

Офіційний сайт профспілки
www.zalp.org.ua



Газета видається
з 16 серпня 1996 р.
Індекс 94922
№ 20-21 (679-680)
26 листопада 2015 р.

ВІСНИК ПРОФСПІЛКИ

залізничників і транспортних будівельників України

Збереження соціальних гарантій та забезпечення гідної праці залізничників

Цю найважливішу тему обговорюватимуть на засіданні Ради профспілки

«ВІСНИК» публікує основні тези доповіді Голови профспілки Вадима БУБНЯКА «Про збереження соціальних гарантій та забезпечення гідної праці працівників ПАТ «Українська залізниця» на засіданні Ради профспілки 26 листопада.

ПРОФСПІЛКА ДОПОМОГЛА

ЦИФРА

28 тис. грн. за поданням правового інспектора праці доплачено у жовтні за роботу у важких та шкідливих умовах праці за 2014 рік та 9 місяців 2015 року 17 працівникам Конотопської дистанції колії.

«Також на виконання подань правового інспектора праці Ради профспілки на Південно-Західній залізниці Володимира Концедала адміністрація Конотопської колійної машинної станції скасувала наказ про притягнення до дисциплінарної відповідальності працівника і повернула йому премію, трьом спілчанам повернуто кошти за підсумками роботи у 2013 році і донороховано матеріальну допомогу при народженні дитини ще одному залізничнику. Загалом їм виплачено 4328 грн. Додатково нараховано до виплати при народженні дитини 6,7 тис. грн. трьом працівникам локомотивного депо Конотоп, двом залізничникам у зв'язку з виходом на пенсію – 11,5 тис. грн. Працівникам Конотопського будівельно-монтажного експлуатаційного управління донороховано та буде виплачено у листопаді п. р. 11,2 тис. грн. матеріальної допомоги у зв'язку з виходом на пенсію.

Надано додаткові відпустки за особливий характер роботи трьом працівникам локомотивного депо Щорс.

На вимогу правового інспектора праці Ради профспілки 8 працівникам Бахмацької дистанції захисних лісонасаджень у жовтні 2015 року донороховано та виплачено більше ніж 23 тис. грн.

Здійснено перерахування та виплату матеріальної допомоги при народженні дитини двом спілчанам первинки експлуатаційно-ремонтного вагонного депо Конотоп і буде виплачено ще двом при звільненні у зв'язку з виходом на пенсію в листопаді на загальну суму 22,2 тис. грн.», – поінформував ПРЕС-ЦЕНТР Конотопського теркому профспілки.

«Після втручання правової інспекції праці Рада профспілки на Одеській магістралі двома працівниками пасажирського вагонного депо Одеса-Головна возвращено 1885 грн. необоснованно невыплаченної «13-й» зарплатної плати, а в поїзтовій машинній станції Усатово отменен приказ об установленні с ноября т. г. неполного рабочего времени», – сообщила главный правовой инспектор труда Совета профсоюза на Одесской железной дороге Наталья РАКОВИЧ.

ФАКТ

Профком Долинской дистанции пути Одесской магістралі захитил інтереси 20 работников: им доплатили 5,5 тыс. грн. ежемессячной индексации их зарплаты.

«Рассмотрев совместно со специалистами Знаменского теркома профсоюза обращение путейцев, профком внес администрации предложение провести соответствующую проверку за период с января по сентябрь т. г. В октябре железнодорожникам была начислена невыплаченная сумма», – проинформировал председатель профорганизации Долинской дистанции пути Виктор ГРЕБЕНЮК.

СЬОГОДНІ залізничний транспорт працює у складних умовах, але незважаючи на це, на залізницях України, в їх структурних підрозділах, підприємствах, установах та організаціях, господарськими керівниками та профорганами всіх рівнів проводиться відповідна робота щодо забезпечення соціальних гарантій працівників.

Кошти спрямовуються на виплату щомісячної надбавки за вислугу років, надбавок і доплат до тарифних ставок і посадових окладів, матеріальної допомоги на оздоровлення, грошової допомоги при звільненні на пенсію, оплату додаткових відпусток, компенсацію за роз'їзний (пересувний) характер роботи, медичне страхування працівників та пенсіонерів, фінансуються заходи з охорони праці.

У жовтні п. р. залізничникам на 5 % підвищено тарифні ставки і посадові оклади.

Працівники користуються правом на безоплатний проїзд залізничним транспортом за особистими потребами, їм надавалися додаткові відпустки за стаж роботи у галузі, за ненормований робочий день, за особливий характер роботи тощо.

Надається матеріальна допомога ветеранським організаціям, пенсіонери-залізничники отримували матеріальну допомогу та іншу підтримку.

При цьому, незважаючи на падіння обсягів вантажних перевезень протягом 2014–2015 років, спільними

зусиллями вдалося не допустити масових скорочень працівників та зберегти кадровий потенціал галузі.

І саме соціальні гарантії, встановлені Галузевою угодою та колективними договорами, стали одним з основних чинників стабільної роботи залізничного транспорту та соціального захисту працівників і пенсіонерів галузі.

У складній соціально-економічній ситуації, яка склалася в державі, соціальні гарантії працівникам та пенсіонерам галузі є тим наріжним каменем, який забезпечує збереження кадрового потенціалу, а отже і вселяє надії на розвиток галузі.

На наше переконання, наслідком реформування залізничного транспорту має стати гідна робота, яка включає в себе можливості, що забезпечують продуктивні і справедливі доходи, безпеку на робочому місці і соціальний захист, перспективи для особистісного розвитку та участь у прийнятті рішень.

Ми вітаємо задекларовану керівництвом мету зробити «Українську залізницю» одним із найкращих роботодавців у державі. Водночас для досягнення цієї мети необхідно вирішити ряд проблем, які накопичилися протягом останнього періоду.

Важливою складовою гідної праці є безумовне дотримання вимог трудового законодавства у всіх підрозділах ПАТ «Українська залізниця»...

Стор. 2–3

АКТУАЛЬНА ТЕМА

Використання об'єктів соціальної сфери у складі ПАТ «Українська залізниця» має бути доцільним і ефективним

Михайло СІНЧАК, перший заступник Голови профспілки

З АЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ здавна називають «державою у державі». І з цим не сперечаєшся, тому що з часів створення перших залізниць на теренах царської Росії паралельно з будівництвом колії, станцій зводились лікарні, житло для лінійних працівників (коліїні будки та казарми), створювались бібліотеки, школи, системи водопостачання тощо. І цю соціальну сферу формувала не тільки держава, а й акціонерні товариства або концесії, в які передавались у той час залізниця.

Пізніше, в радянські часи, зводились клуби та будинки культури, стадіони, спортивні споруди, дитячі табори та садочки, бази відпочинку, санаторії-профілакторії та інші об'єкти.

