



залізниці з питань організаційно-кадрової роботи. Готуємося до цього серйозно. Ми запросимо всіх звільнених голів профспілкових комітетів, щоб вони були поінформовані про усі досягнення та недоліки у нашій роботі.

А серед проблем в організа-

підкреслив Андрій Сенишин. – Для цього профспілки повинні вирішити два важливі питання – подбати про будівництво житла для молоді і забезпечити їй гідну заробітну плату. Першими кроками у цьому напрямку є те, що молоді спеціалісти при працевлаштуванні одразу

Голова дорожнього комітету профспілки Андрій СЕНИШИН: “Пропонуємо до колективного договору окремий розділ – “Пільги для молоді”



Минулого тижня в Будинку науки і техніки Тернопільської дирекції залізничних перевезень відбувся інформаційний день, у якому взяли участь голови профспілкових комітетів залізничних підприємств, розташованих на території дирекції. З профактивом підприємств Тернопільського вузла зустрівся голова дорпрофсожу Андрій Сенишин. Керівник профспілкової організації залізниці поділився із присутніми інформацією про сьогоденну ситуацію не лише у профспілці, але й загалом на залізниці.

– Ситуація з роботою на нашій залізниці починає налагоджуватися, та для реального підвищення зарплати потрібне зростання двох показників – збільшення об'єму перевезень і продуктивності праці, – зазначив Андрій Сенишин. – Навіть якщо об'єми перевезень збільшуватимуться, то продуктивність праці на Львівській залізниці, порівняно з іншими магістралями України, буде менша. Однак на скорочення працівників ми не погодимося, бо не можемо залишити людей без роботи. У нашому регіоні і досі не запрацювало жодне підприємство, натомість у Донецькій області працюють сотні потужних промислових підприємств.

Якщо говорити про заробітну плату під час економічної кризи, то, не зважаючи на неповний робочий тиждень, вона не зменшилася. Якщо у 2008 році середня зарплата становила 2347 грн, то в липні 2009-го – 2382 грн. Такої зарплати вдалося досягнути завдяки пропозиції щодо підвищення граничного розміру премії за основні результати роботи. Крім того, залізничникам, які мешкають у межах Карпатських гір, Львівська залізниця доплачує так звані “гірські”. І таких працівників гірської місцевості в нас на залізниці 3480 осіб, у сумі для залізниці щомісячно це становить 1,7 млн грн. У серпні цього року залізниця почала працювати в режимі повного робочого тижня, відповідно середня заробітна плата за цей місяць вже становила 2926 грн, щоправда, до уваги бралася середня зарплата в основних 32 залізничних професіях. У подальшому в розмові з керівництвом Укрзалізниці наполягатимемо на підвищенні зарплати хоча б на 8 відсотків.

Андрій Сенишин детальніше зупинився на питаннях соціального блоку. Серед них і реформування залізничних лікарень. На конференції трудового колективу прийнято рішення залишити лікарні у Львові, Тернополі, Рівному, Сарнах, Ковелі, Коломиї, Чернівцях, Ужгороді, Чопі. Решту вирішили перевести в категорію поліклінік.

– Реформування медицини – вимога часу, адже якщо у 1991 році на 120 тисяч працюючих залізничників припадало 7800 медиків, то нині 59 тисяч залізничників обслуговує близько 6 тисяч медиків, – зазначив Андрій Сенишин.

“У серпні цього року залізниця почала працювати в режимі повного робочого тижня, відповідно середня заробітна плата за цей місяць вже становила 2926 грн, щоправда, до уваги бралася середня зарплата в основних 32 залізничних професіях. У подальшому в розмові з керівництвом Укрзалізниці наполягатимемо на підвищенні зарплати хоча б на 8 відсотків”.

– Аби врятувати нашу медицину і покращити обслуговування залізничників, організована громадська організація “Лікарняна каса Львівської залізниці”. За рік свого існування Лікарняна каса загалом непогано себе зарекомендувала. Звичайно, як і у всьому новому, є невеликі зауваження, які будуть у подальшому враховані. При великій повазі до лікарів, висловлюю побажання більше уваги приділяти залізничникам і ветеранам залізничного транспорту. Нещодавно в хірургічному відділенні Клінічної лікарні залізниці відкрито оновлений операційний блок, тож, маючи такі добрі умови для оперування, хірурги вже можуть проводити значно складніші операції, зокрема на серці, на очах, і нема



потреби їхати в інші дорогі клініки України, особливо це важливо для ветеранів транспорту. Медичні амбулаторії повинні бути забезпечені необхідним медичним обладнанням. Загалом лікарі мають працювати перспективно, відповідно медицина має стати компактною.

