

**Голова профспілкового комітету Львівської дистанції колії Михайло ГОЦКО:**



– Сьогодні я хочу подякувати дорпрофсожу від великої кількості членів профспілки, зайнятих на роботах з особливо шкідливими й особливо важкими умовами праці, яким зі серпня цього року, згідно з відповідними пунктами колективного договору, почали здійснювати доплату на здешевлення харчування.

Разом із тим хочу підняти важливе питання з подальшим його обговоренням на засідан-

нях секцій працівників колійного господарства, у Раді профспілки. Воно стосується переходу дистанцій колії на дільничну систему господарювання, коли була створена посада “майстер шляховий з контролю за станом колії”. Цей працівник, як і шляховий майстер, постійно знаходиться на колії, але на отримання пенсії за віком на пільгових умовах не може претендувати, оскільки ця посада відсутня в класифікаторі, який дає право виходу на пенсію на пільгових умовах. Вивчивши це питання, пропоную подати відповідні матеріали для його вирішення у Міністерство праці та соціальної політики та на затвердження у Кабінет Міністрів України.

Свого часу прийнято рішення, за яким на підведення підсумків трудового суперництва у відповідних службах залізниці треба запрошувати голів секцій чи їх представників. Це рішення нині не виконується. На мою думку, представники профспілки повинні брати участь і в засіданнях балансових комісій служб залізниці, де розглядаються результати фінансово-господарської діяльності.

**Голова профспілкового комітету експлуатаційного вагонного депо Ковель Олександр МАРТИНЮК:**

– Враховуючи суттєві зміни, які відбулися у вагонному господарстві, ми першими відчули позитивні і негативні моменти реформи. Остаточо говорити про позитивні результати реформування поки що рано, а от неприємні моменти вже маємо. До експлуатаційного вагонного депо приєдналися експлуатаційні підрозділи вагонного депо Здолбунів. Якби його працівники були переведені в межах підприємства на підставі ст. 32 Кодексу законів про працю “Переведення на іншу роботу, зміна істотних умов праці”, то за таких умов, враховуючи, що трудові відносини працівника відповідно до норми не переривалися б, для обчислення середнього заробітку з метою розрахунку середньої заробітної плати за відрядження, відпускні бралися б до уваги попередні виплати працівнику за відповідний період праці. Але працівники були переведені на підставі ст. 36 КЗпП, тому в даній ситуації працівника за його ж згодою звіль-



нили, після чого знову прийняли на те ж підприємство. У підсумку відразу після об'єднання депо, а їх у нас аж 50 осіб, лише при нарахуванні відпускних втратили від 1500 до 2300 грн. Тому, звільнюючи працівника на підставі п. 5 ст. 36 КЗпП, залізниця повинна була у день звільнення працівника виплатити йому компенсацію за всі невикористані ним дні щорічної відпустки або ж за його бажанням перерахувати таку компенсацію на його нове місце праці.

Наступне важливе питання – кадрове, яке хвилює членів колективу. За неповних півроку з різних причин із нашого підприємства звільнилося 34 працівники, а прийнято на роботу тільки 3. Для прикладу, за цей період ми втратили 11 зварювальників, а на їх місце не прийнято жодного. ПТО Здолбунів за наявності механізмів, кранів, домкратів фактично не має слюсаря-електрика для їхнього ремонту та обслуговування. Віддалені ПТО не забезпечені згідно зі штатним розписом та відповідно до технології оглядачами-ремонтниками.

Зауважу, що на кожному підприємстві є така категорія працівників, із якими вже давно потрібно розірвати трудовий договір, але керівництво підприємства, усвідомлюючи кадрову політику, вимушене тримати порушника трудової дисципліни. Вношу пропозицію, щоб профспілка посприяла у забезпеченні дозволу керівнику приймати на роботу людину на місце особи, звільненої за порушення трудової дисципліни.



**Голова профспілкового комітету Першого загону воєнізованої охорони Оксана МОДНА:**



– Переговори, які проводилися Радою профспілки з керівництвом Головного управління воєнізованої охорони Укрзалізниці щодо створення профспілкових організацій у підрозділах воєнізованої охорони, були нелегкими і завершилися успішно. Хоча відзначити, що цій події передувала серйозна робота у підрозділах воєнізованої охорони щодо популяризації переваг профспілкового членства, проведена об'єднаним комітетом профспілки Львівської дирекції залізничних перевезень. Ці питання неодноразово обговорювалися головою об'єднаної профспілкової організації Іваном Маційовським безпосередньо на робочих місцях, зборах працівників воєнізованої

охорони у стрілецьких командах та службі воєнізованої охорони. І от 2 вересня цього року відбулися установчі збори з утворення первинної профспілкової організації ВП “Перший загін воєнізованої охорони”. На зборах обрано голову профспілкової організації, заступника, профспілковий комітет, ревізійну комісію та затверджено назву організації. На момент проведення зборів на обліку перебувало 39 членів профспілки. Станом на 14 жовтня – уже 70 осіб. Очевидно, що працівники воєнізованої охорони охоче вступають у профспілку, адже відчувають її підтримку і захист.

