



Профспілка – надійний партнер адміністрації

На засіданні професійної секції працівників вагонного господарства голови профкомів вагонних депо України проаналізували співпрацю керівництва та профспілки у вирішенні важливих соціальних питань



Голова дорпрофсожу Андрій Сенишин привітав учасників секції – гостей з інших залізниць України та розповів про роботу дорожнього комітету профспілки Львівської залізниці:

– Через зменшення об'ємів перевезень ситуація на нашій залізниці складна. У Західному регіоні, на жаль, не працюють великі підприємства, які раніше були нашими клієнтами. У січні Львівська залізниця заробила лише 70 млн грн, а Південно-Західна – 195 млн грн, Одеська – 240 млн грн, Південна залізниця – 256 млн грн, Донецька і Придніпровська залізниці – по 360 млн грн. Однак фонд оплати праці на залізницях майже однаковий, щоправда, дещо більший на Донецькій залізниці. Незважаючи на скрутне становище, на конференції трудового колективу 22 вересня 2009 року ми вирішили, що не буде звільнення по скороченню штату працівників.

Турбота про людей, їхні умови праці – основне завдання профспілки. У минулому році ми зуміли покращити роботу працівникам на посту ЕЦ у Ковелі. Ми відкрили мийні комплекси у моторвагонному депо та в пасажирському вагонному депо Львів. Раніше вагони милися вручну – швабрами, а тепер все автоматизовано і має значно кращий ефект. Подбали про обігрів і обдуб стрілок на гірських станціях, зокрема, у Сянках. Домоглися, щоб у господарстві сигналізації та зв'язку відремонтували дахи, які були в незадовільному стані. Серед соціальних проектів – нам вдалося закласти перший камінь на місці будівництва майбутнього житлового будинку для залізничників, проте зазначу, що зараз залізниця не має змоги будувати житло для черговиків, ми переходитимемо на іпотечне будівництво.

У березні виповниться рік, відколи на нашій залізниці діє Лікарняна каса, ініціатором створення якої була профспілка. Зазвичай у середньому Лікарняна каса виплачує щомісяця 840-860 тис. грн на медикаменти та харчування. Гірша ситуація була у листопаді під час епідемії грипу. У нас 90% працівників є членами Лікарняної каси, ми виготовили для них членські квитки. Півроку працівники залізниці сплачували членські внески у розмірі 25 грн, а потім на конференції трудового колективу адміністрація вирішила додати кожному працівникові 8 грн допомоги і тепер у Лікарняну касу кожен сплачує по 33 грн. Ми відразу збільшили виплати на лікування, харчування, ремонт апаратури. Окрім цього, серед залізничників є хворі працівники, які потребують складних і дорогих операцій, Лікарняна каса має право виплачувати їм від 3 000 грн до 6 500 грн, а в окремих випадках і більше. Для потреб нашої лікарні було закуплено реанімобіль, вартість якого – понад 600 тис. грн. Зараз цей автомобіль ми відправляємо у ті куточки нашої залізниці, де людям він потрібен для порятунку життя.

Досвід роботи Лікарняної каси ми запозичили у Німеччині, там аналогічна каса діє вже 133 роки і користуються нею 2,8 млн осіб. У нас кожен працівник може застрахувати також членів своєї сім'ї – дружину чи чоловіка. Сплачують внески в Лікарняну касу і наші пенсіонери, які одержують пенсію понад 1500 грн. Пропоную вам порекомендувати вашому керівництву вивчити наш досвід зі створення Лікарняної каси та створити на ваших залізницях такі ж громадські організації. Медичне страхування у Лікарняній касі значно вигідніше для нас, ніж співпраця із страховими компаніями, які є комерційними структурами і забирали для своїх



потреб певний відсоток від одержаної суми. Важливим напрямком у сфері медицини є її реформування. Нагадаю, що у часи, коли на Львівській залізниці працювало 123 тисячі осіб, у відомчій медицині було 7,5 тис. медиків, а зараз, коли

їй краще працювати та цікаво і змістовно відпочивати.

За словами **завідуючого відділом організаційної і кадрової роботи Ради профспілки Олександра Гнатюка**, у цей складний період профспілка повинна



у нас працює 58 тис. осіб, маємо 5,5 тис. медиків. У результаті реформування залізничної медицини повинно залишитися 7 основних лікарень, у яких будуть проводитися складні операції, решта – поліклініки з денним стаціонаром.

Потребують реформування й інші напрямки соціальної сфери. Наприклад, чому представники всіх залізниць повинні їздити до Харкова на конкурс народної творчості чи з концертом до Києва і там демонструвати журі свої таланти? Варто налагодити обмін між залізницями, щоб наші художні колективи поїхали із концертом, наприклад, в Одесу, а одесити приїхали б до нас. Кожна залізниця постаралася б прийняти гостей якнайкраще, провести екскурсію по місту. Аналогічно на виїзді можна було б проводити і спортивні змагання.

Робота у будь-якій сфері для профспілок потребує, насамперед, солідарності та розуміння один одного. Ми повинні займатися тим, що потрібно людині, що допоможе

завжди йти попереду, враховувати нові вимоги часу для того, щоб бути для адміністрації, насамперед, надійним партнером. Варто залучати молодь до активнішої співпраці з адміністрацією, що дало б позитивні результати. Сьогодні для більш ефективної роботи профспілка готова застосувати нову форму співпраці – веб-конференції для обговорення важливих професійних питань.

Головний інженер Головного управління вагонного господарства Укрзалізниці Володимир Мархай охарактеризував проблеми вагонного господарства і зауважив, що у минулому році парк вантажних вагонів, який становить 126 тисяч, не поновлювався. Рухомий склад потребує суттєвого оновлення, адже його зношеність сягає 80-90 відсотків. Для забезпечення всіх об'ємів перевезень, і враховуючи ті розрахунки, які були закладені у програмі оновлення рухомого складу, необхідно щороку оновлювати парк вантажних

вагонів на 5 тисяч одиниць.

У 2009 році деповський ремонт виконано на рівні 116% від запланованого, а капремонт – 45%. Така ситуація склалася через те, що наші вагонобудівні заводи були передані в управління Мінтрансу. Ще у 2008 році вони працювали продуктивніше, але через те, що Укрзалізниця не вдалося вчасно розрахуватися з ними, залишилися великі борги. Щодо плану капітальних інвестицій, то, на жаль, через зменшення надходження нових вагонів у минулому році він становить 16,6%.

Минулого року генеральний директор Укрзалізниці порушив питання підвищення якості ремонту вагонів. Якість ремонтів і деповського, і капітального бажала кращого, вона залежить не тільки від фінансування, але й від людсь-



кого фактора. Це питання і зараз є актуальним.

На цей рік заплановано придбати 2225 вагонів, виконати капітально-відновлювальний ремонт 1 тисячі вагонів, деповський ремонт 28 тис. вагонів, капітальний ремонт на заводах 7 тис. вагонів.

Ми працюємо над розробкою вагонів нового покоління, адже сподіваємося, що ситуація в країні зміниться на краще, зростуть об'єми перевезень і ми зможемо активно працювати та вчасно оновлювати свій парк. Сподіваємося також, що невдовзі буде затверджено фінансовий план залізниці у тому розмірі, який ми представили, це допоможе нам реалізувати усе заплановане.

Після завершення засідання секції її учасники ознайомилися із особливостями роботи вагонного депо Клепарів, а вже наступного дня їх зустрічали у вагонному депо Дрогобич.

Галина КВАС
Фото автора