Наприклад, у 1928 році на залізницях України нараховувалось 160 клубів, у тому числі 40 новозбудованих, ще 7 великих клубів знаходились в стадії будівництва. Налічувалось 1227 бібліотек з фондом 769334 томи, десятки спортивних майданчиків, мережа кіноустановок досягала 118 об'єктів.

Придїлялась відповідна увага зміцненню здоров'я залізничників. Так, у 1923 році в будинках відпочинку було оздоровлено 3343 працівники, а в 1927-му – вже 10173, в санаторіях курс лікування пройшли, відповідно, 1323 та 1955 осіб.

Таким чином, залізниця та їх пра-

Рада профспілки сподівається, що Акціонерне товариство проводитиме сильну соціальну політику, яка відповідатиме вимогам часу і потребам залізничників

цівники відчували себе досить самодостатніми, і ніхто у той час і гадки не мав про скорочення соціальної сфери. Але роки минали, змінювалася соціальна політика держави і роботодавця.

Профспілка залізничників і транспортних будівельників України всіма доступними способами протидіяла та захищала соціальну сферу від передачі її в комунальну власність і на приватизацію. В Галузевій угоді з'явилися наступні норми – зобов'язання Укрзалізниці:

пункт 5.5. «Вживати заходів щодо збереження в галузі об'єктів оздоровлення та відпочинку працівників»;

пункт 5.6. «Рішення про передачу в комунальну власність чи на приватизацію об'єктів соціальної сфери, які побудовані за рахунок коштів залізниці, здійснювати за наявності згоди трудового колективу залізниці або дорожнього комітету профспілки»;

пункт 5.7. «Приймати рішення щодо передачі в оренду чи на приватизацію структурних підрозділів залізниць, підприємств торгівлі, громадського харчування, об'єктів культурно-освітнього та спортивно-фізкультурного призначення, які обслуговують залізничників та членів їх

сімей, за участю відповідних профспілкових органів, які представляють інтереси трудових колективів».

Але норми Галузевої угоди не могли переважити рішення Уряду або Верховної Ради України щодо прийнятого Державного бюджету. Ось залізничники й вимушені були розпрощатись з відомчими дошкільними дитячими закладами, фінансування яких Урядом спочатку було передано до комунальної власності, а потім і самі заклади.

Упродовж 90-х років минулого сторіччя і на початку нинішнього з ініціативи роботодавців стали закриватись або передаватись окремі спортивні споруди, клуби. Частина культурно-освітніх закладів було перейменовано в будинки науки і техніки і передано на баланс структурних підрозділів залізниць.

Особливе місце в соціальній сфері займають галузеві оздоровчі заклади: санаторії, санаторії-профілакторії, пансіонати, бази відпочинку, дитячі оздоровчі заклади. Вони, як правило, знаходяться в мальовничих куточках – на берегах морів, річок, озер, в лісі. Саме вони є і найбільш привабливими для структур приватного бізнесу...

Стор. 2

21 і 26 жовтня та 10 і 16 листопада Голова профспілки В.Бубняк брав участь у засіданнях правління ПАТ «Українська залізниця». Розглядалось, зокрема, питання щодо затвердження структури філії, а також обговорено проблему, пов'язану з долею оздоровчих закладів, які знаходяться на балансі залізниць. Раді профспілки з цього приводу запропоновано надати свої пропозиції (стор. 1, 2).

21 жовтня голови первинних профорганізацій ПАТ «Укрзалізниця»: профспілки залізничників і транспортних будівельників України, Вільної профспілки машиністів України та Вільної профспілки залізничників України підписали угоду про створення Спільного представницького органу первинних профорганізацій з ведення колективних переговорів щодо укладення колективного договору ПАТ «Українська залізниця», а 27 жовтня на першому засіданні затверджено персональний склад СПО. Головою обрано В.Бубняка. Визначено також керівництво (голову – М.Сінчака і заступника – О.Мушенка) і склад робочої комісії СПО профорганізацій для ведення переговорів щодо укладення колективного договору ПАТ «Укрзалізниця», до якого увійшли 11 осіб – представники первинних профорганізацій всеукраїнських репрезентативних профспілок, що діють на залізничному транспорті. Засідання відбувалося у режимі відеоконференції за участі голів дорожніх комітетів нашої профспілки і Полтавської територіальної профорганізації. 29 жовтня відбулась чергова зустріч представників СПО профорганізацій.

27 жовтня В.Бубняк взяв участь у засіданні Ради Укрзалізниці.

2 і 20 листопада провідний спеціаліст відділу економічної роботи, організації праці і заробітної плати О.Булавін взяв участь у нарадах членів експертної комісії профспілкової сторони з проведення науково-громадської експертизи для визначення прожиткового мінімуму, а також у засіданнях цієї комісії.

4 листопада Голова СПО профорганізацій ПАТ «Українська залізниця», Голова профспілки, голова первинної профорганізації ПАТ «Українська залізниця» В.Бубняк спрямував на адресу в. о. Голови правління ПАТ «Українська залізниця» О.Завгороднього офіційного листа та проект колективного договору, розроблений СПО профорганізацій. Запропоновано розпочати переговори з укладення колективного договору ПАТ «Українська залізниця».

5 листопада заступник Голови профспілки О.Мушенко і правовий інспектор праці Ради профспілки М.Абрамова взяли участь у засіданні робочої групи з обговорення проекту Трудового кодексу України.

9 листопада В.Бубняк взяв участь у засіданні СПО репрезентативних всеукраїнських об'єднань профспілок на національному рівні.

10 листопада проведено інформаційний день у форматі відеоконференції для всіх структур профспілки, на якому виступили Голова профспілки В.Бубняк, його заступники М.Сінчак і О.Мушенко, фавіці Ради.

12 листопада заступник Голови профспілки О.Мушенко взяв участь у засіданні робочої групи щодо внесення пропозицій профспілкової сторони до Трудового кодексу України.

12 листопада в. о. завідувача відділу соціально-трудовак відносин і побутової роботи А.Єрмоленко взяв участь у засіданні комісії Укрзалізниці з професійного відбору кандидатів на посаду начальника поїзда (пасажирського).

13 листопада у режимі відеоконференції відбулося засідання Ради Професійного недержавного пенсійного фонду «Магістраль».

Використання об'єктів соціальної сфери у складі ПАТ «Українська залізниця» має бути доцільним і ефективним

Закінчення. Початок на 1-й стор.

ВРАХОВУЮЧИ ці обставини, виборні органи профспілки в особі дорожніх профорганізацій у судовому порядку довели право власності трудових колективів на оздоровчі об'єкти, що створювались і будувались за рахунок прибутку підприємств, яким відповідно до законодавства того часу розпоряджались трудові колективи. Таким чином, 23 із 70 відомчих оздоровчих закладів опинились у власності трудових колективів залізниць, а по суті – дорожніх і територіальних профорганізацій, в тому числі: 1 санаторій, 3 санаторії-профлакторії, 3 пансіонати і бази відпочинку, 16 дитячих таборів.

