

# Вітаємо з Днем Конституції!

Офіційний сайт профспілки  
[www.zalpr.org.ua](http://www.zalpr.org.ua)



Газета видається  
з 16 серпня 1996 р.  
Індекс 94922  
№ 12 (527) 26 червня 2009 р.

Наймасовіша профспілкова газета в Україні

# ВІСНИК ПРОФСПІЛКИ

залізничників і транспортних будівельників України

• До уваги

**З**А ПРОПОЗИЦІЄЮ РАДИ ПРОФСПІЛКИ наказом Укрзалізниці від 9.06.2009 р., № 335-Ц внесено зміни та доповнення до додатку 1 Положення про порядок виплати надбавки за вислугу років працівникам підприємств і організацій залізничного транспорту.

Зокрема, з пункту 4.6 розділу 4 вилучено слова: «якщо перерва в роботі не перевищувала 12 місяців, без урахування часу переїзду до нового місця роботи».

Тобто, тепер стаж роботи, що дає право на отримання надбавки за вислугу років, не переривається (але час перерви в цей стаж не включається) при скороченні чисельності або штату працівників, навіть, якщо перерва становила більше 12 місяців.

Наказ введено в дію з 1 червня 2009 року, контроль за його виконанням покладено на начальників залізниць, дирекцій залізничних перевезень, підприємств, організацій і структурних підрозділів.

## Розширене засідання президії Ради профспілки

**Засідання відбулося 17 червня за участю голів дорожніх і територіальних профорганізацій під головуванням лідера профспілки В.Ткачова.**

У засіданні взяли участь: заступник Міністра транспорту та зв'язку України В.Бадагов, Генеральний директор Укрзалізниці М.Костюк та його заступник В.Чорний, директор Департаменту залізничного транспорту Мінтрансзв'язку М.Макаренко, керівники деяких головних управлінь Укрзалізниці.

Розглянуто питання щодо:

- фінансово-економічного стану Укрзалізниці та перспектив на друге півріччя 2009 року;
- реформування залізничного транспорту.

Після обговорення цих питань прийнято Звернення та Заяву, які направлено на адресу Президента України В.Ющенка, Прем'єр-міністра Ю.Тимошенко, Голови Верховної Ради В.Литвина, Секретаря РНБОУ Р.Богатирьової та у засоби масової інформації.

На засіданні прийнято також рішення про продовжен-



Після засідання президії Ради профспілки

ня трудового спору між Радою профспілки та Укрзалізницею, що виник у зв'язку з невиконанням Галузевої угоди.

## ЗАЯВА

### Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України щодо РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Нещодавно завершила роботу міжвідомча робоча група з питань реформування залізничного транспорту, створена Мінтрансзв'язку відповідно до розпорядження Прем'єр-міністра України Ю.В.Тимошенко.

На жаль, Мінтрансзв'язку не врахувало думку Укрзалізниці та залізниць, яка базується на затвердженій Кабінетом Міністрів Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту, і використало зазначену робочу групу для лобювання розробленої Мінтрансзв'язку «Програми реформування (ринкової трансформації) залізничного транспорту».

Не заперечуючи права Мінтрансзв'язку, як центрального органу виконавчої влади у сфері транспорту, на формування державної політики щодо реформування галузі, Рада профспілки наполягає на врахуванні пропозицій фахівців галузі і профспілок з цього питання, оскільки це стосується не лише інтересів держави, але й півмільйона залізничників.

Позиція Укрзалізниці і Ради профспілки полягає в тому, щоб на першому етапі реформування на базі залізниць та підприємств залізничного транспорту, що входили до складу Укрзалізниці, створити галузеве об'єднання – Державний концерн залізничного транспорту, який з часом було б перетворено на Державну акціонерну компанію, 100 % акцій якої належатимуть державі. При цьому до складу концерну, а потім і акціонерного товариства повинні увійти всі майно залізниць та підприємств залізничного транспорту.

Міністерство транспорту та зв'язку наполягає, щоб на базі залізниць та окремих підприємств залізничного транспорту було створено Державне підприємство, яке в подальшому буде реформовано в акціонерне товариство. Мотивуючи тим, що підприємства залізничного транспорту як юридичні особи не можуть увійти до складу новоствореного Державного підприємства, їх підпорядковано Мінтрансзв'язку, що в подальшому може призвести до їх приватизації. Така доля очікує на такі підприємства, як Український державний центр рефрижераторних перевезень «Укррефтранс», Український державний центр з експлуатації спеціалізованих вагонів, Український державний центр транспортного сервісу «Ліски», Управління промислових підприємств Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також промислові підприємства з ремонту рухомого складу, виготовлення електротехнічної продукції та залізобетонних шпал.

Традиційно склалося, що кожне підприємство на залізничному транспорті спеціалізується на виконанні певних робіт, які практично не дублюються.

Ліквідуючи Укрзалізницю як монополіста, Мінтрансзв'язку створює нових монополістів. Зокрема, всі ізотермічні вагони залишаються в «Укррефтрансі», цистерни, цементовози,

зерновози, окатишевози та інші спеціальні вагони – в «Укрспецвагоні», а контейнерними перевезеннями займатимуться «Ліски». Ремонт електровозів проводиться Запорізьким електровозоремонтним заводом, а інші локомотиворемонтні заводи спеціалізуються на ремонті інших моделей тягового рухомого складу.

Виведення зазначених підприємств зі складу Укрзалізниці потребуватиме проведення тендерів на ремонт рухомого складу, що в умовах конкретної спеціалізації неможливо. Викликає сумнів можливість створення в Україні найближчим часом аналогічних підприємств, а страждатимуть від таких нововведень, перш за все, залізниці, товароробники, населення.

Слід також зазначити, що у разі створення Державного підприємства залізничного транспорту з чисельністю близько 400 тис. працівників воно стане практично некеріваним. Чисельність працівників окремих філій або структурних підрозділів, якими стануть залізниці, сягатиме 50–70 тис.

Виведення ремонтних підприємств залізничного транспорту зі складу Укрзалізниці позбавляє їх гарантованих залізничними замовлень, що, по суті, є доведенням до банкрутства. Крім того, реформування залізничного транспорту в умовах фінансово-економічної кризи, коли обсяги вантажних залізничних перевезень знизилися на третину, є недопустимим і небезпечним та матиме вкрай негативні наслідки як для галузі, так і для її працівників.

Таким чином, запропонована Міністерством транспорту та зв'язку «Програма реформування (ринкової трансформації) залізничного транспорту» веде до розвалу галузі як цілісної системи залізничних перевезень, а вилучення зі складу Укрзалізниці найбільш перспективних підприємств під приводом створення конкурентних основ має на меті їх приватизацію.

