Голова об'єднаного профкому Львівської дирекції залізничних перевезень Іван Маційовський:

– На підприємствах дирекції з метою економії переходимо з пічного опалення на електрокотли. Такі заміни цього року були заплановані зокрема на станціях Любінь Великий, Гребенів, Хирів, однак це поки що не зроблено через відсутність котлів на складах служби матеріально-технічного постачання. Є проблеми і з постачанням запчастин для електрокотлів, бо періодично виходить з ладу автоматика.

Непроста ситуація і з поїздками в приміському сполученні у виробничих питаннях. Форму №3 відмінили, службам рекомендовано для потреб залізничників виробляти абонементні квитки для проїзду в приміському сполученні. У вартість такого квитка входить 40 поїздок на місяць, які рідко коли використовуються в повному обсязі. Це зайві витрати для підприємства, оскільки на території дирекції знаходиться 91 роздільний пункт, а квиток на проїзд потрібен не тільки начальникам станцій, комерційним агентам, а й квитковим касирам та іншим працівникам, яким треба поїхати у виробничих справах у Львів. Маємо багато звернень залізничників з лінійних станцій із проханням вирішити цю проблему.

Голова профкому Сарненської дистанції сигналізації та зв'язку Григорій Новак:

– Минулого року я порушив питання встановлення опалення поста ЕЦ станції Решуцьк. Зараз там уже все зроблено, як і на станції Немовичі, де встановлено шатровий дах над будівлею поста ЕЦ. Серед питань, які зараз турбують колектив, – встановлення шатрового даху поста ЕЦ на станції Стрільськ, що знаходиться за 15 км від Сарн і управляється системою "Навігатор". На станції Чарторийськ уже п'ять років розморожена система опалення приміщення, яке перебуває на балансі дирекції. Працівники змушені користуватися електричними камінами. Систему опалення треба відновити, бо надмірне навантаження на електропроводку може призвести до пожежі або виходу її з ладу.

Голова профкому Тернопільської дистанції сигналізації та зв'язку Євген Закалюк:

– Маємо серйозну проблему із опаленням будинку зв'язку. Із обладнання, яке потрібно за проектно-кошторисною документацією, ми одержали лише 1 котел із 4 запланованих. Нема поки що трансформатора та багатотарифних лічильників. Із жовтня минулого року регулярно подаємо заявки і телеграми у відповідні служби, але результату поки що нема. Сподіваємося, що встигнемо все зробити хоча б до 15 листопада. В будинку зв'язку залізничники працюють за змінним цілодобовим графіком, там змонтоване дороге обладнання, два з половиною роки тому встановлена цифрова АТС. Якщо не налагодити опалення, АТС не працюватиме, заблокується робота всього Тернопільського вузла.

Турбує наш колектив і питання доїзду на роботу. У зв'язківців роз'їзний характер роботи, постійні поїздки зі станції на станцію. Наприклад, електромеханік обслуговує станції та частину перегону, він мусить їхати, а провідник вимагає у нього документи на проїзд і має рацію, адже наш працівник у такому випадку немає законних підстав для проїзду. Я займався придбанням абонементних квитків – іменних та на пред'явника, це дуже клопітка справа, пов'язана зі значними витратами. Я вважаю, що це питання треба вирішувати на рівні Укрзалізниці.

Не буває дрібниць у профспілковій роботі

Про хід виконання "Головних напрямків діяльності дорожньої профспілкової організації Львівської залізниці на 2011-2016 рр." на засіданні дорожнього комітету профспілки поінформував **перший заступник голови дорпрофсожу Олег Тхір:**

– У травні 2011 року на XXIX звітно-виборній конференції затверджені головні напрямки діяльності дорожньої профспілкової організації Львівської залізниці. Продовжується робота із вдосконалення профспілкової структури. Створення нової структури поставить перед профспілкою нові завдання, які ми готові вирішувати, відстоюючи законні права та гарантії спілчан.