Профспілкові організації за підтримки керівництва залізниць і підрозділів ефективно використовували галузеві об'єкти, які знаходились у різних формах власності, для оздоровлення залізничників, членів їх сімей, у тому числі дітей.

Із року в рік оздоровничі ремонтувались, модернізувались, удосконалювались їх матеріальна база, покращувались умови проживання в них, лікування і харчування, а також в цілому оздоровлення з використанням кліматичних можливостей місцевості.

Щорічно на всіх об'єктах в середньому оздоровлювалось 60 тис. осіб, у тому числі 30 тис. дітей, а в найбільш сприятливі роки – до 88 тис. осіб, із них 34 тис. дітей.

Ситуація суттєво погіршилась після того, як найкращі оздоровчі заклади Південно-Західної, Львівської, Придніпровської і Південної залізниць опинились на анексованій території Криму. Місць у оздоровчих закладах стало катастрофічно не вистачати. Як наслідок, у 2014 році всього було оздоровлено лише 35 тис. осіб, у тому числі 14 тис. дітей.

Наші профорганізації були вимушені п'ятірки на літнє оздоровлення придбавати у сторонніх закладах. А це значно накладніше і для бюджетів профорганів, і для спільчан. Тим більш, що санаторні путівки із Фонду соціального страхування вже не надаються.

З даної ситуації необхідно шукати вихід. І він вбачається Раді профспілки в тому, щоб розробити дієву програму розвитку власних оздоровчих закладів ПАТ «Українська залізниця», розширити можливості, за необхідності добудувати нові корпуси з таким розрахунком, щоб оздоровлювати всіх бажаних працівників і членів їхніх сімей.

Однак, останнім часом у фінансових планах залізниць, на превеликий жаль, зменшуються видатки на утримання закладів оздоровчого та спортивно-культурного характеру. Так, план 2015 року складає 65,2 % звіту 2014 року, а фінансова допомога на утримання галузевих оздоровчих, спортивних і культурних закладів в поточному році склала 95,5 % до звіту минулого. У порівнянні з 2014-м відратування профспілковим організаціям на культурно-масову, фізкультурну і оздоровчу роботу також знизилась до 77,8 %.

Профспілка наполягатиме на внесенні пропозицій із закріплення норм щодо утримання, ремонту і фінансування відомчих оздоровчих об'єктів у колективному договорі ПАТ «Українська залізниця», незважаючи на їх приналежність.

Останнім часом, мабуть, тільки лінійний не говорить про зношеність основних фондів залізничного транспорту. Дійсно, ці цифри вражають: щодо електровозів – 91 %, тепловозів – 99,5 %, пасажирських вагонів – 85,9 %. Але ніхто не б'є на сполох, скільки при цьому становить, так би мовити, «зношеність» залізничників, вимушених працювати на застарілій техніці, внаслідок чого їх здоров'ю загрожує чимало небезпечних факторів.

Роботодавець, насамперед, повинен підкувати про збереження і відновлення здоров'я працівників, профілактику і підтримку його на належному рівні! Тож і мови не може бути про закриття оздоровчих об'єктів, зняття їх з «колеса», так звану «передачу непрофільних активів» та інших закумульованих заходів.

Ми впевнені, що оздоровчі заклади та і всю соціальну сферу залізничного транспорту слід розглядати як продовження технологічного процесу із забезпечення безпеки перевезень. А кошти, необхідні для її утримання – як необхідні обов'язкові затрати.

Суспільство, Кабінет Міністрів України, центральні органи виконавчої влади та місцевого самоврядування повинні з розумінням поставитись до цього вкрай важливого питання, адже, по великому рахунку, йдеться про безпеку пасажирів та і всього населення України.

А реалії сьогоденні такі, що зміни організаційно-правового статусу і структури залізниць створюють проблеми щодо утримання соціальної сфери і доступу до неї працівників вертикально-інтегрованих структур, що створюються в процесі реформування галузі.

Як правило, соціальна сфера знаходиться на балансі залізниць, але, за прогнозами, близько половини працівників увійдуть до складу структур за видами діяльності. Тож виникає ситуація, коли вони, створивши, власне, соціальні об'єкти галузі, не зможуть користуватись ними на тих самих умовах, що й працівники залізниць.

Це перший ризик, а другий полягає в тому, що оздоровчі заклади магістралей не будуть наповнюватись залізничниками, оскільки вертикальні структури вправі будуть закупувати путівки на оздоровлення на власній розсуд. Таке неефективне використання оздоровчих потужностей може призвести до їх занепаду.

Питання має бути врегульовано, в тому числі і фінансово: залізницям необхідно у фінансових планах передбачати кошти на оздоровлення всіх працівників товариства з наступним проведенням взаєморозрахунків між залізницями і вертикальними структурами.

В умовах діяльності ПАТ «Українська залізниця» нова і важлива роль в ефективному використанні соціальної сфери покладається на управління, а в подальшому, можливо, на департамент соціального розвитку. Цій структурі, напевно, були б властиві такі функції, як координація діяльності об'єктів соціальної сфери, планування її розвитку, ремонту, модернізації, оснащення тощо.

Михайло СІНЧАК,

перший заступник Голови профспілки

Збереження соціальних гарантій та

Продовження.
Початок на 1-й стор.

НА ЗАЛІЗНИЦЯХ України, в її структурних підрозділах, підприємствах, установах та організаціях господарськими керівниками та профспілковими органами всіх рівнів проводиться відповідна робота щодо забезпечення трудових прав працівників, здійснюються організаційні кроки, направлені на збереження кадрового потенціалу.

Проте майже на всіх залізницях України, у службах і господарствах фіксуються випадки неналежного виконання законодавства і зобов'язань за Галузевою угодою та колективними договорами.

За статистичними даними, рівень надурочних годин роботи в галузі за 6 місяців 2015 року в порівнянні з аналогічним періодом минулого року скоротився на 27,1 %, а оплата за такі години роботи – на 26,5 %, робота у вихідні дні скоротилась втричі, відповідно, і рівень оплати за такі роботи, години прямування до місця виконання робіт та у зворотному напрямку скоротилась на 27,2 %, відповідно, і оплата в такому ж розмірі.

В дійсності ж все дещо інакше. В зазначений період правовою інспекцією праці Ради профспілки при вибіркових перевірках в підрозділах виявлено не облікованих та не оплачених 25 тис. надурочних годин роботи на загальну суму більше 449 тис. грн. Більше того, виявлено 12 тис. укритих від обліку і фактичних годин роботи, відпрацьованих працівниками в межах місячної норми на загальну суму 267 тис. грн. Аналогічний стан справ щодо організації роботи у вихідні дні. Таких безпідставно не облікованих годин роботи в зазначений період було виявлено більше 9 тис., а працівникам на вимогу виборних органів профспілки виплачено майже 65 тис. грн.

