



# Про стан виконання колдоговору з точки зору наявних проблем

*Профспілкова конференція трудового колективу, що відбулася нещодавно у моторвагонному депо Здолбунів, була присвячена підсумкам виконання колективного договору за 2012 рік. У роботі конференції взяли участь голова дорожньої профспілкової організації Андрій Сенишин, перший заступник начальника служби приміських пасажирських перевезень Віктор Корзун, голова територіального комітету профспілки Рівненської дирекції залізничних перевезень Анатолій Протащук, начальник моторвагонного депо Здолбунів Сергій Виговський.*

**Начальник моторвагонного депо Здолбунів Сергій Виговський:**

– Постійні проблеми з матеріально-технічним постачанням – насамперед із запчастинами – позначилися на виконанні основних виробничих показників. Утім можна зазначити, що ми непогано спрацювали у виконанні завдань із підсобно-допоміжної діяльності. При цьому за звітний період досягнуто економії у використанні природного газу, електроенергії, дизпального на виробничі потреби.

За звітний період 81 працівник депо підвищив виробничу кваліфікацію, у т.ч. 23 фахівці – підвищили класи та розряди. Повністю освоєно кошти на виконання вимог з охорони праці за умовами колективного договору. У депо проведені необхідні роботи з поліпшення умов праці, атестовано робочі місця на загальну суму 5,7 тис. грн.

**Голова профкому депо Василь Васянович:**

– У нашій профспілковій організації 723 особи. Основним досягненням профспілки залізничників я вважаю те, що сьогодні, незважаючи на важкий економічний стан, збережені та виконуються майже всі зобов'язання щодо соціальних пільг та гарантій, закріплених галузевою угодою і дорожнім колективним договором. У 2012 р. прийняті зміни та доповнення до колективного договору, які стосуються організації харчування працівників у виробничих їдальнях, забезпечення коштом роботодавця працівників питною водою при температурі навколишнього середовища понад 30 градусів.

Дуже гострим у нас є питання вакансій, у деяких цехах, наприклад, у господарському, кількість вакансій сягає 30 відсотків.

Профспілка підприємства приділяє велику увагу оздоровленню дітей наших працівників. Упродовж минулого року в таборі "Експрес" та "Чайка" відпочило 44 дитини. Путівки у пансіонати залізниці "Львівський залізничник"

та "Галичина" отримали 37 працівників, загалом разом із членами сімей відпочили 123 особи. Таким чином задоволено близько 70 відсотків усіх заяв.

**Начальник оборотного депо Сарни Віктор Токарчук:**

– Сьогодні звучало питання про вакансії та брак кадрів. Ця проблема є гострою і в нашому депо. Наведу приклад: від часу створення моторвагонного депо Здолбунів, куди входить наше депо, на роботу не прийнято жодної людини. На сьогодні у нас не вистачає 20 осіб. Якщо загалом у депо ситуація ще більш-менш нормальна, то в Антонівці – усього 2 машиністи і 2 помічники, а для ремонту рухомого складу в депо є лише один слюсар, який досконало знає двигун тепловоза вузькоколійки. Ми сподівалися на підтримку та допомогу місцевої облдержадміністрації, яка повинна бути зацікавлена у функціонуванні "Поліського трамваю", але, на жаль, поки що співпраці нема.

Друге важливе питання – забезпечення оргтехнікою. Тривалий час ми звертаємося з листами про надання депо хоча б одного комп'ютера, але питання досі не вирішене. На завершення хочу озвучити і одержати відповідь на запитання майстрів депо Антонівка: у депо Здолбунів майстри отримують до відпустки 4 додаткові дні, а у нас – не отримують, які причини такої ситуації?

**Бригадир цеху з ремонту дизель-поїздів Галина Озійчук:**

– Кадрова проблема стоїть і підготовки молоді. Професіонали з великим досвідом ще працюють, але вони не мають кому передавати досвід та унікальні знання. Ще одне питання стосується забезпечення спецодягом та спецвзуттям. Робочими костюмами працівників депо забезпечують, але нерідко в коморі депо є лише спецодяг 48-го розміру. Дорослим чоловікам пропонуються шклярські розміри спецодягу, а робочі черевики – 46-го розміру. У нас лише кілька працівників мають такий великий розмір ноги. А що робити іншим?



Чому, замовляючи спецодяг та спецвзуття, постачальники не звертають увагу на персональні картки кожного робітника? Станом на кінець минулого року залізничники депо отримали 90 пар черевиків, а замовляли ми 400 пар, у т.ч. лише 20 пар утеплених чобіт за потреби 100 пар.

На цей рік адміністрація депо замовила 350 пар робочого взуття, але досі не отримали жодної. Ще одна проблема: під час роботи працівники часто зазнають незначних мікротравм: подряпин тощо. У такій ситуації людині необхідно надати першу медичну допомогу. А медичні аптечки, придбані кілька років тому, не поповнюються медикаментами.

