

Пропозиції та зауваження

Актуальні проблеми, характерні для залізничних підрозділів, озвучили доповідачі конференції.

Начальник Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень Сергій Пугач:



– Початок 2012 року для нашого колективу був обнадійливим, і за 8 місяців цього року у порівнянні з аналогічним періодом минулого спостерігався ріст обсягів перевезень. Експлуатаційний вантажообіг (т-км нетто) виконано на

103,1%, навантаження – на 101,3%. Однак у вересні почався значний спад обсягів перевезень вантажів через зупинку в роботі одного з гігантів хімічної промисловості – калузького ВАТ «Карпатнафтохім», в результаті залізниця щомісяця недоотримує від вантажних перевезень від 15 до 18 млн гривень. На даний момент за 9 попередніх місяців і 29 днів жовтня виконання вантажообігу становить 97,1%, навантаження – 95,9% до виконання плану 9 місяців 2011-го року. Перевезення вантажів становить 99,1%, пасажирів – 95,5%. Найбільш негативно вплинула на зменшення обсягів перевезень вантажів нестабільна робота ВАТ «Нафтохімік Прикарпаття» на ст. Надвірна та ВАТ «Карпатнафтохім» на ст. Рожнятів, тож колектив дирекції працює над забезпеченням перевезень менших підприємств. Докладаємо зусиль до виконання якісних показників рухомого складу. Зокрема за 9 місяців обіг вантажного вагона прискорено на 0,03 доби, обіг місцевого вагона – на 0,17 доби, обіг навантаженого вагона – на 0,02 доби. Загалом у порівнянні з аналогічним періодом 2011-го всі показники використання локомотивів покращені, в т.ч. середньодобова продуктивність виконана на 112,8%, вага вантажного поїзда – на 106,3%, дільнична швидкість – на 101,2%. Зменшення обсягів перевезень вимагає від керівництва дирекції впровадження неординарних рішень, і колектив поставився до цього з розумінням. Наприклад, значна частина працівників станції Рожнятів трудиться на 0,75 посадового окладу, станції Надвірна – на 0,5 посадового окладу. Незважаючи на складну ситуацію, залізничникам були надані всі пільги і гарантії, передбачені галузевою угодою. Всі працівники забезпечені спецодеждою і спецвзуттям відповідно до термінів носіння.

З метою збереження кадрового потенціалу пропонуємо розглянути можливість зміни режиму роботи, а саме встановлення неповного робочого тижня, неповної робочої зміни залежно від обсягів роботи з січня 2013 року, а також висловлюю побажання, щоб у процесі реформування залізничного транспорту були збережені всі соціальні пільги і гарантії, передбачені колективною угодою.

Голова профкому моторвагонного депо Львів Роман Морда:



– Тривалий час не вирішується питання забезпечення належних умов відпочинку локомотивних бригад на станції Ужгород. На станції Стрий завдяки спільним зусиллям служби і Львівської дирекції цього року вдалося досягти зрушень у цьому питанні: вокзал виділив для локомотивних бригад 5 кімнат, в яких силами працівників депо виконано санітарний ремонт, але є потреба замінити ліжка. Можливо, в когось є ліжка, які вам не потрібні, а для кімнат відпочинку вони ще послужать. За кошти профкому для кімнат відпочинку ми придбали мікрохвильові пічки, електричні чайники та інше.

Необхідно врегулювати питання з проїздом залізничників у поїздах підвищеного комфорту №№ 807, 808, 809, 810, 829, 830 для виконання службових обов'язків на дільниці Львів–Мукачєво–Ужгород, адже це єдиний



транспорт, яким можна добратися чи повернутися з місця роботи в гірській місцевості.

