

**Голова дорожньої профспілкової організації Андрій СЕНИШИН:****“Не зупинятися на старих формах роботи, шукати нестандартні та ефективні шляхи розвитку”****Дорогі залізничники!**

Дорожній комітет профспілки – організація, яка не лише об'єднує людей за професійним спрямуванням, а й є зв'язковою ланкою між трудовим колективом та адміністрацією Львівської залізниці.

Минуло п'ять років після звітно-виборної конференції. Робота профспілкового комітету ніколи не припадала на прості часи. Починаючи із 2008 року, нам довелося працювати в умовах фінансово-економічної кризи, наслідки якої і сьогодні відчутні для кожного з нас. Політичні перипетії, природні катаклізми – здавалося все це могло б стати причиною для того, щоб опустити руки чи здати позиції, та життєвий досвід у котре довів, що випробування загартовують та дають наснаги відкривати нові шляхи до вирішення проблем і тим самим йти в ногу з часом, застосовуючи



нові технології та можливості.

За п'ять років відбулось багато подій. Природно, що світ сьогодні суттєво відрізняється від “дня вчорашнього”, змінюється свідомість, потреби та ментальність працівників, готовність швидко реагувати на всі зміни та задовольняти потреби людей, які

довірили нам відстоювати свої інтереси – ось, що є головним обов'язком профспілки.

Дорожній комітет профспілки продовжує практику укладання колективних договорів на усіх рівнях структурних підрозділів та дирекцій. Здійснюється жорсткий контроль за дотриманням трудового законодавства, підвищенням та виплатою гідної заробітної плати з урахуванням додаткових виплат за відпрацьований час.

Проведення акцій та заходів під гаслом “Відпрацьованому часу – гарантовану оплату” дало можливість зрушити з місця питання обліку та оплати часу в багатьох господарствах залізниці, зокрема, колійному та перевезень.

Багато зі зробленого було досягнуто спільно з Радою профспілки залізничників і транспортних будівельників України за активної співпраці з дорожніми комітетами інших залізниць, а також завдяки резуль-

тативності соціального діалогу на всіх рівнях.

Найбільшим досягненням цього періоду було збереження контингенту працівників залізниці, незважаючи на різке падіння обсягів вантажних та пасажирських перевезень.

Зменшення чисельності

працівників відбувалось шляхом природної плинності, в основному завдяки стимулюванню виходу пенсіонерів на заслужений відпочинок, життям яких дорожній комітет профспілки продовжує опікуватися, незважаючи ні на що.

Важливим елементом розвитку галузі, беззаперечно, є залучення та заохочення молоді до праці на залізниці. Саме для цього впроваджуються пільги для молодих працівників, виплата вилучення років здійснюється уже з першого року трудового стажу. Великим досягненням для усієї галузі є не лише виявлення таланту молоді людини, а й знання, як застосувати його в роботі для загального блага залізниці. Саме для цього і проводиться активне залучення молоді до роботи в профспілці шляхом проведення семінарів, молодіжних акцій, святкування та змагань.

Не слід забувати, що дорожня профспілкова організація об'єднує у своїх лавах понад 72,2 тисячі членів профспілки, з них понад 65 тисяч – працюючі залізничники. Всі студенти та учні навчальних закладів залізничного спрямування в межах Львівської залізниці є членами профспілки. Це свідчить про високий рівень довіри та надійності профспілки в цілому.

Тим не менше, профспілка потребує структурних змін та нових підходів. Слід шукати нестандартні шляхи, що будуть ефективнішими за попередні. Ми не можемо зупинятися на старих змістах і формах роботи. Ми готові переймати позитивний досвід наших колег та адаптувати його до специфіки та потреб працівників Львівської залізниці, враховуючи всі особливості геополітичного характеру.

Дорожній комітет профспілки прийняв головні напрямки роботи на найближчу перспективу з урахуванням структурних реформ залізничного транспорту. На першому місці, звичайно, – зайнятість та заробітна плата. Наявність реального плану дій значно підвищує впевненість членів профспілки у майбутньому. Кожна перемога формує позитивне ставлення, сприяє росту авторитету профспілки та вселяє надію в завтрашній день.

Ми не збираємось зупинятися. У вогні гартується сталь, а в боротьбі за краще майбутнє формується здорова нація, де кожен відчуває себе потрібним та захищеним!