Характерним є ігнорування пункту 2.1 « Особливостей регулювання робочого часу і часу відпочинку окремих категорій працівників залізничного транспорту...», затверджених наказом Укрзалізничці № 40-Ц, в частині обліку та оплати годин прямування до місця виконання робіт та у зворотному напрямку. В ряді підрозділів норма зазначеного наказу не виконується починаючи з 2010 року. Станом на 1.07.2015 року сума оплати таких годин на вимогу профспілкових органів перевищила 463 тис. грн.

Часто до уваги не беруться положення Методичних рекомендацій щодо застосування підсумованого обліку робочого часу, затверджені наказом Міністерства праці та соціальної політики України від 19.04.2006 р., № 138. При цьому майже у всіх перевірених структурних підрозділах таблиці обліку робочого часу формуються тільки на місячну норму і не відповідають фактичному періоду роботи працівників та первинним обліковим документам: журналам інструктажів, журналам початку та закінчення роботи. Понад те, з метою ухиляння від оплати працівникам надурочних годин роботи, в порушення вимог ст. 66 КЗпП України для окремих працівників, яким неможливо встановити фіксовану обідню перерву за причин специфіки

роботи, технологічні перерви для приймання їжі зараховуються як обідня перерва з вилученням однієї – двох і більше годин з робочого часу. Особливо широко така практика застосовується на залізницях України до членів локомотивних бригад, які працюють у маневровому русі або на господарських роботах, складачів та регулювальників руху поїздів, поїзних диспетчерів, чергових постанцій та інші.

Працівники втрачають належний заробіток і при нарахуванні преміальних виплат за підсумками роботи за місяць, рік. Встановлено непоодинокі факти часткової виплати преміальних нараховувань, а то і взагалі їх не виплати за наявності відповідних наказів по підрозділу. Тільки в цьому році працівникам повернуто більше ніж 700 тис. грн. таких коштів.

Такі дії окремих посадових осіб суттєво впливають не тільки на матеріальний стан працівників галузі, а і на розмір їх майбутньої пенсії.

Масштабними є порушення Галузевої угоди і колективних договорів щодо виплати всіх видів матеріальної допомоги. Так, за вказаний період на вимогу виборних органів профспілки працівникам повернуто безпідставно не виплачених понад 3,2 млн грн., із яких 1,8 млн грн. – на оздоровлення, при виході на пенсію – 351 тис. грн., мобілізованим до лав ЗСУ в особливий період – 58 тис. грн.

Окремими керівниками ігнорується додаток до Галузевої угоди щодо встановлення доплат і надбавок до тарифних ставок і посадових окладів. Працівникам з цього приводу повернуто 713 тис. грн., за технічне навчання в неробочий час – 391 тис. грн. Звертають на себе увагу й окремі факти несанкціонованого втручання в роботу АСУ УЗ «Кадри» та «Фобос» з метою не виплати середнього заробітку при переведенні на постійну нижчеоплачувану роботу упродовж двох тижнів та уникнення своєчасного встановлення надбавок за вислугу років.

Систематично фіксуються намагання окремих керівників ігнорувати висновки атестації робочих місць та карт умов праці, спільного роз'яснення Укрзалізничці та Ради профспілки «Про встановлення доплат працівникам за роботу у важких і шкідливих умовах праці», внаслідок чого працівникам належним чином не обліковується та не оплачується робота в таких умовах. Тільки встановлені суми не виплат перевищили 400 тис. грн.

За останні півтора року правовою інспекцією праці Ради профспілки виявлено більше 6 тис. порушень. Це при тому, що перевірками було охоплено 42 % структурних підрозділів залізниць України, підприємств, установ і організацій залізничного транспорту за окремі облікові періоди.

На жаль, ми не відчуваємо підтримки і порозуміння з адміністрацією щодо запобігання порушенням трудового законодавства.

На рівні декларативних заяв залишається розпорядження Укрзалізничці та начальника Головного юридичного управління про призначення відповідальних для запобігання порушенням трудового законодав-

ства. Ними не здійснюється моніторинг проблемних питань застосування норм трудового законодавства на місцях, відповідні заходи до порушників не вживаються. Так, за останні півтора року до дисциплінарної відповідальності за порушення трудового законодавства з ініціативи виборних органів профспілки притягнуто 25 посадових осіб, і жодного – з ініціативи призначених відповідальних осіб.

Застосовувати виключно адміністративні методи економії фінансових ресурсів і свідомо ігнорувати норми трудового законодавства, керівників структурних підрозділів спонукають наджорстокі і часто необгрунтовані вимоги щодо економії фінансових ресурсів.

Охорона праці

ТЕХНІЧНОЮ інспекцією праці Ради профспілки тільки за 9 місяців 2015 року виявлено 3,9 тис. порушень вимог нормативних актів з охорони праці.

У зв'язку з недостатнім фінансуванням проведення атестації робочих місць за умовами праці; придбання спецодягу, спецвзуття, інших засобів індивідуального захисту; виконання програм поліпшення стану санітарно-побутових приміщень та інших робочих місць за умовами праці; придбання нових машин хіміччнення, прання тощо маємо високий рівень виробничого травматизму. На залізничному транспорті України станом на 13 листопада 2015 року допущено 60 нещасних випадків, при яких травмовано 77 працівників, у тому числі 13 – зі смертельним наслідком.

Не у всіх підрозділах забезпечено належні умови для повноцінного відпочинку працівників локомотивних та поїзних бригад.

За результатами перевірок будинків і кімнат відпочинку локомотивних та поїзних бригад виявлено недостатню укомплектованість пральними, м'якими та дезінфікуючими засобами, москітними сітками, меблями, постільною білизною, столовим посудом, пральними, гладильними машинами, кондиціонерами та іншим інвентарем. Відсутня або непрацездатна пожежна сигналізація, відсутні ідеальні чи буфети.

Також необхідно вирішити питання організації цілодобового гарячого харчування локомотивних і поїзних бригад в пунктах обороту в будинках відпочинку.

Гостро стоїть питання своєчасного забезпечення працівників залізниць якісним спецодягом, спецвзуттям та іншими засобами індивідуального захисту відповідно до галузевих нормативів.

В 2015 році ситуація з придбанням як літнього, так і зимового спецодягу і спецвзуття не змінилась і залишається вкрай незадовільною.