Нині всі нормативні документи щодо реєстрації та легалізації первинної профспілкової організації надані у відповідні державні цільові фонди. Сьомого жовтня 2013 року первинну профспілкову організацію воєнізованої охорони внесено до Реєстру об'єднань громадян.

Нині профспілковий комітет воєнізованої охорони проводить подальшу роботу зі збільшення кількості членів профспілки. Зокрема надано статuti для ознайомлення працівникам пожежних поїздів, у стрілецькі команди Стрия, Здолбунова, Сарн і Ковеля. Триває робота з планування заходів для організації культурного дозвілля спілчан, вивчаються проблемні питання багатодітних та малозабезпечених сімей, одиноких матерів.



**Машиніст моторвагонного депо Львів, заступник голови профкому депо Михайло ЧЕЧИЛЬ:**



– Питання виробничих ідалень, про яке уже згадувалося на конференції, є проблемним і для моторвагонного депо Львів. Прийнято наказ про відкриття пунктів приготування їжі, але в нашому депо донині ніхто нічого не чув про ці пункти. За наказом, їжу повинні возити дорогами, на яких від глибоких ям не лишилося “живого” місця. Крім того, пункт прийому їжі не може працювати у визначені години, адже хтось із працівників добирається на роботу із четвертої години ранку і має бажання



попити чаю, а хтось працює у 12-годинному режимі і захоче поїсти після шостої вечора. Як бути у цьому випадку?

Відповіді на це питання нема. Уявіть, улітку несамоविта спека, а придбати пляшку води можна в найближчому магазині – за півтора кілометри від депо.

Тепер кілька слів про збитковість ідалень. Можливо, така ситуація склалася через те, що головні бухгалтери недопрацювали певні моменти. Наприклад, якщо взяти вартість продуктів, які закупляються. Я поцікавився цінами і з'ясував, що кілограм м'яса середньої якості вартує 64 гривні плюс 40% націнка – і виходить 89 гривень, а є м'ясна вирізка і по 100 гривень. При цьому закупляти м'ясо можна тільки в тих організаціях, які виграли тендери.

Якщо ідалень збиткова, то, можливо, варто відпустити її у “вільне плавання”? І нехай залишаться два кухарі, які між собою з'сують, хто буде головним, а голова профкому і завідувач ідалень підкажуть, де можна дешевше купити продукти харчування, і люди будуть задоволені.

Наступне питання, яке нині турбує наш колектив, стосується підвищення доходності від при-

міських перевезень. Мушу констатувати, що серед пасажирів нині частіше трапляються нахабні особи. Я брав участь у контрольних перевірках і бачив, як пасажир розмовляє по мобільному телефону вартістю півтори-дві тисячі гривень і тут же відвертаються або чинять по-хамськи із молодою дівчиною-провідницею, яка просить оплатити за проїзд. Крім того, провідник нині збентежений, бо кожен місяць збільшується план виручки, і він не знає чітко свого планового завдання, а також не орієнтується, який розрахунок – від кількості годин чи від поїздки поденно? Свого часу я вносив пропозицію, щоб провідники працювали з касовими апаратами, а не з тими котушками, які вони носили. На даний час уже й ті касові апарати, що є – застаріли. Вважаю, що на рівні Укрзалізниці повинна бути розроблена нова система облічування пасажирів із можливістю використання магнітної картки, яку можна проводити через касовий апарат, і квиток буде виданий. Сучасний пасажир не боїться і навіть не поважає провідника, то ж я упевнений, що бригада повинна працювати зі супроводом міліції, яка теж повинна бути зацікавлена у підвищенні доходності від перевезень.

**Заслухавши звіт голови дорпрофсожу, делегати конференції задовільно оцінили роботу дорочної профспілкової організації за звітний період та затвердили звіт голови ревізійної комісії. Крім того, було обрано делегатів III конференції профспілки залізничників і транспортних будівельників України.**