Позбавлення провідників права випускати проїзні документи в електропоїздах підвищеного комфорту унеможливило у законному порядку перевозити пасажирів, які готові платити за проїзд без надання сидячого місця. Це значні втрати коштів, особливо це стосується потяга №829 Львів–Ужгород по п'ятиницях і потяга №810 Мукачєво–Львів по неділях. Є проблеми з проїздом транзитних пасажирів за відсутності квитків у касах. Тому пропонуємо для вирішення цього питання запрограмувати переносні касові апарати для видачі квитків на проїзд у пасажирських поїздах без права займати місця для сидіння або дозволити працівникам вокзалів, депо, які мають на це право, оформляти такі проїзні документи. Для боротьби із безквитковими пасажирами вважаємо за необхідне упорядкувати роботу турнікетів на виходах – пасажир без квитка не має права проходу через турнікет, до того ж не всі турнікети у Львові справно працюють.

Вважаю, що пільговики, пенсіонери повинні отримувати проїзні квитки тільки через каси терміном на місяць, віпроку чи на рік. Це узаконить їхній проїзд, зекономить час, який витрачається на оформлення нульових квитків у поїзді, і загалом підвищить суму звітності перед бюджетом.

Актуальною є проблема якості спецвзуття. Те, що надійшло наприкінці 2011 року, практично повністю вийшло з ладу, за 2-3 місяці вже потребувало заміни.

Тривожить і питання надто високих цін, за якими закуповуються запчастини до локомотивів та рухомого складу.

Голова первинної профспілкової організації апарату Рівненської дирекції залізничних перевезень Наталія Морозова:



– На жаль, досі не введено в дію другу чергу електричної централізації станції Ковель і не проведено реконструкцію сортувального комплексу із облаштуванням гірочної автоматичної централізації та уповільнювачів на спускній частині гірки. Необхідно привести до норми профіль та корисну довжину колій Передгірського та Здолбунівського парків, що дозволить формувати поїзди без осаджування на стрілочну горловину. Пропонуємо керівництву залізниці розробити та втілити в життя комплексну цільову програму оновлення лінійних станцій, створення на них належних умов праці, проектування та встановлення електричної централізації, тому що наразі ситуація там неприваблива. Потребує капітального ремонту й станція Сарни, збудована в 1903 році, попередній капітальний ремонт тут проводився 22 роки тому. Зокрема потребує капітального ремонту перон та дах вокзалу, який перебуває в аварійному стані. Щодо менших станцій, то, наприклад, станція Клесів, яка виконує 50% вантажної роботи всієї Рівненської дирекції, не має належних робочих місць та санітарно-побутових умов

для працівників. Уже понад 2 роки тут триває ремонт приміщення поста ЕЦ, але дахи і далі протікають, у приміщенні нема води, кімната побуту непридатна для користування.

Начальник вагонного депо Дрогобич Микола Косован:



– Вагонне депо Дрогобич є одним із базових депо нашої залізниці, вагонного господарства. Зобов'язання колдоговору в нас виконані в повному обсязі. За 9 місяців цього року колектив депо виконав планові показники, однак за результатами жовтня внаслідок кризових явищ в економіці обсяг роботи зменшився на 15%. За 9 місяців наш основний показник – експлуатація – зменшився на 5%. Зазначу, що штат депо також зменшився на 5%. Деловський ремонт скоротився порівняно з 2011 р на 10%. Чому так стається? Якщо не працює промисловість – то не працюємо й ми. Сьогодні вже наголошувалося, що підприємства хімічної галузі, зокрема нафтопереробні комплекси в Дрогобичі, Надвірній, яким ми надавали послуги, практично не працюють, через це і в нас падають обсяги роботи.

Зупинилася робота в портах. Основна робота в нашій підсобно-допоміжній діяльності – у портах вивантажували вагони інших держав, ми надавали цим клієнтам свої послуги. У цьому році їх фактично не було, тому маємо спад в одержанні додаткових коштів із підсобно-допоміжної діяльності (ремонт приватних вагонів) приблизно на 50 відсотків.

Бентежить колектив і реформування, воно необхідне, адже практично всі залізниці колишнього СНД його уже пройшли. Люди традиційно будь-яке реформування переживають дуже болісно, хоча ми постійно вивчаємо їхню думку, отримуємо запитання, надаємо кваліфіковані відповіді. Але хороші спеціалісти сьогодні, на жаль, йдуть з підприємства за власним бажанням. Середня зарплата у депо становить 2800 грн, і її розмір не задовольняє їхні потреби в утриманні сімей.