Оздоровленню залізничників профспілка завжди приділяла достатню увагу. Якщо говорити про пансіонат “Львівський залізничник” у Судаку, то для ремонту третього корпусу адміністрація поки не знайшла коштів. Сподіваємося, що Укрзалізниця допоможе нам у ремонті цього корпусу. У ньому будуть значно простіші номери на 2, 3, 4 особи. Звичайно, ми будемо наполягати на тому, щоб це питання було розв'язане на нашу користь. Щодо пансіонату “Галичина” в Лазурному, то просимо, щоб адміністрація віддала “Галичину” дорпрофсожу, аби можна було розвивати цей заклад. Щодо оздоровлення в Саках, то кожна людина,

якщо є певні проблеми, повинні бути централізованими. Це робиться для того, щоб ми могли профінансувати конкретний захід. Для цього достатньо від вас отримати листа з кошторисом.

“Ми повинні зацікавити молодь залишатися працювати на залізниці. Для цього профспілці повинні вирішити два важливі питання – подбати про будівництво житла для молоді і забезпечити їй гідну заробітну плату”.

Незвільненим головам профкомів, зрозуміло, працювати важче, та більшість із вас працює дуже добре. Важливо, щоб у профспілкового комітету та адміністрації підприємства було порозуміння, спільне бачення ситуації, тому якщо є якісь проблеми, повідомляйте нам про них, ми готові прибути у трудовий колектив і ретельно проаналізувати кожен випадок.

На завершення інформаційного дня голова дорпрофсожу Андрій Сенишин торкнувся питання реформування залізничного транспорту:

– Це питання серйозно хвилює і профспілку. Ми наполягаємо на тому, що реформування повинно відбуватися за схемою утворення концерну, і має бути розраховане щонайменше на 10 років. Керівництво залізниці, аналізуючи процес реформування в інших державах, зупинилося на прикладі Німеччини. Хоча під час їхнього реформування, яке тривало 19 років, відбулося зменшення чисельності працівників та від цього не постраждав жоден залізничник. Це дійсно правильний шлях реформування, який передбачає належне ставлення до працівників. Ми продовжуємо вивчати та аналізувати цей процес. Якщо реформування залізниці відбудеться, то воно не вплине на погіршення роботи жодного підприємства.

Особливо гостро нині стоїть і питання закріплення молодих кадрів на залізниці, яким постійно займається профспілкова організація залізниці.

– Ми повинні зацікавити молодь залишатися працювати на залізниці, –

отримують матеріальну допомогу, так звані “підйомні”, а виплата років їм виплачується після одного року праці. Та найбільшою проблемою для молодих перспективних фахівців є відсутність житла. Тому й було прийнято положення про будівництво для них житла. Перший такий будинок будуватимемо у Львові. Кандидат на отримання житла повинен відкрити особистий рахунок у фінансовій установі і внести перший внесок – 25 відсотків від вартості квартири, а на решту 75 відсотків вартості житла залізниця надає кандидату у вигляді безвідсоткової позики шляхом оформлення відповідного договору з обов'язковим оформленням договору поруки та застави. Після отримання житла кандидат отримує у власність

квартиру і повертає залізниці безвідсоткову позику впродовж 20 років. Ось така схема отримання житла для перспективних фахівців. На Тернопільському вузлі є будинки, споруди, які можна переобладнати під житло. Над цим питанням ми також будемо працювати, головне, щоб була згода керівництва залізниці і для цього були виділені кошти. Молодіжні ради залізниці не стоять осторонь питань, які стосуються молодих спеціалістів. Зараз працюємо над питанням пільг для молоді – пропонуємо, аби в колективному договорі був окремий розділ “Пільги для молоді”.

Андрій Сенишин відповів на ряд запитань, які цікавили голів профкомів підприємств Тернопільського вузла. У свою чергу Андрій Андрійович запевнив присутніх, що усі проблеми, які виникають, не залишаться поза увагою:

– Будь-яке питання потребує детального вивчення. Звертайтеся до нас і ми будемо разом його вирішувати. У той же час кожен на своєму робочому місці повинен працювати чесно і сумлінно, любити свою професію і бути гордим, що є залізничником так, як це робили наші попередники, хоча працювали вони значно важче і в гірших умовах. Ми повинні зміцнювати єдність нашого трудового колективу, який наступного року святкуватиме 150-річчя Львівської залізниці. Тож гідно працюймо і наближаймо ювілей нашої магістралі щоденними добрими і корисними справами.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА
Фото автора