Виходячи з викладеного, Рада профспілки заявляє рішучий протест намаганням Мінтрансзв'язку запровадити модель реформування, несприятливу для залізничників, що може призвести до розвалу залізничної галузі, і пропонує підпорядкувати Укрзалізницю безпосередньо Кабінету Міністрів України.

Вимагаємо від Кабінету Міністрів України звільнення з посади Міністра транспорту та зв'язку України Й.В.Вінського і директора Департаменту залізничного транспорту М.В.Макаренка за намагання запровадити реформування залізничної галузі всупереч Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту України та невиконання розпоряджень Прем'єр-міністра України Ю.В.Тимошенко про скасування наказу Мінтрансзв'язку від 18 квітня 2008 року, № 463, яким зі сфери управління Укрзалізниці було виведено підприємства, що входять до складу єдиного виробничо-технологічного комплексу залізничного транспорту.

Прийнято на розширеному засіданні президії Ради профспілки 17 червня 2009 року

## ЗВЕРНЕННЯ

### Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України до керівників держави та органів державного управління щодо ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНОГО СТАНУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Рада профспілки залізничників і транспортних будівельників України зазначає, що робота залізничного транспорту здійснюється у складних економічних умовах, спричинених загальною фінансовою кризою та спадом виробництва у провідних галузях економіки держави.

Оскільки основним видом діяльності залізничної галузі є перевезення вантажів та пасажирів, скорочення виробництва в гірничо-металургійному, хімічному комплексах, будівництві та інших галузях економічної діяльності України негативно вплинуло на вантажообіг на залізничному транспорті. Саме через спад виробництва у цих секторах економіки продовжується спад перевезень вантажів: за 5 місяців п. р. план експлуатаційного вантажообігу до відповідного періоду минулого року виконано на 65 %, транзитні перевезення – 64,9 %, середньодобове навантаження вагонів – 68,7 %, вивантаження – 69,7 %. Невиконання показників перевезення вантажів і пасажирів негативно вплинуло на фінансовий стан залізниць та підприємств залізничного транспорту, недоотримання запланованих доходних надходжень.

Центральними органами державного управління продовжується непродумана, руйнівна політика щодо залізничної галузі. Прикладом цього може слугувати фінансовий план, затверджений залізницям на 2009 рік.

Незважаючи на нестабільну ситуацію на ринку перевезень, спричинену економічною кризою, спадом виробництва в галузях економіки, введенням Урядом мораторію на підвищення тарифів на вантажні перевезення, а також надані преференції та знижки до тарифів підприємствам гірничо-металургійного та хімічного комплексів, у фінансовому плані залізниць на поточний рік закладаються доходні надходження з перевищенням в 1,2 млрд грн. проти плану 2008 року. Укрзалізниця продовжує втрачати доходні надходження, так як надані преференції окремим галузям не враховано в фінансовому плані і не визначено джерела їх покриття. Крім цього, при значному спаді обсягів перевезень і фінансовій нестабільності для галузі заплановано отримання прибутку в сумі 245 млн грн. Зменшена витратна частина фінансового плану за рахунок коштів, які необхідні на матеріали та оплату праці. Так, витрати на оплату праці, порівняно з минулим роком, збільшено лише на 3 %, що менше ніж прогнозоване зростання індексу споживчих цін (9,5 %).

З боку державних органів управління не забезпечується виконання Закону України «Про залізничний транспорт» – придбання за кошти держбюджету рухомого складу та компенсації витрат, що несуть залізниці за перевезення пільгових категорій громадян, покриття яких за 5 місяців п. р. становить усього 39,6 млн грн. або 20,7 % від суми, яка підлягає компенсації.

Таке ставлення до галузі спонукає Укрзалізницю та залізниці звертатися за зовнішніми і внутрішніми позиками, які стали важким тягарем для залізничного транспорту і сягають сьогодні близько 11 млрд грн.

Залізницям все складніше забезпечувати виплату заробітної плати в терміни, визначені колективними договорами. Зощаджуючи кошти на оплаті праці за рахунок застосування неповного робочого часу та відпусток без збереження заробітної плати, на залізницях допускається порушення законодавства про працю, так як у більшості випадків від працівників вимагається забезпечити виконання своїх службових обов'язків у повному обсязі. Таким чином, виконання необґрунтованих фінансових показників, закладених у фінансовому плані, покладено на плечі працівників галузі.

Крім цього, ухвалюються протизаконні рішення, які вимагають переходу підприємств галузі з АБ «Експрес-Банк» на обслуговування в державні банки. Робота підприємств галузі з банком вибудована на взаємовигідних, партнерських позиціях, до того ж, банком створено розгалужену мережу філій в містах розташування структурних підрозділів залізничного транспорту, встановлено банкомати на всіх підприємствах.

Рада профспілки залізничників і транспортних будівельників України вимагає від Кабінету Міністрів України, інших державних органів управління вжити заходів, які дозволять стабілізувати фінансовий стан залізниць України, а саме:

- скасувати всі пільги по тарифах, які надані різним галузям економічної діяльності, керуватися виключно Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом;

- повернути кошти залізницям за безкоштовне перевезення вугілля в сумі 170 млн грн.;

- забезпечити дієвий механізм компенсації витрат залізниць за перевезення пільгових категорій громадян. До остаточного вирішення цього питання передбачити проведення взаємозаліку за рахунок платежів до Державного та місцевих бюджетів;

- переглянути фінансові плани залізниць на 2009 рік з позиції затвердження реальних фінансово-економічних та інвестиційних показників для залізничного транспорту і забезпечення зобов'язань залізниць за Галузевою угодою та колективними договорами;

- не вимагати від підприємств залізничного транспорту обов'язкового переходу на обслуговування в інші банки.

Попередити Кабінет Міністрів України та державні органи управління: якщо з їхнього боку не буде вжито належних заходів для виправлення ситуації, що склалася на залізничному транспорті, профспілка розпочне активну підготовку до акцій непокорі на всіх залізницях України з метою захисту інтересів галузі та залізничників.

Рада профспілки звертається до керівництва Укрзалізниці, залізниць, підприємств і організацій залізничного транспорту:

- не допускати скорочення чисельності і штату працівників;

- враховуючи, що на залізницях з причин значного спаду обсягів перевезень запроваджено скорочений робочий тиждень і відпустки без збереження заробітної плати, забезпечити дотримання норм Кодексу законів про працю України;

- передбачити поетапний перехід працівників на повний робочий тиждень, не допускаючи збільшення інтенсивності праці та порушень безпеки руху;

- забезпечити безумовне виконання соціальних гарантій за Галузевою угодою і колективними договорами.