Працівника потрібно вчити, а не карати

Анатолій ПРОТАЩУК, голова Рівненського теркому профспілки:



– Головним у роботі дорпрофсожу за звітний період є те, що, працюючи в умовах економічної кризи, фінансової нестабільності та невизначеності в реформування галузі, він повсякчас піклувався про членів профспілки, об'єднував їх, вирішував гострі соціально-економічні питання, наполегливо працював над створенням належних умов праці для залізничників, зберігав та примножував соціальні пільги і гарантії трудового колективу залізниці. Дорожній комітет профспілки став більш простим у своїй роботі з людьми, започатковано багато нових форм цієї співпраці. Це і зустрічі керівництва залізниці та дорпрофсожу з представниками різних залізничних професій, і зустрічі з профспілковим активом на великих залізничних вузлах, щомісячні інформаційні дні для профактиву залізниці та багато іншого. Така безпосередня робота з людьми з метою вирішення гострих проблем безпосередньо на місцях створює значний позитив і зміцнює авторитет профспілки. Хотілося, щоб ця ініціатива продовжувалася, зокрема, варто запровадити зустрічі керівників служб із працівниками залізниці на великих залізничних вузлах, щоб люди праці змогли на робочих місцях спілкуватися із вищим керівництвом та прямо донести їм свої зауваження та пропозиції. А потім, на зборах активу вузла, підвести узагальнені підсумки, які, я впевнений, дадуть

поштовх для подальшого покращення роботи та розвитку нашої залізниці. Що стосується соціально-економічних питань майбутньої роботи дорпрофсожу, хотів би, щоб на залізниці вирішилось питання переходу з поквартального на помісячний облік робочого часу, це відповідало б духу сьогодення та нашим намірам і крокам до європейської інтеграції. Хотілося б, щоб на 150-му році діяльності залізниць України ми перейшли до більш цивілізованого розгляду порушень, яких допускають наші працівники на робочих місцях, і адміністрація менше карала б наших членів профспілки, а боролася із цими явищами шляхом поглиблення якості навчання теоретичного та практичного. Непогано було б уже в цьому році розпочати на залізниці пенсійне страхування через недержавний пенсійний фонд «Магістраль» молоді та працівників середнього віку. Запропонував би дорожньому комітету профспілки спільно з керівництвом залізниці розробити та втілити в життя комплексну цільову програму оновлення лінійних станцій, створення на них належних умов праці та побуту працівників, проектування та встановлення електричної централізації. До речі, вже давно на часі введення другої черги ЕЦ на станції Ковель, це розв'язало б низку проблем станції із прийому та відправлення великовагових та великоскладових поїздів. Участь дорожнього комітету профспілки завжди прискорює хід вирішення будь-яких проблем. Думаю, що так буде і в цьому випадку. Головне – працівникам дорпрофсожу і працівникам теркомів на місцях щоденно не словом, а ділом доводити свою небайдужість до профспілкової роботи, працювати на благо нашої залізниці, вірити у свої сили, і, якщо доведеться, то чітко, послідовно і твердо відстоювати права залізничників.

Профспілка повинна мати міцну фінансову базу

Лілія ЛЕВ, голова профкому Стрийської дистанції сигналізації та зв'язку:



– Для будь-якої профспілкової організації чи то дорожньої, чи територіальної, чи первинної завданням було і залишається єдиним – людина праці має відчувати плече активної і сильної профспілки, яка спроможна спільно з роботодавцями вирішувати на виробництві три основні питання: забезпечення робочого місця, створення безпечних умов праці та достойну її оплату.

Людина праці повинна відчувати впевненість у завтрашньому дні і мати соціальні гарантії. Тому укладання Колективного договору і постійний контроль за його виконанням вважаю великою заслугою дорожньої профспілкової організації.

Імпонує мені тенденція, яка намітилась у діяльності дорпрофсожу щодо залучення молоді до роботи у профспілці, насамперед, через молодіжні ради.

Переконана, якщо ми не будемо створювати привабливих умов для молоді, відповідно, не залучатимемо її до виробництва і профспілкового руху, не дбати-мемо про мотивацію молодіжного профчленства, в нас не буде майбутнього.

Щодо гласності в нашій роботі, на жаль, досі серед членів профспілки побутує думка: ми вас обрали, ви нас і захищайте. Нерідко працівники не ототожнюють себе

з профспілками. Люди не розуміють, що профспілки – це не номенклатурні працівники, а всі ми, хто має профспілковий квиток. Тому дорпрофсож упродовж п'яти років послідовно працював над поліпшенням інформаційної діяльності.

Практику проведення інформаційних днів, виїзних навчань профспілкового активу, проведення на вузлах “Днів трудового права”, публікації у дорожній газеті “Львівський залізничник” і в нашому “Віснику” консультацій з різних актуальних питань, проведення семінарів з юридичних та фінансових проблем потрібно зберегти й надалі, а також впроваджувати нові інформаційні технології.

Усе назване – лише частина того, з чого складається робота профспілок. Але ж є ще спорт, художня самодіяльність, дитяче оздоровлення, Лікарняна каса, оздоровлення працівників залізниці. Кожен напрям діяльності дорпрофсожу працював на загальний імідж галузевої профспілки.

Питання, яке повинно бути пріоритетним у наступній каденції – зміцнення фінансової бази профспілки. Не може бути потужного соціального захисту з боку профспілки, яка не має потужної фінансової бази.

Бідна профспілка завжди буде прохачкою у роботодавця, заможна – здобуває право бути партнером і пропонувати! Я глибоко переконана, що дорожня профспілкова організація Львівської залізниці незалежно від своїх політичних і релігійних переконань, професійної приналежності, освітнього рівня і статі – здатна у повному обсязі відповідати на виклики двадцять першого сторіччя.