Усі події та досягнення в роботі дорожньої профспілкової організації висвітлюються в доступних засобах масової інформації. У газеті "Львівський залізничник" регулярно публікується "Вісник дорпрофсожу". У 2011 році вийшло 28 номерів, за 9 місяців цього року – 22 номери.

У квітні цього року дорпрофсож організував відеоконференцію із нашими колегами з Російської Федерації, зокрема з дорпрофсожем Південно-Східної залізниці. Під час відеозв'язку перші заступники голів дорпрофсожів обговорили питання реформування залізничного транспорту та обмінялися досвідом із питань профспілкової діяльності.

Дорожня профспілкова організація зосереджує свою увагу й на вдосконаленні культурно-масової роботи, заходах, які сприяють підвищенню загального культурного та професійного рівня працівників, мотивації до членства у профспілці.

Основним досягненням дорожньої профспілкової організації вже впродовж тривалого часу є збереження на залізниці всіх попередніх зобов'язань, соціальних пільг та гарантій. Вони закріплені галузевою угодою, яку 14 вересня 2012 року продовжено на 2013 рік, та дорожнім колективним договором, який діє на період 2012 року. За розрахунками дорпрофсожу, вартість дорожнього колективного договору за 2011 рік склала понад 2,8 млрд грн, а за I півріччя 2012 року − 1,75 млрд грн.

У 2012 році прийняті зміни та доповнення, які стосувались організації харчування працівників у виробничих їдальнях залізниці, а також надання щомісячної матеріальної допомоги непрацюючим пенсіонерам, нагородженим знаками "Почесному залізничнику" або "Залізнична слава" трьох ступенів.

Варто зазначити, що середня заробітна плата на залізниці за 2011 рік становила 3211 грн, а за серпень 2012 року – 3795 грн. Упродовж 2012 року тарифні ставки та посадові оклади двічі підвищувалися – на 5% з травня та на 5% з жовтня.

Для покращення медичного обслуговування наших працівників і членів їхніх сімей та для підтримки діяльності медичних закладів створено громадську організацію "Лікарняна каса Львівської залізниці". Станом на 1 вересня 2012 року Лікарняна каса налічує 53 764 членів, із яких 47 485 – залізничники. Медична програма Лікарняної каси постійно вдосконалюється та доповнюється, збільшуються річні виплати з хіміотерапії, кардіохірургії, остеопластики, ендопротезування кульшових суглобів, операцій з приводу катаракти, закуповується медичне обладнання для медичних закладів залізниці.

Оздоровлення залізничників здійснюється щорічно на базі відомчих пансіонатів у Криму та на Херсонщині. У минулому році на відпочинку побувало 6 253 залізничники та члени їхніх сімей. На сьогодні оздоровлено 4 979 осіб.

Влітку цього року у двох наших таборах оздоровилися 837 дітей. У дитячому оздоровчому таборі "Чайка" відпочило 688 дітей. Загалом упродовж літнього сезону відпочили та оздоровилися 1287 дітей на загальну суму 2 млн 411 тис. 830 гривень.

Правова інспекція праці за звітний період перевірила дотримання трудового законодавства України у 129 структурних підрозділах залізниці. Під час перевірок виявлено низку порушень режимів праці, оплати та відпочинку, невиконання адміністрацією зобов'язань колективних договорів, недотримання умов притягнення працівників до дисциплінарної та матеріальної відповідальності, невчасне надання щорічних відпусток. Внесено 469 пропозицій про усунення та запобігання порушень трудового законодавства. Членам профспілки повернуто 461,1 тис. грн коштів, що були у них незаконно утримані.

Технічна інспекція праці контролює створення належних санітарно-побутових та безпечних умов праці, дотримання вимог законодавства про охорону праці, забезпечення працівників спецодягом, спецвзуттям, засобами індивідуального та колективного захисту, роботу хімчисток, своєчасне проведення атестації робочих місць, надання компенсацій за шкідливі умови праці. Перевірено 86 відокремлених підрозділів, виявлено 504 недоліки з цих питань, адміністрації підрозділів надіслано 11 письмових подань і 5 висновків про необхідність усунення виявлених порушень.