Прийнято на розширеному засіданні президії Ради профспілки 17 червня 2009 року

## «Перекося» неприпустимі!

**Рада профспілки отримала відповідь за підписом заступника Міністра економіки України В.ПАНТЕЛЄЄНКА на звернення щодо скрутного фінансового становища залізниці.**

У листі повідомляється, що з метою підтримки металургійної та хімічної галузей, враховуючи їх високу експорторієнтованість (близько 75 % вітчизняного металопрокату та 30–100 % хімічної продукції експортується), Уряд здійснив ряд заходів, спрямованих на подолання негативних явищ у відповідних галузях промисловості.

«За інформацією, наданою об'єднанням підприємств «Металургпром», – наголошено, зокрема, у листі Міністерства економіки, – фінансовий стан металургійних підприємств порівняно з 2008 роком значно погіршився. Так, дохід від реалізації продукції у першому кварталі п. р. по відношенню до аналогічного періоду минулого року знизився більш ніж на 32 %. Фінансовий результат від діяльності до оподаткування за перший квартал 2009 року становить більш ніж 2,5 млрд грн. збитків проти 2,4 млрд грн. прибутку у першому кварталі минулого року. Рентабельність підприємств галузі знизилась на 18,1 %...»

За інформацією Держкомстату, **фінансові результати** від звичайної діяльності до оподаткування підприємств за видами промислової діяльності **за січень-лютий п. р. у металургійному виробництві та виробництві готових металевих виробів становив 2061 млн грн. збитків, тоді як фінансовий результат від звичайної діяльності транспорту та зв'язку за цей же період становив 2702,3 млн грн. прибутку.**

Щодо цінової ситуації на металургійну продукцію на внутрішньому ринку, то, за інформацією аналітиків експертних організацій, ціни на основні види металопродукції за період дії Меморандуму значно знизились. Так, для потреб внутрішнього ринку у квітні п. р., порівняно з листопадом минулого року (початок дії Меморандуму), ціна на катанку знизилась на 23,8 %, арматуру – на 17,4 %, гарячекатаний рулон – на 27,8 %, холоднокатаний – на 20,8 %...».

### ДО ТЕМИ

Цю відповідь неможливо залишити без коментаря. Виходить, що в державі, принаймні, в Міністерстві економіки вочевидь, є улюблені галузі, а є – менш, яким не потрібна допомога держави в скрутний час... Та яка там підтримка, коли за рахунок нашої залізничної галузі вирішуються проблеми інших! Профспілка вже звертала увагу Уряду на несправедливість і неприпустимість таких «перекося», попередила ще раз (стор. 1), і в подальшому вживатиме всіх заходів, щоб умови господарювання Укрзалізниці були не гірші ніж в інших галузях економіки України.

Відділ інформації Ради профспілки

## Київські метрополітенівці

вступили у колективний трудовий спір зі своєю адміністрацією

**Національна служба посередництва і примирення з 1 червня 2009 року зареєструвала колективний трудовий спір між найманими працівниками Київського метрополітену та адміністрацією комунального підприємства «Київський метрополітен».**

Зареєстровано чотири вимоги:

- виконати в повному обсязі вимоги п. 3.2 колдоговору за 2008 рік шляхом підвищення тарифних ставок та посадових окладів працівників на 15 % до 1.06.2009 р. та забезпечити виконання даного пункту колдоговору в 2009 році;
- виплатити заборгованість з індексації заробітної плати, починаючи з лютого 2009 року, та проводити її в подальшому згідно з п. 3.22 колдоговору;
- відповідно до статей 15 і 33 Закону України «Про оплату праці» виплату заробітної плати здійснювати в першочерговому порядку та в пов-

ному обсязі в терміни, встановлені колективним договором;

- виконувати вимоги ст. 251 КЗпП України щодо надання відповідей на запити профспілок та ст. 22 Закону України «Про професійні спілки, їх права та гарантії діяльності».

Національна служба посередництва і примирення відмовила в реєстрації кількох вимог, оскільки вони не є предметом даного колективного трудового спору і повинні вирішуватися в установленому чинним законодавством України порядку, а саме:

- проводити кадрову політику на

підприємствах соціальної сфери тільки за погодженням з профспілками;

- привести штат адміністрації метрополітену до розрахункового 2002 року, зміни штатного розкладу проводити пропорційно до змін довжини основних колій метрополітену;

- отримати від Київської міської державної адміністрації та Кабінету Міністрів України компенсацію за перевезення пільгових категорій пасажирів;

- не проводити погашення кредиту та його відсотків, взятого під гарантію КМДА на будівництво метрополітену в 2006 році, за кошти метрополітену.

Відділ інформації Ради профспілки

## ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО ИЗЮМСКИХ ТЕПЛОВОЗОРЕМОНТНИКОВ: борьба продолжается

**ПРОБЛЕМЫ** Изюмского тепловозоремонтного завода из-за бесхозяйственности и безответственности чиновников тяжким грузом легли на плечи труженников. Бездействие Министерства транспорта и связи и отсутствие должного реагирования на все наши письма и заявления привело к параличу хозяйственной деятельности, изначальной причиной которой стала планомерная работа на развал предприятия.

Возглавляя борьбу за сохранение завода и рабочих мест, профком работает на упреждение, стараясь не допустить новых бед. Работники предприятия, отстаивая свои права и интересы, при проведении очередной акции протеста все более решительно заявляют о своей принципиальной позиции.

Дважды проведенное пикетирование Харьковского хозяйственного суда продемонстрировало, что трудящиеся ИТРЗ не согласны с казненным банкротством завода.

Назначенное Минтрансвязи 17 апреля т. г. новое руководство

предприятия обозначило цель своей работы: введение арендатора – ООО «ИТРЗ». Как планируется погасить задолженность по заработной плате и что именно позволит подняться заводу – страшная тайна, в которую заводчан посвящать не удосуживаются! Но люди ведь понимают, что при этом часть активов ОАО «ИТРЗ» плавню перетечет в ООО «ИТРЗ», где владелец – частное лицо. А в результате и рабочие, и государство опять останутся при... долгах!

Потому рабочие открыто заявили о своем негативном отношении к подобным схемам «возрождения» завода и оказались 4 июня в Киеве, под стенами Министерства транспорта и связи.

«ВІСНИК» сообщал о встрече с делегатами заводчан, на которой Министр И.Винский заверил нас в том, что будут задействованы все меры для стабилизации ситуации. Министр дал указание своим подчиненным сформировать в недельный срок новый состав Наблюдательного совета ОАО «ИТРЗ»

с представителем трудящихся – председателем профкома, а также подготовит до 10 июня т. г. программу вывода завода из кризиса.

Каково же было недоумение изюмских тепловозоремонтников, когда 12 июня заместитель Министра В.Бадагов прибыл на встречу с коллективом... без программы. Также замминистра не смог объяснить, почему в состав Наблюдательного совета вместо представителя, выдвинутого трудящимися, введен... угодный новому руководству кандидат.

