плата зменшилася на 221 грн (9,25%). Причина – зменшення обсягів перевезень. У нашому регіоні – а це територія семи областей України – маємо значний спад у показниках відправлення вантажів по всіх відділках у порівнянні з минулим роком. У Львівській дирекції він становить 59,3%, у Тернопільській – 72%, у Рівненській – 62%, в Івано-Франківській – 86% і в Ужгородській – 56,6%.

Єлизавета БОЮС, голова профкому станції Батьово, інженер з охорони праці:

“Залізничникам потрібен формений одяг”



– Умови колективного договору в основному виконуються, але треба звернути увагу на стан забезпечення спецодягом. Часто буває так, що ми отримуємо його не в повному обсязі, замість костюмів і утеплених чобіт та черевиків машина привозить зі складу лише сигнальні жилети та рукавиці. У нас на станції із 300 працівників тільки 85 чоловіків, а от для жінок таких професій, як оператор СТЦ, приймальник поїздів, прийомо-здавальник вантажу, сигналіст, чергова по парку немає нормального спецодягу. Все – чоловіче і великого розміру. То як можна вимагати від жінок, щоб вони його носили? Ще одна проблема – забезпечення форменим одягом. Останні шість років його взагалі немає, адже він обов'язковий для чергових по парку та по станції.

Наступне важливе питання – роз'їзд Салівка, де з метою пошуку контрабанди на вимогу митників відкривається практично кожен вагон. За 8 місяців поточного року було відкрито 9304 вагони у 331 поїзді. У жодному випадку контрабанди не виявлено, проте дуже зросло навантаження на наших приймальників поїздів. При нормальній технології на станції працює 1 приймальник поїздів. Щоб не мати затримок на кордоні, ми вимушені направляти на цю роботу 2-3 осіб. Тобто їм необхідно у кожному вагоні зняти пломби і закрутки, перевірити за кодами кожен вагон на драбині, скласти акти. Це питання не раз порушувалося на рівні Укрзалізниці, тому що аналогічна проблема є і на інших прикордонних станціях, але досі нічого не вирішено. З настанням зими починається ожеледиця, зростає ризик у роботі приймальника, якому

доводиться лізти по драбині на кожен вагон.

Григорій КАЛІНЮК, начальник дільниці Чернівецької дистанції сигналізації і зв'язку:
“Зв'язківцям вкрай потрібен транспорт”

– Виконання виробничих показників у нашій службі залишається високим, але далеко не завжди для цього створені необхідні умови. Насамперед хочу звернути увагу на стан забезпечення необхідними матеріалами, запасними частинами і комплектуючими. Ось простий приклад – зараз багато нарікань на якість зв'язку та претензій до нашої дистанції. Довжина лінії зв'язку у нас перевищує 500 км, капітальний ремонт уже довгий час не проводиться через відсутність дроту, ізоляторів та траверсів. Ми давно вже використовуємо все, що можна хоч якось відремонтувати. Старі дроти дуже важко якісно з'єднати між собою за допомогою скрутки. Колись для цього використовувалися термітні шашки та їх вже давно немає. Нам дуже бракує дрезини для доїзду наших спеціалістів на аварійні дільниці. За попередні роки скоротився рух приміських поїздів, змінився графік руху пасажирських поїздів, відмінено ряд зупинок на дільниці Коломия-Чернівці. Все це погіршило умови доїзду наших працівників до місця роботи, не кажучи вже про виїзди на усунення пошкоджень. Після зустрічі з керівництвом залізниці та дорпрофсожу ми отримали 5 велосипедів, але нашим механікам потрібно ще стільки ж велосипедів. Крім того в дистанції практично відсутній дріт та деякі види кабелю.

Наш колектив вносить пропозицію передбачити можливість виплати вартості путівок на оздоровлення у розстрочку на 3 місяці через бухгалтерію. Бо сьогодні багато наших працівників відмовляються від путівок через відсутність грошей. Крім того, просимо відновити раніше діючий порядок надання матеріальної допомоги на оздоровлення.

Олександр ЗАГОРҀЙКО, старший майстер локомотивного депо Львів-Захід:

“У локомотивників немає запчастин для ремонту рухомого складу”



– Колектив нашого депо зробив кілька суттєвих зауважень та пропозицій до колективного договору. Вважаємо, що не виконуються необхідні заходи із підготовки структурних підрозділів депо до роботи у зимовий період, передбачені 27 пунктом колективного договору. У переліку запчастин для тягового рухомого складу є чимало позицій, яких впродовж цього року ми взагалі не отримували. Не в повному обсязі виконуються вимоги пункту 6.2. колективного договору щодо забезпечення працівників спецодягом, спецвзуттям, засобами індивідуального захисту, засобами та хімікатами для очистки спецодягу.

Від працівників депо не було нарікань стосовно лікування у стаціонарних умовах за рахунок лікарняної каси. Хоча впродовж перших місяців після заснування лікарняної каси було багато питань щодо організації її роботи, та всі вони зняті після отримання вичерпної інформації і люди загалом задоволені. Ми пропонуємо розглянути можливість вступу до лікарняної каси пенсіонерів та членів їхніх сімей”.