Станом на 23 листопада 2015 року по залізницях забезпеченість зимовими видами спецодягу, спецвзуття становить 66 %, у тому числі: костюмами «Гудок» – 77 %, «Зима» – 81 %, «Колійник» – 73 %, тепलोзахисними костюмами – 91 %, чоботами утепленими – 36 %, чоботами кирзовими – 55 %, черевиками шкіряними

– 52 %, валянками – 64 %, рукавицями комбінованими – 67 %.

Такий стан згідно з законодавчими і нормативно-правовими актами з охорони праці викликає численні скарги залізничників і підвищує ймовірність травмування працівників через несвоєчасне забезпечення їх засобами індивідуального захисту.

Необхідно активізувати роботу щодо перегляду «Норм безплатної видачі спеціального одягу, спеціального взуття та інших засобів індивідуального захисту працівникам ПАТ «Українська залізниця» та «Порядку забезпечення працівників ПАТ «Українська залізниця» спеціальним одягом, спеціальним взуттям та іншими засобами індивідуального захисту».

Технічною інспекцією праці Ради профспілки виявлено, безпідставне ненадання працівникам окремих структурних підрозділів залізниць пільг та компенсацій за роботу у важких і шкідливих умовах праці та за особливий характер праці. Це Львівська дистанція навантажувально-розвантажувальних робіт, Жмеринська та Одеська механізовані дистанції.

У колективних договорах майже всіх перевірених кар'єроуправлінь ДП «УПП УЗ» не визначені в повному обсязі переліки професій працівників, яким за роботу у важких і шкідливих умовах праці за результатами атестації робочих місць надаються доплати у підвищеному розмірі, додаткові оплачувані відпустки, додаткові відпустки за особливий характер праці, скорочена тривалість робочого часу, а також забезпечення спецодягом і спецвзуттям понад встановлені норми, молоком і милом. Працівникам окремих кар'єроуправлінь не надаються в повному обсязі пільги та компенсації за роботу за шкідливими і важкими умовами праці. На залізницях мають місце серйозні недоліки у забезпеченні працівників, які зайняті на роботах із шкідливими і небезпечними умовами праці спеціальним харчуванням, молоком або іншими рівноцінними продуктами, а на роботах із забрудненням – мийними та знежелюючими засобами.

Так, станом на 2 листопада п.р. придбання мила на залізницях становить: на Донецькій – 57 %, на Львівській – 24,1 %, на Одеській – 59 %, на Південно-Західній залізниці в 2015 році мило взагалі не закуповувалось.

За результатами проведених перевірок технічною інспекцією праці Ради профспілки виявлено факти недоплати працівникам за час проходження медичної комісії, технічного навчання, за керівництво стажуванням з охорони праці.

Загалом за підсумками роботи технічної інспекції праці Ради профспілки у 2015 році працівникам повернуто коштів на суму 86,3 тис. грн.

Для забезпечення та виконання зобов'язань з охорони праці ми запропонували зберегти в колективному договорі новоствореного ПАТ «Українська залізниця» чинну норму Галузевої угоди щодо фінансування заходів з охорони праці не менше 0,5 % від суми реалізованої продукції, оскільки в галузі відчувається нагальна потреба в цьому.

забезпечення гідної праці залізничників

Оплата праці

ОДНИМ із головних елементів соціального захисту є заробітна плата, яка для працівника завжди була і буде основним мотиваційним стимулом до праці.

На жаль, діюча система і рівень оплати праці, що є на залізничному транспорті, не мотивують працівника до якісної і продуктивної роботи. За останні роки відбулось розбалансування тарифної сітки і міжпосадових співвідношень. Трудові колективи, які стабільно і якісно працюють, мають таку ж оплату, як і колективи, що допускають не якісні показники. Керівники структурних підрозділів у питаннях оплати праці втратили самостійність щодо визначення розмірів окладів, матеріального стимулювання, встановлення доплат і надбавок кваліфікованим робітникам і фахівцям. З такими підходами до системи оплати праці всіх професійних груп працівників втрачається головне – мотиваційний чинник роботи на залізничному транспорті.

За останні десять років залізничний транспорт втратив свої позиції за рівнем оплати праці серед галузей економіки України. Якщо в 2004 році залізничний транспорт займав 5–6 місце за рівнем оплати, то зараз він на 14 місці. Нинішній розмір середньої заробітної плати – це не той рівень, на який заслуговують залізничники за своєю складною і відповідальною працею. З року в рік такий соціальний стандарт, як мінімальна заробітна плата на державному рівні, зростає значно вищими темпами, ніж це передбачалось для залізничного транспорту. З 1 жовтня тарифні ставки і посадові оклади залізничників було збільшено на 5 %, а мінімальна заробітна плата з 1 вересня зросла на 13 %. Цей дисбаланс, невідповідність темпів зростання посади галузь ще далі вниз за рівнем оплати праці. Сьогодні галузева мінімальна заробітна плата становить 1398 грн., що всього на 1,5 %, або на 20 грн. вище, ніж державна.

За даними Міжнародної конференції профспілок залізничників країн СНД, у першому півріччі 2015 року залізничники України посіли останнє місце за розміром заробітної плати серед залізничників держав СНД із зарплатою 191 дол. США, в той час як у попередні роки цей показник був набагато вищим: у 2014 р. – 367 дол., 2013 р. – 508 дол. І хоча зниження курсу національних валют до долара США відбулося в усіх державах СНД, у першому півріччі п. р. залізничники Таджикистану мали зарплату 195 дол., Молдови – 210 дол., Киргизії – 293 дол., Азербайджану – 308 дол., Вірменії – 421 дол. Це ті країни, де в попередні роки залізничники мали рівень оплати праці значно нижчий, ніж в Україні.

Ця інформація повинна підштовхнути нас до серйозних роздумів, у якому напрямку буде рухатись оплата праці в новоствореному ПАТ «Українська залізниця». Необхідно пам'ятати, що дешева праця ніколи не була ні якісною, ні продуктивною, а тому необхідно мати чітку стратегію щодо повернення залізничної галузі на втрачені нею позиції серед галузей економіки України за рівнем оплати праці.

Саме зараз необхідно розробляти і запроваджувати нові умови оплати праці, в залежності від тих прав і обов'язків, якими будуть наділені філії, відокремлені структурні підрозділи.

Для зростання заробітної плати та повернення залізничного транспорту на втрачені позиції за рівнем

оплати праці необхідно підвищувати такий соціальний стандарт, як галузева мінімальна заробітна плата за просту некваліфіковану працю, і закладати його у нову тарифну сітку.

На наш погляд, мінімальна заробітна плата за просту некваліфіковану працю повинна бути вищою, ніж на державному рівні, на 30 %. Таким чином, якщо з 1 вересня 2015 року мінімальна заробітна плата в Україні становить 1378 грн., то у залізничників вона повинна складати 1790 грн. Відповідно, тарифна ставка робітника 1 розряду повинна бути вищою, ніж галузева мінімальна ще на 10 %, тобто становити 140 % державного рівня (1970 грн.)