Это заставило почесать затылки, и многие работники задумались: почему указания Министра его подчиненные стараются то ли обойти, то ли не выполнить? И кто же тогда стремится добыть крупнейший завод, пытаясь завладеть имуществом государства?..

От имени коллектива

**Александр ХАХИЛЕВ,**  
председатель профорганизации Изюмского тепловозоремонтного завода

## ВІТАННЯ 21 червня відзначено ДЕНЬ МЕДИЧНОГО ПРАЦІВНИКА

**Від імені багатотисячного колективу залізничників з професійним святом медиків привітати Генерального директора Укрзалізниці М.КОСТЮК і Голова ФПТУ, Голова профспілки В.ТКАЧОВ:**

«Це свято людей, котрі присвятили себе служінню складній, напруженій та, разом з тим, і

найбільш благородній професії, покликання якої – повертати радість життя і здоров'я людям. Хочемо подякувати за той вагомий внесок, який кожен з вас зробив на благо загальної справи збереження здоров'я і трудового довголіття залізничників. Зичимо вам щастя, радості, миру і злагоди!».



Позаштатний кореспондент «ВІСНИКА» Юрій ШВАЙКО відав цими словами дорожню клінічну лікарню на станції Дніпропетровськ...

## Тактика – оздоровлення і профілактика

**П**РАЦЯ у залізничників важка, часто – у шкідливих умовах, тож їхнє оздоровлення на контролі і адміністрації, і профспілки, і працівників галузевих медичних та оздоровчо-профілактичних закладів. От і персонал жмеринського санаторію-профілакторію «Залізничник» завжди з увагою і турботою ставиться до своїх відпочивальників.

Заклад відкрився в серпні 1989-го – саме в День залізничника. Минуло двадцять років...

– Плодоносить сад, який ми заклали тоді, – каже головний лікар О.Чабан. – Та й матеріальну базу, попри всі пертурбації минулих літ, вдалося зберегти. Останнє – найважливіше. Свого часу на Південно-Західній таких закладів функціонувало п'ять. Нині ж залишилося два, в тому числі і наш, жмеринський. І це неабияка заслуга нашого територіального комітету профспілки.

– У нас 50 місць, – продовжує Олег Іванович. – Є 26 двох-, трьох- і чотирьохмісних палат з телевізорами, холодильниками і всім необхідним для повноцінного відпочинку. Оздоровлюють тут залізничники сечостазу, нервову, серцево-судинну системи, а також нирки, опорно-руховий апарат, шлунково-кишковий тракт...

Термомом профспілки, до речі, надано допомогу із забезпечення санаторію-профілакторію оргтехнікою, лікувальним розсолем «Моршинська ропа» тощо.

У санаторії є тренажерний зал і бібліотека з фондом у півтори тисячі книг.

«І оздоровлюють тут добре, і харчують також: тож умови просто чудові», – кажуть вдячні відпочивальники.

А якщо додати ще той факт, що за весь цей сервіс людина з власної кишені платить лише 140 грн., то кожен, хто хоч трохи знайомий з цінами в сфері оздоровлення, оцінить заслуги й старання керівництва Жмеринської дирекції залізничних перевезень і теркому профспілки.

Та все ж, треба переглянути умови оздоровлення залізничників, вважає медперсонал. За двадцять років постала необхідність й у капітальному ремонті приміщень, заміні меблів тощо. Адже наші залізничники заслуговують на найкраще.

– Завдання номер один – придбати бойлер, – констатує головний лікар. – Хочемо відновити роботу сауни і мати свій басейн. Це сприятиме кращому оздоровленню наших пацієнтів, та ще й надасть привабливості закладу.

Працівники «Залізничника» знають: профілактика – найліпший метод запобігання хворобам, і радять усім літній відпочинок використати з найбільшою користю для здоров'я.

**Ігор БІЛИЙ,**  
провідний фахівець Жмеринського теркому профспілки

## Уж лучше не болей!

К такому выводу приходят все больше железнодорожников...

**З**А первый квартал 2009-го железнодорожникам Приднeпровской было выдано 12,5 тыс. больничных, что почти на 3 тыс. меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Уменьшился и такой важный показатель, как количество дней нахождения на больничном листе – со 165 тыс. до 137 тыс. По статистике, из ста работников магистральной болей, в среднем, 19 человек, в 2008-м эта цифра была больше – 23.

Детальный анализ показал, что уровень заболеваемости по хозяйствам неодинаков. Выше общедорожного показателя (19,4 больничных на сто работающих) он в локомотивном и пассажирском хозяйствах – 25. Причем, по депо картина разная. Так, работники Керченского пассажирского вагонного депо побили все рекорды: 37,7 больничных, близки к ним и криворожане – 36,7. А вот в Симферополе проводники, слесари, инженеры окрепче – 23,3 больничных на 100 работающих.

Кто же у нас меньше болеет? На-

чальник лечебно-профилактического отдела медицинской службы дороги С.Степанов привел такие данные: работники информационно-вычислительного центра (9,8 больничных на 100 работающих), управления и дирекций (11,6), медработники (13,5), заводчане (13,6), работники хозяйства электроснабжения (14,2).

В нынешний экономически тяжелый период болей не выгодно: и лекарства день ото дня дорожают, и на коллег ложится дополнительная производственная нагрузка, и, какой уж тут секрет, – нужно крепко держаться за свое рабочее место... Выход один – закаляться, чтобы болей не смогли нас одолеть, а профсоюзам – неусыпно следить за соблюдением режима труда и отдыха (чтобы не приходилось работать на износ), созданием надлежащего производственного быта для наших железнодорожников.

**Татьяна ТАНАСИЕНКО,**  
корреспондент газеты «Приднeпровская магистраль» (для «ВІСНИКА»)

## ДЕНЬ ЗА ДНЕМ Хроніка подій

**9 червня** відбувся інформаційний день для голів профорганізації прямого підпорядкування Раді профспілки, на якому виступив перший заступник Голови профспілки М.Сінчак.

**12 червня** заступник Голови профспілки В.Лесько взяв участь у засіданні тристоронньої робочої групи з питань встановлення мінімальної заробітної плати на 2010 рік, що відбулося у Міністерстві праці та соціальної політики.

*Профспілки наполягають на встановленні розміру мінімальної зарплати з 1.01.2010 р., виходячи з фактичної величини розміру прожиткового мінімуму, проіндексованого на рівень інфляції у 2009 році та збільшеного на розмір податку з доходів фізичних осіб, а з 1 липня 2010-го – ще з врахуванням сімейного навантаження.*

**16 червня** технічний інспектор праці Ради профспілки Г.Сергієнко взяв участь у засіданні постійно діючої комісії Укрзалізниці з попередньої (при призначенні на посаду) перевірки знань з питань охорони праці.