Наше депо повністю підготовлене до зими, зокрема і в питанні забезпечення охорони праці. Невдовзі в депо відбудеться балансова комісія вагонного господарства Укрзалізниці. Своїми силами ми привели господарство підприємства, всі приміщення, фасади, територію, механізми, крани, домкрати та ін. до такого стану, щоб не соромно було показати усе це членам балансової комісії.

Не забуваємо і про соціальний захист. У жовтні на базі депо разом із радою ветеранів, кадровими працівниками залізниці ми провели зустріч із ветеранами праці, пенсіонерами, і не лише з нашого депо, а й зі станції, Стрийського, Самбірського вузлів. Ми вислухали думки та проблеми залізничників, їхнє ставлення до процесу реформування.

Старший майстер локомотивного депо Львів-Захід Павло Яблонський:

– Найболючішим для депо є питання капітального ремонту з добудовою цеху технічного огляду електровазів змінного струму на

станції Клепарів. Просимо керівництво залізниці включити цей пункт у план фінансування наступного року.



Першочерговим завданням у ремонті ПТО є капремонт піскушального відділення. Також просимо з коштів, які виділяються на фінансову допомогу медичних закладів залізниці, виділити амбулаторії депо у рік 20-25 тисяч грн для закупівлі медикаментів для надання першої медичної допомоги деповчанам, оскільки надання своєчасної медичної допомоги на виробництві дозволяє зекономити кошти на медикаментозне лікування в лікарнях.

Головний інженер управління будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд №5 Михайло Томаш:



– Будівельники завжди виконують завдання вчасно і якісно. Цьогорічний приклад – здача в експлуатацію вокзалу станції Луцьк. Ми стараємося забезпечити працівникам залізниці нормальні комфортні умови праці. На даний період ми працюємо не лише як будівельники, а й займаємося експлуатацією – надаємо теплостачання по всіх вузлах Ужгородської дирекції – Ужгород, Чоп, Батьово, Мукачєво. Сьогодні наші працівники просять лише, щоб у них завжди була робота. Працівники забезпечені спецодеждою і спецвзуттям.

Важливим є питання оперативності керівників структурних підрозділів у фінансовому плані. Прошу керівництво залізниці розглянути можливість, щоб у рамках оперативного реагування керівника структурного підрозділу виділити їм мінімальний ліміт – 500-1000 грн – для оплати термінового ремонту чи заміни тих запчастин, які виходять з ладу. Такий приклад ми недавно мали із введенням в експлуатацію котельні, коли вийшов з ладу газовий лічильник, і виникла термінова необхідність його ремонту та оплати послуг за ремонт у той же день, а без укладання угоди неможливо оплатити будь-яку, навіть мінімальну суму коштів.

Голова профкому заводу залізобетонних конструкцій Володимир Білецький:



– Критична ситуація на заводі виникла через погане забезпечення матеріалами для виготовлення продукції. Працівники заводу працюють з початку року в режимі скороченого робочого тижня – 4 дні. Відповідно їхня заробітна плата зменшилася більше, ніж на 20%. Через відсутність цементу з листопада бетонні цехи підприємства можуть припинити свою роботу.

Свого часу наш колектив брав участь у процесі забудови цілого житлового мікрорайону Левандівка у Львові, де проживає 90% залізничників, а нині наш завод став непотрібним... Залізобетонні, столярні вироби, меблі закупляються на ринку, а цехи заводу простоюють, відповідно працівники – без роботи і зарплати. Тому просимо дорожню профспілкову організацію стати на захист трудового колективу нашого підприємства, допомогти зберегти робочі місця, допомогти заводу, який неодноразово доводив свою спроможність виконувати найскладніші завдання. Нас знають і поважають не лише львівські будівельники, але й будівельники усього західного регіону.

Згідно з постановою конференції трудового колективу, дію дорожнього колективного договору між адміністрацією і дорпрофсожем Львівської залізниці продовжено до 2015 року.