Європейські соціальні стандарти, на які Україна спрямувала свій шлях, визначають, що мінімальна заробітна плата повинна бути у 2,5 раза вищою за прожитковий мінімум працюючого. У нас прожитковий мінімум становить 1378 грн., що складає 40 % європейського стандарту (3445 грн.). Згідно з рекомендацією ООН гарантована оплата праці не повинна бути меншою 3 дол. за годину. За даними за 9 місяців п. р. 1 робоча година на залізничному транспорті коштує 35,8 грн., що відповідно до курсу Нацбанку дорівнює 1,7 дол.

Якщо такі соціальні стандарти щодо мінімального рівня оплати не закласти в розрахунок тарифної сітки, ніякого підвищення заробітної плати не відбудеться ні у керівників, ні у спеціалістів, ні у робітників.

Реформування господарського механізму тільки тоді буде зрозуміло і підтримано працівниками, коли вони реально відчують зміни, і, в першу чергу, в оплаті праці. Цього чекають і на це сподіваються всі залізничники. Якщо цього не відбудеться – ім буде не зрозуміло, для чого проводяться реформи.

Гадаємо, що над цією проблемою повинні працювати всі – як адміністрація, так і профспілка. Ми маємо забезпечити нашим працівникам за їх складну і відповідальну роботу гідну оплату, і з цим необхідно поквапитись, оскільки всі строки щодо впровадження нової Корпоративної системи оплати і мотивації праці вичерпано, а з боку Укрзалізниці профспілці не надано жодного конкретного документа. Склад робочої групи з розробки системи оплати праці змінювався кілька разів, але жодного разу вона так і не збиралась на засідання.

При запровадженні корпоративної системи оплати і мотивації праці необхідно зберегти всі доплати і надбавки, які визначені у галузевих нормативних документах.

Необхідно зберегти надбавку за вислугу років, яка, безумовно, відіграє значну роль у закріпленні кваліфікованих кадрів на залізничному транспорті. Вона є одним з головних мотиваційних чинників, бо дозволила залізничному транспорту в скрутні часи вистояти і зберегти кадровий потенціал.

Трудовий потенціал залізничного транспорту – це найбільша складова виробничих ресурсів галузі. Серед виробничих витрат до 40 % складають витрати на оплату праці, що свідчить про високу трудомісткість виробництва залізничної продукції та особливих вимогах до формування чисельності працівників.

В окремих підрозділах відсутні будь-які матеріали для розрахунку чисельності окремих категорій працівників на основі відповідних норм праці. Тобто зараз вся робота проводиться інерційно, без належного економічного аналізу та прогнозу-

вання. Тому в ПАТ необхідно буде розробити розрахунок нормативної чисельності, з урахуванням створення філії.

На жаль, і заходів щодо раціонального використання трудових ресурсів на найближчі два-три роки Укрзалізницею не підготовлено, незважаючи, що структури з управління персоналом в апараті створено.

Без визначених заходів складно зрозуміти, по якому вектору ми будемо рухатись і що необхідно робити. А зменшення контингенту буде базуватись не на техніко-економічних розрахунках і обґрунтуваннях, а на бажанні окремих керівників просто його зменшити.

Потребує врегулювання і питання визначення продуктивності праці. Методика, яка сьогодні застосовується на залізничному транспорті, не відображає ефективності використання трудових ресурсів. Оцінка продуктивності праці в окремих господарствах експлуатаційної діяльності не відповідає напрямку їх роботи, а тому повинна змінитись і застосовуватись з вимірами оцінки роботи саме цих господарств.

Якщо в найближчий час не навести лад у визначенні продуктивності, вона і надалі визначатиметься тільки за рахунок механічного зменшення чисельності, щоб забезпечити показник продуктивності. При цьому в окремих господарствах такий підхід планування вже перейшов критичну позначку стосовно персоналу, необхідного для виконання технологічного процесу і забезпечення безпеки руху. Можливо, до цієї кропіткої роботи необхідно залучити і наші наукові заклади.

Соціальна сфера

В КОРПОРАТИВНІЙ системі мотивації праці та охорони здоров'я залізничників окреме місце має зайняти мережа об'єктів соціальної сфери, які створені не тільки для відпочинку працівників, а, в першу чергу, для підтримки їх здоров'я та забезпечення реабілітації після виснажливої роботи в умовах постійних емоційних, часто стресових ситуацій, пов'язаних із забезпеченням безпеки руху поїздів. Саме тому від самого початку будівництва магістралей залізничники створювали та примножували мережу галузевих санаторіїв, санаторіїв-профілакторіїв, пансіонатів, баз відпочинку та інших оздоровчих і фізкультурно-спортивних закладів.

Рада профспілки запропонувала ПАТ «Українська залізниця» розробити й затвердити з відповідним фінансуванням комплексну програму розвитку корпоративних об'єктів соціальної інфраструктури як складової системи охорони здоров'я працівників, в якій передбачити розширення та модернізацію матеріально-технічної бази цих об'єктів, за необхідності добудови нових корпусів, їх належне утримання.

Медичні заклади

В ХОДІ передачі до комунальної власності галузевих закладів охорони здоров'я як цілісних майнових комплексів планується проведення їх оптимізації, перепрофілювання та ліквідації більшої частини фельдшерських, амбулаторних та медичних пунктів, на базі яких в даний час залізничники проходять перед- та післярейсові медогляди за місцем роботи. Деякі органи місцевого самоврядування взагалі не вбачають доцільним функціонування переданих залізничних лікарень у зв'язку з тим, що в даній місцевос-

ті уже функціонують аналогічні медичні заклади місцевого підпорядкування (Житомир, Чернігів, Херсон, Куп'янськ та інші).

Необхідно забезпечити проведення обов'язкових медичних оглядів працівників з урахуванням мінімальної тривалості їх проходження та за умови дотримання галузевих вимог. Для проведення перед- та післярейсових медоглядів залізничників необхідно забезпечити функціонування оздоровчих пунктів з цілодобовим графіком роботи в межах досяжності робочих місць працівників, робота яких пов'язана із забезпеченням безпеки руху поїздів та автотранспорту.

Недержавне пенсійне забезпечення

ОДНІЄЮ із важливих соціальних гарантій слід вважати пенсію із недержавного пенсійного фонду. Впродовж останніх років вжито помірних кроків щодо розвитку галузевого недержавного пенсійного фонду «Магістраль».

Затверджено Програму недержавного пенсійного забезпечення, передбачаються кошти у фінансових планах, начальники залізниць стали вкладниками фонду, а всі працівники – його учасниками.

Зростають активи фонду, учасникам фонду сплачено більш як 400 тис. грн. пенсій у вигляді одноразових виплат.