**17 червня** відбулося розширене засідання президії Ради профспілки (стор. 1).

**17–18 червня** головний технічний інспектор праці Ради профспілки В.Дорошенко перевіряв стан утримання житлових (турних) вагонів виробничо-побутового призначення в колійному господарстві Південної, а **23–25** – Придніпровської залізниці.

**18 червня** правовий інспектор праці Ради профспілки М.Бельченко перевіряв стан дотримання трудового законодавства в частині підстав притягнення працівників до матеріальної відповідальності в Хмельницькій вагонній дільниці Південно-Західної залізниці.

**18 червня** завідувач відділу економічної роботи, організації праці і зарплати С.Анісімова та правовий інспектор праці Ради профспілки М.Абрамова взяли участь у нараді Мінтрансв'язку щодо узгодження проекту Положення про робочий час і час відпочинку машиністів електропоїздів метрополітенів України. **23 червня** під час зустрічі першого заступника Голови профспілки М.Сінчака і правового інспектора праці Ради профспілки М.Абрамовою з керівником проекту американської агенції USAID «Розвиток ринків капіталу» Енн Д. Уоллес йшлося про співпрацю з питань інформаційно-роз'яснювальної, освітньої та навчальної діяльності щодо роботи Професійного недержавного пенсійного фонду «Магістраль».

### До відома

**Президія Ради профспілки погодила нормативні матеріали:**

- «Типові технічно обґрунтовані норми часу на роботи з поточного утримання колії» (розділи I – III збірника);
- зміни і доповнення до наказу Укрзалізниці від 26.06.2003 р., № 159-Ц «Про нормативи праці на поточному утриманні колії і штучних споруд».

*Запровадження норм, змін і доповнень здійснюються з дотриманням вимог ст. 86 Кодексу законів про працю України і повідомленням працівників про їх застосування не пізніше як за один місяць.*

## КОНКУРС «СИЛЬНА ПЕРВИНКА – СИЛЬНА ПРОФСПІЛКА!»

2009-й – «Год первичной профорганизации», проходит под лозунгом «Сильная первинка – сильная профспілка!», и в его рамках объявлен конкурс на лучшую публикацию о первичной профорганизации («ВІСНИК» за 19 декабря 2008 года). Читатели откликнулись, и теперь в газете пропишется постоянная рубрика. Сегодня в ней первый материал – зарисовка из Иловайска...

# КОМАНДА дает результат

**ЛОКОМОТИВЩИКИ** народ «зубастый», в актив выбирают принципиальных людей. И скрупулезная работа профкома локомотивного депо Иловайск доказывает результативность профсоюзной деятельности.

Так что же убеждает работников в этом?

Отсчет начнем с 1999-го. Профорганизацию локомотивного депо в тот год возглавил Николай Витер. Команда – члены профсоюзного комитета и актив – пришла к мнению, что только единство может укрепить профорганизацию и трудовой коллектив. И реализовывать свои планы начали конкретными делами. Если возникала какая-либо проблема в коллективе – ее решали все звенья администрации и профорганизации. К примеру, в свое время остро встал вопрос реконструкции санитарно-бытового комплекса, приведение его в соответствие с санитарными нормами. Преодолев все трудности, дело сделано: изыскали средства, приобрели материалы, организовали бригаду умельцев... Итог: работники получили удобные, просторные душевые и гардеробные. Здесь же расположен и медпункт. А женщинам профком подарил еще и фен...

Забота о налаживании производственного быта – дело не только общее для администрации и профкома, но и постоянное. Комиссия по охране труда профкома еженедельно контролирует состояние отремонтированных помещений, их чистоту и исправность оборудования.

Примеров делового социального сотрудничества привести можно немало. Так, по настоянию профсоюзного комитета было улучшено освещение смотровых канав, восстановлено отопление базы топлива, а в настоящее время на всех уровнях поднимается вопрос отопления цехов и участков депо. Оглядываясь на предыдущий опыт, ест

основание утверждать, что и с этой задачей администрация и профактив справятся.

Проблема подготовки к зиме во все времена решалась нелегко, но локомотивщики придумали, как активизировать и эту работу. По инициативе профкома совместно с руководством депо уже не первый год проводится смотр-конкурс на лучшую подготовку к зиме производственных участков и локомотивов. Победителей отмечают денежными премиями, о них говорят на планерках и совещаниях, а также публикуются заметки в вестниках профорганизации депо и теркома. Дух соперничества, заслуженное материальное и моральное поощрение подготовки к зиме не только оживили, но, что самое важное, – сделали эту работу более качественной и результативной.

В профкоме иловайских локомотивщиков случайных людей не найдете – это единая команда, где каждый ответственно занимается порученным ему участком общественной деятельности.

Возьмем комиссию по труду и заработной плате, возглавляемую Сергеем Ногтевым – машинистом электровоза, председателем цехкома цеха эксплуатации. Благодаря ее работе, в прошлом году людям возвращено недоплаченных 25 тыс. грн. А в нынешнем профактивисты решительно занялись вопросом доплаты членам локомотивных бригад, переведенных на нижеоплачиваемую работу. В итоге им было доначислено 4,4 тыс. грн. Вот в таких принципиальных «плюсиках» и кроется большой успех первички...

Немало добрых дел и на счету комиссии по охране труда. Под руководством ее председателя, бригадира Николая Повстаного отнюдь не для галочки проводятся рейды-проверки, организовывается обучение общественных инспекторов. Общественный контроль за выполнением законодательства по охране труда тут налажен отменный!

Много благодарных слов от локомотивщиков можно услышать и об организации культурно-массовой, спортивной работы. Этой комиссией руководит бригадир Андрей Волошин, возглавляющий также молодежный совет профорганизации. Так вот, комиссия дважды в год проводит спортивный праздник «День здоровья», всячески содействует в оздоровлении членов профсоюза. Всего один штрих: в 2008-м более 300 человек получили абонементы в бассейн, сауну, тренажерные и игровые залы спорткомплекса «Локомотив». Не передать словами и атмосферу семейных праздников – дней машиниста и ремонтника, это надо только увидеть...

У старших молодые активисты учатся, пожалуй, самому главному – не оставаться равнодушными к коллективу и профсоюзному делу.

Молодые члены профсоюза, но уже опытные специалисты, активно привлекаются к работе в комиссиях профкома, прикрепляются наставниками к новичкам. И ни одно мероприятие, проводимое в рамках теркома профсоюза или горсовета, не обходится без их участия. Молодежь вправду боевая. Надумали ребята создать волонтерскую бригаду и – дело сделано: помогают пенсионерам по хозяйству, колют дрова, заносят уголь, приводят в порядок приусадебные участки, участвуют в ремонте квартир... Наши ветераны очень довольны. А терком профсоюза два года подряд признает молодежный совет профорганизации Иловайского локомотивного депо лучшим.