**Машиніст дизель-поїзда Анатолій Зінчук:**

– Серед питань, які потребують вирішення, – розклад руху дизель-поїздів. Якщо ми дбаємо про збільшення виручки від перевезень, треба корегувати графік. Наприклад, прибуває дизель-поїзд о 7:38 ранку. Якщо людина приїздить на роботу на 8-му ранку, вона вже не зможе скористатися цим поїздом, бо не встигне на роботу. Якщо дизель відправляється о 20:15, то це теж означає, що пасажир не буде чекати на нього після роботи, а скористається маршрутним таксі.

**Провідник пасажирського вагона Марина Бідун:**

– Найгостріше для нас питання – виручка. Нам довели план, який ми практично не можемо виконати. Усі розуміють, що приміське сполучення збиткове, а взимку ще й пасажиропотік знижується. Незважаючи на це, план щомісяця збільшується. Наприклад, у жовтні 2012 р. ми мали план у 230 тис. грн., і ми його виконували, навіть отримували премії. На травень цього року нам довели вже 299 тис. грн. Тарифи на проїзд не зростають, пасажиропотік збільшується в основному лише у

святкові та вихідні дні. Пасажири сідають у дизель-поїзд практично на всіх станціях, та ще й касири облічують пасажирів на перонах, а провідникам це категорично заборонено.

Багато залежить від умов праці. У Ковелі провідників обслуго-

фесійно обґрунтувати адміністрації залізниці нашу позицію. Із цього буде розраховуватися зарплата на кожне депо, буде сформоване його планове завдання, виходячи з фонду оплати праці провідника із правом продажу квитків. Сюди не увійдуть бри-

вує квиткова каса, розміщена на станції у підвальному приміщенні, розміром 3 на 3 метри, без вікна та вентиляції. Там працює старший квитковий касир та касир, що приймає виручку від провідників і видає їм квитки. У нинішньому приміщенні каси дуже важко навіть удвох відпрацювати зміну, а сюди приходять ще й провідники. Вокзал має відповідне приміщення для такої каси, зараз воно пусте, але це питання не вирішується вже півроку.

Ще одна проблема – пошиття форменого одягу. Щоб його замовити, треба їхати до Львова. Хіба не можна вирішити це питання на місцевому рівні, адже у нас теж є ательє? Переважна більшість провідників – жінки, які мають сім'ї, кожна така поїздка потребує цілої доби, а їздити треба тричі.

**Перший заступник начальника служби приміських пасажирських перевезень Віктор Корзун:**

– Приміське сполучення, звичайно, збиткове, але разом із тим це – соціальний вид транспорту. Лише у минулому році залізниця зазнала збитків на 714 млн. грн. Ми постійно аналізуємо фінансові показники, і сьогодні я хочу запропонувати присутнім кілька цифр. Ми створили мобільну групу, що вивчала дальність поїздок. Основне її завдання – навчити пасажирів купувати не "короткий" квиток до найближчої станції, а оплачувати проїзд за реальним маршрутом. На пасажирів, які відмовлялися купляти квиток до кінцевого пункту слідування, накладали штрафи, і після цих заходів показник середньої тривалості поїздки збільшився.

Нещодавно ми ввели в дію АРМ, що дасть нам можливість аналізувати результати роботи кожного провідника на конкретному напрямку: які квитки продано, скільки пасажирів у поїзді тощо. Таким чином ми зможемо про-

гадири та провідники на поїздах підвищеної комфортності, касири та інші. Підсумки першого кварталу 2013 р. засвідчують, що маємо невикористані резерви та чимало недоліків, які треба ліквідувати.

Упевнений, що в другому кварталі спільними зусиллями провідників із Сарн, Здолбунова та Ковеля ми зможемо об'єктивно покращити показники роботи провідників в усіх напрямках.

**Голова дорпрофсожу Львівської залізниці Андрій Сенишин** підбив підсумки конференції, зосередивши увагу на проблемних питаннях, які прозвучали у виступах учасників.

– Завершується травень, та досі залізниця не має затвердженого фінансового плану. Важко у такій ситуації вимагати ритмічності роботи від великого підприємства, що нараховує понад 50 тисяч залізничників. Саме тому профспілка вступила у трудовий спір із Кабінетом Міністрів України і поставила низку питань, на які вимагає чіткої відповіді.

На жаль, складна ситуація із постачанням спецодягу склалася на рівні Укрзалізниці. Під час проведення тендера надаються якісні зразки, а потім підрозділи отримують неякісну, браковану продукцію. Весь спецодяг та спецвзуття для наших залізничників, за умови повного забезпечення, коштує чималу суму. Ми могли б вирішувати ці питання з місцевими виробниками спецодягу без залучення Укрзалізниці. Якщо роботодавець не може забезпечити працівника відповідним спецодягом, він міг би видати працівнику кошти на його придбання. А працівник повинен купити та відзвітуватися про покупку касовим чеком. Сьогодні ж усе зроблено навпаки: нема безпосереднього зв'язку між виробником спецодягу і його кінцевим користувачем – залізничником.

(Закінчення на 5 стор.)