Дорпрофсож і надалі проводить роботу зі страхування працівників – членів профспілки – від нещасних випадків на виробництві.

Сьогодні для нас важлива глибока і принципова оцінка діяльності у здійсненні своїх функцій. Наша профспілкова організація й надалі працюватиме для захисту соціально-економічних інтересів залізничників. Лише постійна та активна індивідуальна робота з людьми, роз'яснення їм рішень та заходів, вжитих профспілкою, дадуть надійні позитивні результати.

Голова профкому моторвагонного депо Львів Роман Морда у своєму виступі акцентував увагу голів профкомів на необхідності контролю за дотриманням вимог колективного договору адміністрацією на всіх рівнях управління, запровадженні щоквартальних навчальних семінарів для профспілкових лідерів, навчанні молодих кадрів.

– У сьогоднішніх умовах перед профспілкою стоїть завдання збереження кадрів, збереження робочих місць. Нас тривожить завтрашній день, зокрема реформування галузі, на мою думку, профспілкові лідери недостатньо поінформовані про цей процес. Саме тому профспілка повинна напрацювати матеріали із правового навчання, щоб зберегти основу правового захисту спілчан. В апараті дорпрофсожу, на мою думку, має бути створена мобільна група зі спеціалістів, яка швидко могла б виїхати в будь-який підрозділ для надання практичної допомоги та консультацій не лише профспілковим лідерам, а й членам профспілки.

Як зазначив **голова Рівненського теркому Анатолій Протащук,** кожен профспілковий лідер повинен усвідомлювати, що профспілкова робота сьогодні – це постійна боротьба за права та пільги членів профспілки, і в цій боротьбі ми повинні бути як ніколи єдині у своїх намірах та діях.

– Перспективною на часі є дисконтна програма профспілки, програма інформаційного забезпечення, навчання профактиву. На мою думку, варто запропонувати керівництву залізниці розробити комплексну цільову програму розвитку і оснащення лінійних станцій, адже деякі з них виконують значний обсяг робіт у дирекціях, а умови праці там ще й досі незадовільні. Наприклад, на станції Клесів, яка виконує 45% від всього обсягу робіт на Рівненській дирекції, досі не зроблений ремонт – тече дах, потребують заміни вікна, залізничники не мають належно облаштованих робочих місць.

Варто обміркувати започаткування програми фінансового захисту, наприклад, створити страховий фонд, на рахунку якого будуть кошти для непередбачуваних випадків.

Голова профкому локомотивного депо Львів-Захід Петро Ручка порушив актуальні для колективу депо проблеми функціонування стоматкабінетів та виробничих їдалень:

– До створення у депо стоматологічних кабінетів свого часу долучився весь колектив – деповчани відпрацьовували по 15 днів на будівництві. Тепер наша стоматологія підпорядкована дорожній стоматологічній поліклініці, але ніхто їм не дав ні медикаментів, ні додаткового обладнання, як це планувалося. Я обов'язково проаналізую акти виконаних робіт працівників поліклініки із обслуговування наших деповчан. Працівники депо, а це насамперед машиністи, які своєю працею заробляють значні кошти, заслуговують на якісне медичне обслуговування, і воно в нас досі було. Зазначу, що медична служба не давала керівництву депо рекомендацій, документів із обслуговування пацієнтів, норм витрат матеріалів. Ситуація, що склалася, не покращила рівень медичного обслуговування наших працівників, адже хто знає їх краще, ніж виробничі лікарі у депо.

Турбує нас питання функціонування деповської їдальні, яка не може ефективно працювати через недостатню кількість продуктів харчування. Чому зменшилися ліміти на продукти харчування? Вважаю, що у кожній службі, в підрозділах якої є їдальні, повинен бути працівник, який плануватиме їхню роботу, контролюватиме вчасне, в достатній кількості постачання продуктів харчування.