Рассказывая об этой первичке, нельзя не вспомнить о ветеранской организации – еще одной, образно говоря, профгруппе. Она объединяет более 800 пенсионеров, а ее председатель Николай Ткаченко избран в состав профкома. Ветеранов увидишь и на субботниках по уборке производственной территории, и в комиссии по

заключению коллективного договора, и среди делегатов конференций. В 2005-м по инициативе ветеранского совета на добровольные взносы трудящихся и пенсионеров был реконструирован памятник погибшим в Великой Отечественной локомотивщикам Иловайска. Такие инициативы дорого стоят!

...Встречаясь с профактивом депо, мы всякий раз убеждаемся: какие это неравнодушные люди! Они отлично ориентируются и в производственных, и в профсоюзных делах. Сказывается результат планомерной работы профкома по обучению профактивистов и информированию членов профсоюза. Именно информационной деятельности уделяется здесь серьезное внимание. Ежемесячно выпускается свой «Вестник», каждый номер которого доходит до всех производственных участков, во всех профгруппах не пылятся информационные уголки, а председатель первички Н.Витер регулярно проводит информационные дни в депо и на линии.

Работа профорганизации локомотивного депо Иловайск справедливо оценена теркомом профсоюза: по итогам смотра-конкурса «Лучшая первичная профсоюзная организация» она признана победителем в 2007-м и 2008 годах. Отмечена и работа председателя: Н.Витер награжден почетными грамотами Совета профсоюза и Укрзалізничниці, а в 2007-м Николаю Ивановичу вручена наша высшая награда – Почетный знак «За заслуги перед профспілкою». По достоинству оценивается и общественная работа активистов – поощряются и председатели цеховых профорганизаций, и профгруппорги.

Как говорится, по труду и честь!

**Александр СВАРНИК,**  
заместитель председателя  
Иловайской территориальной  
профорганизации

Фото автора и из архива профкома



## Віхи історії

ПРОФСПІКОВОГО  
РУХУ НА  
ЗАЛІЗНИЦЯХ  
УКРАЇНИ

100 РОКІВ  
НА ЗАХИСТ ТРУДЯЩИХ

Історія профспілкового руху  
залізничників і транспортних  
будівельників України



Початок  
у газеті  
від 26.12.2003 р.

СТАНОВЛЕННЯ ПРОФСПІЛКИ  
В УМОВАХ ПЕРЕТВОРЕННЯ  
ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

(лютий 1992 р. – грудень 1996 р.)

**А**НАЛІЗ діяльності залізниць, проведений на нараді щодо підсумків роботи галузі в 1992-му і перспектив на 1993 рік, підтвердив, що залізничний транспорт перебуває в глибокій кризі. Падають обсяги перевезень вантажів, відсутні кошти на закупівлю пального, рухомого складу, запчастин.

Не задовольняє і рівень заробітної плати.

Після доповіді президента Укрзалізничці Б.С.Олійника першим узяв слово голова Ради профспілки А.В.Чорномаз. Він попросив присутніх подивитися на ситуацію, що склалася, очима людини, яка на свою мізерну зарплату не може навіть біологічно відновлювати сили, аби щодня працювати і забезпечувати безпеку руху потягів. «Ми готові, – підкреслив лідер профспілки, – конструктивно співпрацювати з адміністрацією. Але якщо керівні особи не візьмуть на себе місію відродження галузі, доведеться використати крайні заходи тиску».

Обговорювалося на нараді і питання зміни системи керівництва галуззю, і необхідність створення Міністерства залізничного транспорту України. Крапку у цих питаннях невдовзі було поставлено. У липні 1993-го прийнято постанову Кабінету Міністрів «Про утворення Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України».

Упродовж 1993 року профспілка основну увагу приділяла забезпеченню максимально можливого підвищення заробітної плати і прибутків працівникам галузі, щоб гарантувати випереджаюче зростання зарплати над рівнем інфляції.

Профспілка поставила в цьому напрямку чотири завдання:

- підвищити реальну заробітну плату залізничників до рівня базових галузей промисловості;
- відновити те співвідношення у заробітній платі, яке мало місце між галузями у 1991-му;
- домогтися скасування сум перевищення і штрафів за перевищення фонду споживання у галузі;
- включити виплати за вислугу років до собівартості перевезень і збільшити розміри цих виплат.

У квітні 1993 року було підписано Галузеву угоду, в якій збережено всі пільги, передбачені Угодою на 1992-й, додатково введено щомісячну виплату надбавок за вислугу років, надано право одержувати ще один безкоштовний квиток для проїзду по Україні...

Далі буде

**Молодежь поспевает везде: идею профкому подбросят, новичкам на производстве помогут, в конкурсах участвуют, спортивный кубок завоюют, ветеранам подсобят...**



- Заробітна плата – основна гарантія

## Середня зарплата працівників залізниць у травні та з початку 2009 року (грн.)

Залізниця	Травень	З початку року
Донецька	2443,1	2381,8
Львівська	2271,6	2065,4
Одеська	2357,9	2199,8
Південна	2420,7	2334,2
Південно-Західна	2516,9	2387,4
Придніпровська	2413,9	2267,2
<b>По залізницях</b>	<b>2407,5</b>	<b>2267,2</b>

- Індекс споживчих цін у травні – 100,5 %, з початку року – 107,4 %
- Інформацію підготовлено за даними управління статистики Укрзалізничці.

**Відділ економічної роботи, організації праці і заробітної плати Ради профспілки**

- Зверніть увагу!

## Обчислення середньої зарплати для виплати відпускних за роботу на умовах неповного робочого тижня

**З роз'яснення цього питання Міністерство праці та соціальної політики видало листа від 21.05.2009 р., № 279/13/84-09.**

У листі зазначено, що відповідно до частини третьої ст. 56 Кодексу законів про працю України робота на умовах неповного робочого часу не тягне за собою будь-яких обмежень обсягу трудових прав працівників, тобто скорочення їх щорічної відпустки.

Згідно з частиною другою ст. 56 КЗпП оплата праці у випадку роботи на умовах неповного робочого дня або неповного робочого тижня провадиться пропорційно відпрацьованому часу або залежно від виробітку.

Обчислення середньої зарплати для оплати часу відпусток провадиться відповідно до Порядку обчислення середньої

заробітної плати, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.02.1995 р., № 100 (далі – Порядок).

Пунктом 7 Порядку передбачено, що нарахування виплат за час щорічної відпустки провадиться шляхом ділення сумарного заробітку за останні перед наданням відпустки 12 місяців або за менший відпрацьований період на відповідну кількість календарних днів року чи меншого відпрацьованого періоду за винятком святкових і неробочих днів, встановлених законодавством (ст. 73 КЗпП). Одержаний результат перемножується на число календарних днів відпустки.