Роман МОРДА, голова профкому мотрвагонного депо Львів:

“Графіки руху приміських поїздів треба переглянути”



– Хочу торкнутися кількох проблем, що перешкоджають збільшенню фінансових надходжень від перевезень. Перш за все, чинний наказ №247/Н від 30 травня 2003 р. “Про порядок взаємодії в роботі контролерів-ревізорів та провідників в поїздах приміського сполучення” насправді не визначає ревізорам завдання із збільшення штрафів, які накладаються на безквиткових пасажирів. За цим наказом їхня робота спрямована лише на перевірку роботи провідників у поїздах, решту завдань покладено на служби та дирекції. Чи мають ревізори законне право виписувати тарифи проїзду без штрафів у поїздах підвищеної комфортності, де зупинки електропоїздів на станціях з квитковими касами та ще й брати письмові пояснення від безквиткових осіб?

Пропоную передати у підпорядкування службі приміських пасажирських перевезень всіх працівників, задіяних у приміських перевезеннях: квиткові каси з касирами, приміські вокзали, ревізуючі та контролюючі органи для налагодження замкнутого циклу управління та контролю.

Графіки поїздів формуються так, що електропоїзди повинні прибувати до станції Львів з усіх напрямків: Моршин, Лавочне, Мукачєво, Мостисьька, Шкло, Сянки, Трускавець та інших до 8 години ранку і відправлятися після 20.00. Чи доцільно “підв'язувати” графіки руху електропоїздів під всі станції, втрачаючи платоспроможного пасажиря? Адже пасажиря часто не влаштовує такий графік і він віддає перевагу маршрутним таксі.

Аналіз надходжень збору коштів провідниками показує, що у вівторок, середу та четвер добова виручка становить 20-25 тис. грн, в інші дні – 40-50 тис. грн. Окремі поїзди завантажені понад 200%, в інших пасажирів майже немає, проте поїзд слідує із усіма зупинками. Виходячи з цього, пропонуємо ще раз переглянути графіки руху поїздів. Наприклад відправлення зі станції Ужгород варто пересунути з 4.49 на 6 годину ранку бо як пасажирів добиратися на вокзал серед ночі? Так само доцільно побудувати графік руху так, щоб переважна більшість приміських поїздів поверталися до Львова не пізніше 22.30, доки ще функціонує міський транспорт.

Марія ПОМАЗАНКО, голова профкому вагонного депо Здолбунів:

“Лікарняна каса доводить свою ефективність”



– Я хочу зупинитися на питанні лікарняної каси, оскільки це – серйозна перспектива для лікування наших працівників. Ось простий приклад – наш працівник 12 днів перебував на лікуванні у відділенні травматології. Всі медичні послуги згідно з призначенням лікуванням були сплачені лікарняною касою. І за період моєї роботи таких прикладів є чимало.

Михайло ТОМАШ, головний інженер будівельного управління №5:

“Нормальні побутові умови допоможуть працювати краще”



– Будівельники весь час перебувають у роз'їздах, змінюючи місце дислокації відповідно до споруджуваних чи ремонтуваних об'єктів. Тому дуже важливо, щоб будівельники мали нормальні побутові умови, адже вони працюють на повітрі і дуже часто відірвані від домашніх побутових умов. Для цього потрібно небагато: електрочайники, холодильники і все інше, щоб люди скрізь почували себе комфортно, адже вони весь час працюють далеко від дому.

Любов ЛУЩИНЬСЬКА, інженер, голова профкому Чортківської дистанції колії:

“Не вистачає акумуляторних ліхтарів...”



– У поточному році у нас було заплановано чимало робіт, в т.ч. капітальний ремонт залізничного переїзду та оновлення пункту обігріву. Ці завдання виконано. У вересні здано в експлуатацію залізничний переїзд, на якому замінено переїзний настил, рейки, шпали та лотки, встановлено нову огорожу, зроблено пішохідну доріжку. Завершено роботи з оновлення пункту обігріву на станції Хоростків – нині тут є холодильник, мікрохвильова піч, електрочайник, посуд, нові меблі, сушарня для спецодягу та спецвзуття, санвузол.

Однак ще не повністю вирішено питання забезпечення колійних бригад акумуляторними ліхтарями – потребуємо 53 ліхтарі, а маємо лише 33. Щодо Лікарняної каси, то працівники, які перебували на лікарняному, позитивно оцінюють її роботу.

Рудольф ПАВЛИК, голова об'єднання ветеранів Львівської залізниці:

“Пропоную матеріально заохочувати пенсіонерів, нагороджених знаком “Почесному залізничнику”



– Ми вдячні керівництву залізниці та дорпрофсожу за матеріальну допомогу учасникам бойових дій з нагоди Дня перемоги, грошові заохочення до ювілеїв, а також пільгові путівки для оздоровлення в Судак. Разом з тим просимо розглянути можливість надання щомісячної допомоги у розмірі 50 гривень нашим ветеранам, нагородженим знаком “Почесному залізничнику”, як це практикується на інших залізницях України. Звертаюся також до керівників структурних підрозділів, голів профкомів, щоб вони не забули про матеріальну допомогу ветеранам – почесним залізничникам з нагоди нашого професійного свята.

Просимо відремонтувати два приміщення в будинку культури станції Тернопіль, де ветерани планують заснувати вузловий музей.

(Продовження – на 6 стор.)