Але є і проблеми. У першу чергу, це низька активність працівників щодо поповнення своїх пенсійних рахунків із власної зарплати.

Очевидно, що профспілковим активістам і роботодавцям усіх рівнів потрібно проводити широку та ефективну роз'яснювальну роботу. І тут неабияку роль могли б відіграти комісії філії та структурних підрозділів з питань недержавного пенсійного забезпечення, які необхідно створити.

Слід також змінити порядок сплати внесків з одного разу на рік на щомісячну. А найголовніше – використовувати всі кошти, передбачені фінансовими планами на недержавне пенсійне забезпечення, зробивши учасниками фонду не тільки працівників залізниць, а й всіх працівників товариства. Це дозволить зробити НПФ «Магістраль» не тільки найчисленнішим в Україні, а й збільшити пенсійні активи до рівня, коли він стане потужним інвестором акціонерного товариства та почне сплачувати додаткові корпоративні пенсії, аби залізничники мали гідні умови життя.

У ДОПОВІДІ окреслено основні напрями роботи, які, на наш погляд, має бути враховано у подальшій роботі щодо збереження та збільшення соціальних гарантій, забезпечення гідної праці працівників у новоствореному акціонерному товаристві.

В час, коли в галузі відбуваються докорінні зміни, і профспілкові організації, і роботодавці всіх рівнів зобов'язані об'єднатись і зберегти всі напрацьовані за тривалий час пільги і соціальні гарантії, які мають працівники залізничного транспорту України.

Сподіваємось, що при реформуванні галузі всі гарантії буде збережено, оскільки вони є базою для формування мотивації персоналу до високопродуктивної та ефективного роботи.

Це закріпить віру кожного працівника у правильність курсу реформування залізничного транспорту, дасть надію на покращення життя.



Від номера до номера

Засідання Ради профспілки та її президії

НА ПОРЯДКУ денному засідання Ради профспілки 26 листопада питання: «Про збереження соціальних гарантій та забезпечення гідної праці працівників ПАТ «Українська залізниця» (тези доповіді – на стор. 1–3) і «Про проведення звітно-виборної кампанії у профспілці».

На порядку денному засідання президії Ради профспілки питання про:

- стан виконання законодавства та Галузевої угоди з питань організації і оплати праці в ДП «Укрспецвагон»;
- хід виконання постанови президії Ради профспілки від 25.07.2013 р. «Про стан охорони праці в колійних машинних станціях залізниць України»;
- затвердження Положення про Фонд матеріальної допомоги постраждалим членам профспілки від нещасних випадків на виробництві та випадків природної (раптової) смерті;
- плани роботи Ради профспілки на 2016 рік та його перше півріччя;
- організацію підбиття підсумків роботи професійних секцій Ради профспілки за 2011–2015 роки;
- хід міжнародної науково-практичної конференції «Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку залізничного транспорту», присвяченої 110-річчю профспілкового руху на залізницях України;
- підтримку електронної петиції № 22/014507-еп до Президента України щодо внесення змін до Закону України «Про транспорт», якими запропоновано вилучити норми, що перешкоджають вільній реалізації права на страйк працівниками підприємств транспорту (у т. ч. залізничного).

Про розгляд та обговорення цих та інших питань – у наступному номері «ВІСНИКА».

Щодо проекту Трудового кодексу

ВЕРХОВНА Рада України 5 листопада у першому читанні прийняла проект Трудового кодексу. Ще заздалегідь, у січні п. р., Спільним представницьким органом об'єднань профспілок було сформовано робочу групу, яка розробила пропозиції профспілкової сторони. Наразі робочою групою проаналізовано проект Трудового кодексу і підготовано зауваження та пропозиції для внесення від профоб'єднань України під час підготовки його до другого читання.

Водночас СПО прийнято рішення звернутися до народних депутатів щодо подання зазначених постановно зауважень, а також надіслати профспілкові пропозиції до Міжнародного бюро праці для використання експертами при підготовці висновків щодо зазначеного проекту.

Розроблено упереджуючі системні заходи на міжнародному рівні та з політичними силами і громадськими організаціями на випадок неврахування Верховною Радою висновків Міжнародної організації праці і принципів зауважень СПО до проекту Трудового кодексу України.

Інф. «ВІСНИКА»

Середня зарплата працівників (грн.)

Залізниця	Вересень	3 початку 2015 року
Донецька	3838,9	2951,0
Львівська	5605,9	4708,6
Одеська	5657,7	4859,9
Південна	5635,4	4744,7
Південно-Західна	5563,1	4675,7
Придніпровська	5798,4	4725,0
По залізницях	5333,8	4425,6

Залізниця	Жовтень	3 початку 2015 року
Донецька	3699,3	3023,8
Львівська	5236,6	4761,2
Одеська	5404,0	4913,4
Південна	5337,5	4803,8
Південно-Західна	5401,8	4747,2
Придніпровська	5848,2	4836,6
По залізницях	5139,6	4496,2

	Вересень	3 початку 2015 р.
Залізничний транспорт	5333,8	4425,6
Транспорт у цілому	5149,0	4481,0
Промисловість	5026,0	4632,0
В галузях народного господарства	4343,0	4012,0

• Індекс споживчих цін у вересні – 102,3%, у жовтні – 98,7 %, з початку року – 139,5 %.

Нарушення — устраним!

ПРЕЗИДИУМ Одеського дорпрофсожа, обговоривши питання організації та оплати праці працівників інформаційно-виробничого центру з участю заступника головного інженера дороги — начальника ІВЦ О.Шварца, установив склятиє строки для устранимня порушень — до 1 грудня 2015-го.

В ході перевірок спеціалістами дорожнього комітету профсоюзу виявлено, що на протязі останніх років адміністрацією фактично не приймаються во увагу результати по нормативній численності, існуючі із об'ємом виконаних робіт. В 2014-м недосодержание контингенту к нормативу составило 212 человек, за перше полугодие текущего года — 197.

В першому півроку т. г. 402 працівника находились в отпуске, а доплата за виконання обов'язностей временно отсутствующего работника была начислена только тринадцаті.

При виборочній перевірці путевих листів водителів автотранспортних засобів виявлено розходження в продовжителіності робочої зміни между записами в пу-

тевых листах и табелях учета рабочего времени, что нарушает права работников. Также при проверке путевых листов выявлены случаи, когда водителям не начислялась надбавка за классность за все фактически отработанное время и не включалось в рабочее время прохождения медосмотра.

В ряде случаев начисление и выплата единовременного пособия в связи с выходом на пенсию производится с нарушением.

Не соблюдается в полном объеме норма колдоговора по оплате труда квалифицированных работников и специалистов, привлекаемых без освобождения от основной работы для производственного обучения работников при их подготовке, переподготовке, стажировке, освоении смежных профессий и повышении квалификации на производстве. Совместителям не начисляются ни материальная помощь на оздоровление, ни вознаграждение по итогам работы за год.