При цьому слід враховувати положення абзацу 6 пункту 2 Порядку, а саме, що час, протягом якого працівники згідно з чинним законодавством

або з інших поважних причин не працювали і за ними не зберігався заробіток або зберігався частково, виключається з розрахункового періоду.

Зазначена норма, зокрема, стосується випадків, коли працівники з незалежних від них причин працювали в режимі неповного робочого тижня (наказом по підприємству працівники відділу, цеху тощо були переведені на роботу на умовах неповного робочого тижня в зв'язку з неможливістю забезпечити їх роботою впродовж нормальної тривалості робочого тижня). У цих випадках середньоденна заробітна плата для оплати часу щорічної відпустки провадиться шляхом ділення сумарного заробітку за останні перед наданням відпустки 12 місяців або за мен-

ший фактично відпрацьований період на відповідну кількість календарних днів року чи меншого фактично відпрацьованого періоду, зменшену на кількість святкових і неробочих днів, встановлених законодавством (ст. 73 КЗпП), а також на кількість робочих днів, протягом яких працівник не працював, при скороченому робочому тижні. Вихідні дні із розрахунку вилучати не потрібно, оскільки відпустки надаються в календарних днях і оплачуються календарні дні відпустки. Одержаний результат перемножується на число календарних днів відпустки (роз'яснення Міністерства праці від 21.07.1997 р., № 04-3022).

**Марія ШПОТА,** завідувач відділу фінансової роботи Ради профспілки

# 28 червня — ДЕНЬ МОЛОДІ. ВІТАЄМО, ДРУЗІ!

У галузі працюють понад 120 тис. молодих працівників і навчається майже 45 тис. студентів. Це потужна сила, і надійне майбутнє залізничного транспорту залежить саме від вас – вашого професіоналізму, енергії, сучасної освіти. Будьте впевненими у власних силах!

## І море... в подарунок

**Піклування про здоров'я дітей залізничників, зокрема, сиріт, хлопців і дівчат із багатодітних родин – постійна турбота керівництва Львівської магістралі та дорпрофсожу. Цього року прийнято рішення про їхнє безкоштовне оздоровлення на базі відпочинку «Прибой» у місті Саки.**

Шостого червня 11 учнів Львівського технікуму залізничного транспорту вирушили назустріч приємному двотижневому відпочинку, корисному дозвіллю, цікавим зустрічам, новим враженням і, звичайно, морю... А дев'ятнадцятого червня на зміну своїм однокласникам у «Прибой» виїхали діти-сироти, що навчаються у Чернівецькому залізничному технікумі. У липні програмою оздоровлення дітей соціально незахищених категорій передбачено поїздку до моря студентів Львівської філії Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту.

**Ніна ЖИВКО**, провідний спеціаліст дорпрофсожу Львівської залізниці

## • Будні профорганізацій Первые шаги...

**В апрелі 2009-го була образована первична профорганізація станції Попасная.**

На перших засіданнях профкома решені многі питання, в частині, утверджені комісії: по труду, зарплаті та соціально-жилищним вопросам; охороні праці; організаційно-масовою і інформаційною роботі. Цехкомом станції Попасная, Новозолотаревка, Стаханов, Переездная, Рубежная дані повноваження: самостійно розглядати питання погодження приказів адміністрації, графіків відпусток, дежурств, роботи в вихідні дні, привчання працівників до дисциплінарної відповідальності; брати участь в розслідуванні побутових і виробничих травм; проводити навчання профактивістів.

Цехові комітети і профгрупи оновлюють профсоюзні стенди, наводять порядок в документації, учетних картках членів профсоюзу.

Профактив первички попрацював свої сили і в підготовці к летньому оздоровленню залізничників і членів їхніх сімей.

Основна задача, якою займається сьогодні профком, – зберегти контингент і робочі місця станційників.

**Ірина СЛАБОУС**, голова профорганізації станції Попасная

## ТЕРРИТОРИЯ ПОЗИТИВА

Какими бы полными забот ни были наши будни, в них всегда есть место яркому пятну хорошего настроения. Да и повод улыбнуться найдется – сколько вокруг замечательных людей, интересных событий... Заметкам о них – самое место в нашей рубрике. Пишите, ждем ваших весточек!

## Сами... с руками!

ЧЕГО только не было на выставке «Оч.умелые ручки», организованной цехкомом станции Стаханов Донецкой магистрали... Работы выполнены творчески, с выдумкой очень умелыми руками приемосдатчиц груза и багажа А.Петренко и Г.Лобачевой, дежурных по парку О.Бондаренко и Г.Морозовой, сигналиста Г.Девятиной и др. Наши дети тоже порадовали своими поделками и рисунками.

Отблагодарили всех: не только победители – инженер по охране труда Е.Судоплатова, заместитель начальника станции Э.Панов, сигналист Л.Дьячина, но и все конкурсанты получили от профкома грамоты и подарки.

**Елена ЧЕРКАССКАЯ**, аккумуляторщик, член цехкома станции Стаханов. Фото автора



«Это только часть экспонатов, представленных на этой удивительной выставке...»

СКАЖУ откровенно: мне везёт на дружбу с творческими людьми, чем бесконечно дорожу, – не написал бы за 40 лет более 500 произведений...

Одна из таких встреч – с руководителем объединённого профкома Харьковского метрополитена Юрием Боровым – в творческом плане оказалась весьма плодотворной. Для меня, признаюсь, тогда было большим открытием: как в стенах предприятия может так замечательно работать литературная студия, в которой метрополитеновцы оттачивают свой талант, выпускают коллективные и авторские сборники стихов... Познакомившись поближе с творчеством литстудийцев, с удовольствием начал с ними сотрудничать. Результат

## «Песня моя – метро...»

нашей совместной работы – два аудиоальбома: «Песня моя – метро» (2003 г.) и «М – экспресс» (2005-й), заканчивается работа над третьим – «Камень и цветок» (этот песенный альбом надеемся выпустить к концу года). Среди исполнителей наших песен – народный артист Украины В.Шпортько, заслуженные артисты О.Дзюба, Е.Подус, А.Тимошенко, П.Мрежук, А.Костенко, лауреаты международных и национальных конкурсов... Наши песни звучат по радио и телевидению, исполняются на городских и областных праздниках, о них доброжелательно отзываются журналисты в своих рецензиях.

Профком – наш настоящий друг, помогает организовывать литературно-музыкальные встречи с работниками в управлении метрополитена, дело, а летом – на базе отдыха «Дубовая роща».

Такое трепетное отношение к вопросам культуры меня, как творческого деятеля, несказанно радует. Желаю профорганізації успехов во всех добрых начинаниях и надеюсь на долгое, плодотворное сотрудничество с моими друзьями – поэтами-метрополитеновцами.

**Вячеслав КОРЕПАНОВ**, композитор, заслуженный артист Украины

КАЖДЫЙ июнь выпускники Славянского техникума железнодорожного транспорта встречаются в стенах своей альма-матер...

Вторым годом рождения нашего техникума считается 1944-й – год возвращения из эвакуации. Именно тогда, 65 лет назад, начался номерной учет групп (движенцев и паровозников-механиков), который сегодня приблизился к юбилейному – 400.

Руководство техникума и профорганізація тщательно готовятся к каждой встрече со своими бывшими

## Наши славянские встречи

воспитанниками, работающими нынче на Донецкой и других магистралях. Не дожидаясь звонков и писем с приглашениями, они слетаются в родное «гнездо»...

По инициативе преподавателя А.Пивовара с помощью выпускников-волонтеров создан музей, который и становится их местом встречи. И книгу очерков истории техникума, написанную А.Пивоваром и директором В.Ляшковым,

перечитывают, вновь и вновь переживая давние события...

Дорпрофсож Донецкой железной дороги и профком техникума по мере возможности оказывают поддержку. Надеемся, что после «финансового потепления» она станет гораздо существеннее.

**Виктор МАСЛИЙ**, ветеран локомотивного депо Красный Лиман, общественный корреспондент «ВІСНИКА»

## 3 пошти «Вісника» • 03049, Київ, Повітрофлотський проспект, 15 А. E-mail: visnykprof@zalp.org.ua

**Цікаво та з користю відпочивають залізничники та їхні діти. І в цьому їм допомагають профкоми. Мабуть, через літню спеку та початок пори відпусток і канікул чимало ваших листів, шановні читачі, присвячено цій темі...**

«В июне открылись детские здравницы имени Ю.А.Гагарина, «Айвазовский» и «Сокол». Каждая из них по-своему интересна и привлекательна, в каждой – свои «изюминки». А чтобы создать оазисы доброты, искренности и радости, хорошо потрудились дорожные строители, профкомы и трудовые коллективы. Дорпрофсож благодарен всем, кто принял участие в подготовке детских оздоровительных учреждений к лету-2009», – читаємо у листі заступника голови дорожньої профорганізації Придніпровської залізниці **В.Шила**.

«Работа с детьми членов профсоюза – одно из направлений деятельности профкомов Херсонской и Каховской дистанций пути, станции Херсон. Здесь организовали «День семейного отдыха». Экскурсия в Николаевский зоопарк подняла настроение не только ребятам, но и их родителям. А детишки работников Херсонской дистанции сигнализации и связи при содействии профкома посетили Николаевский центр «Планета детей» и бассейн «Водолей». Особое внимание все профорганізації уделяют многодетным и малообеспеченным семьям», – повідомила завідувач відділу соціального захисту Херсонського теркому профспілки **Л.Очкуляк**.

«Семь команд приняли участие в турнире по мини-футболу на приз газеты «Район».

Обладателем главной награды стали вагонники», – повідомила провідний фахівець Попаснянського теркому профспілки **Л.Шкільна**. Вона поінформувала також, що в «Сосновой роще» цього року планується оздоровити 600 дітей попаснянських і луганських залізничників.

Заступник голови об'єднаного профкому Харківського метрополітену **М.Краніна** сповістила про те, що спілчанам до душі спортивне дозвілля, вони давно люблять активний відпочинок (літня спартакіада з п'яти видів спорту, до речі, стартувала на підприємстві 33 роки тому). У рамках спартакіади метрополітенів України з настільного тенісу, що відбулася 29 травня у Києві, харківчани посіли третє місце (другими були дніпропетровці, попереду них – господарі змагань). А 30 травня понад 100 вболівальників дружно підтримували 9 команд служб Харківського метрополітену під час змагань добровільних пожежних дружин, що проведено в електродіпо «Салтівське».

Про святкування 747-річчя селища Королево написав наш громадський кореспондент, водій Мукачівського будівельного управління № 5 **І.Козак**: «Майже у кожній родині є залізничники, тож не дивно, що стільки їх було серед почесних гостей та тих, кого нагородили подарунками і грамотами

від адміністрації селища. В свою чергу, залізничники пригостили маленьких мешканців морозивом».

Чудово відпочили працівники локомотивного депо Смородино, для яких профком організував екскурсію історичними місцями Києва та Львова, поінформував голова профорганізації депо **М.Семенов**.

Молоді спілчани переймаються проблемами здорового способу життя. У листі голови студентської профорганізації Вінницького транспортного коледжу **Д.Бровчака** йдеться про акцію «Молодь проти СНІДу». На зустріч з учнями завітали лікарі обласного центру боротьби зі СНІДом, котрі розповіли про захворювання, його причини та шляхи запобігання. Отримані знання хлопці і дівчата використали у тематичному брейн-рингу, а профком подбав про призи для всіх учасників.

Темі СНІДу був присвячений і семінар для членів молодіжної ради дорпрофсожу Південної залізниці і студентського профактиву Української державної академії залізничного транспорту, організований дорожньою профорганізацією. Тепер, озброєні інформацією лікаря-інфекціоніста О.Светлічної, юнаки і дівчата серйозніше ставитимуться до свого здоров'я, повідомила бригадир Харківської вагонної дільниці, голова молодіжної ради дорпрофсожу **К.Липова**.

**Олена РОМАНОВА**, фахівець відділу інформації Ради профспілки

## ФОТОФАКТ

В МУЗЕЕ боевой и трудовой славы локомотивного депо Смородино есть на что посмотреть: не случайно в дорожном смотре-конкурсе он занял третье место. Вот и приходят сюда на экскурсии местные школьники даже летом.

...Детишки забросали вопросы: как строили Южную магистраль, депо Смородино, когда началось движение поездов, какие были локомотивы тогда, какие сейчас? Особо любознательных интересовали даже технические характеристики – вот что значит быть из семьи потомственных железнодорожников!.. Опытные гиды – профактивисты и члены совета ветеранов – на все вопросы отвечали доходчиво и обстоятельно. На музейных фотографиях и стендах дети узнают своих бабушек, дедушек, родителей – известно ведь, что среди железнодорожников много трудовых династий. Вот и многие из ребят после школы надеются продолжить обучение в отраслевых вузах и прийти работать на железную дорогу...



Из экспонатов более всего заинтересовали маленьких посетителей неподъемный инструмент для ремонта паровозов, жезловой аппарат и настоящий колокол, оповещавший когда-то пассажиров о прибытии поездов...

**Николай СЕМЕНОВ**, председатель профкома локомотивного депо Смородино. Фото автора