Виявлені і другі порушення, которые тоже требуют немедленного устранения.

Александр МАНАХОВ, заведующий отделом социально-экономических отношений Одесского дорпрофсожа

Якісні спецвзуття й одяг — запорука безпеки

ПРОФКОМ Конотопської дистанції колії Південно-Західної залізниці б'є на сполох: незадовільний стан забезпечення працівників спецвзуттям і спецодягом належної якості спричиняє виникнення небезпечних умов праці та створює напруження в трудовому колективі.

Для розв'язання цього питання профком звертався до різних інстанцій, але проблемі не вирішено. Деякі найменування засобів індивідуального захисту придбано адміністрацією дистанції самостійно, а службою колії залізниці виділено кошти на придбання медичних аптечок, якими наразі забезпечено кожен бригаду і цех.

Тетяна МОЗГОВА, голова профорганізації Конотопської дистанції колії

ПІД ЧАС усіх восьми інформаційних днів зі спілчанами — працівниками Хутір-Михайлівської дистанції колії на станціях Макове, Терещенська, Кролевець, Алтинівка, Новгород-Сіверський, Свеса, Есмань та Хутір-Михайлівський, що пройшли у жовтні, надзвичайно гостро від монтерів колії звучало запитання: «Коли служба матеріально-технічного забезпечення Південно-Західної залізниці буде постачати якісні спецвзуття?».

Проблема в тому, що вони витримують лише 1–2 дні після роботи по заміні залізобетонних шпал та рейок.

Марина ДЕМЧЕНКО, голова первинки Хутір-Михайлівської дистанції колії



АКТУАЛЬНО

Підпишемо петицію до Президента!

ВРАХОВУЮЧИ обмежений час для збору підписів, пропонуємо усім членам профспілки, яким небайдужий залізничний транспорт, ознайомитися з текстом петиції № 22/014507-еп до Президента України щодо реалізації працівниками права на страйк та підтримати її, залишивши свій підпис на сайті офіційного інтернет-представництва Президента України в розділі «Електронні петиції».

Нагадаємо, що Голова профспілки залізничників і транспортних будівельників України Вадим Бубняк 20 жовтня п. р. спрямував на адресу дорожніх, територіальних комітетів, об'єднаних профорганізацій відповідну телеграму.

Дисконтна програма Для зручності спілчан



РАДА ПРОФСПІЛКИ направила листа головам дорожніх, територіальних і об'єднаних профорганізацій, первинок прямого підпорядкування, поінформовавши про укладення юридичного договору з ТОВ «Центр соціальних послуг», у якому враховано побажання правових інспекторів праці, голів первинки та спілчан щодо удосконалення доступу до юридичного контактного центру.

Тож, враховуючи стрімке зростання кількості учасників нашої профспілкової корпорації користувачів мобільних послуг (life:), для зручності членів профспілки запроваджено додатковий номер контактного центру: 073-77-33-773, і головам профорганізацій вже не потрібно проходити процедуру укладання окремих юридичних договорів із ЦСП.

Детальніша інформація — на сайті www.zalp.org.ua у розділі «Контакт-центр».

За обучение можно платить меньше

ВРАМКАХ дисконтной программы Председатель профсоюза В.Бубняк и ректор Одесской государственной академии строительства и архитектуры, кандидат технических наук, профессор А.Ковров подписали договор на предоставление скидки 10% на оплату обучения и 5% — подготовительного отделения — **владельцам дисконтных карточек профсоюза** и членам их семей.

«День теркома»

НАКАНУНЕ мероприятия, организованного Ясиноватским теркомом, главный правовой инспектор труда Т.Присяжнюк и технический инспектор труда Совета профсоюза на Донецкой железной дороге А.Найденко провели проверки соблюдения законодательства о труде и охране труда в первичках и структурных подразделениях Волновского узла.

Во время встречи с профактивом председатель территориальной профорганизации С.Толмачев проинформировал присутствующих о проведении конференции по созданию первичной профорганизации ПАО «Украинская железная дорога», обсуждены также актуальные вопросы профсоюзной деятельности, в частности, работа территориального комитета за 9 месяцев 2015 года. Особое внимание уделено изменениям и дополнениям в Инструкцию по проведению отчетов и выборов в профсоюзе.

Наталья ПЕТРЯКОВА, заместитель председателя Ясиноватской территориальной профорганизации

Мобильный вагон. Стоматологический

НА ОДЕССКОЙ магистрали организована работа мобильного стоматологического вагона, в котором будет предоставляться бесплатное лечение работникам и пенсионерам железной дороги, проживающим на линии, а другие местные жители могут получить все виды стоматологических услуг согласно утвержденному прейскуранту.

ПРЕСС-ЦЕНТР Одесского дорпрофсожа

З пошти «Вісника»

03049, Київ, Повітрофлотський проспект, 15 А.
E-mail: visnykprof@uz.gov.ua

З гордістю наші дописувачі розповідають про колег-залізничників — справжніх професіоналів своєї справи, відважних захисників України та гідних громадян.

«О.Тарасенко в Конотопській дистанції електропостачання працює з 2004-го, зараз він — начальник району контактної мережі станції Конотоп. Олександр був призваний на військову службу по мобілізації, захищав незалежність та територіальну цілісність нашої держави. Повернувшись, знову приступив до роботи. За мужність і відвагу, професійну майстерність його нагороджено знаком «За сприяння розвитку Південно-Західної залізниці», — дізналися із листа електромеханіка, голови молодіжної ради первинки дистанції електропостачання **Ольги ГЛУШАН**.

«Працівники контрольно-вимірального пункту СЦБ Апостолівської дистанції сигналізації та зв'язу Придніпровської залізниці виявили небайдужість до подій на сході країни, зібравши для військовослужбовців гуманітарну допомогу: «Наші дівчата приготували печиво і солодощі, особливим теплом сповнені листи бійцям зі щирими побажаннями віри й наснаги. Також через місцевого волонтера передали засоби особистої гігієни, медикаменти, продукти харчування», — розповіла старший електромеханік **Анна ПУСТОВА**.

«Администрация и профком локомотивного депо Славянск в честь Дня железнодорожника устроили для работников интересный праздник — с вручением грамот, премий и ценных подарков победителям трудовых соревнований, лучшим участкам и цехам, профактивистам и призерам спартакиады, ярким концертом. А тех, кто только начинает трудовой путь, традиционно посвя-

тили в рабочие», — поделился председатель первички **Александр БОДНАРЧУК**.

«Святковий вечір організував для працівників профком станції Лебединська Південної магістралі. Голова первинки С.Щербакова вручила спілчанам подарунки. У теплій обстановці колеги ділилися приємними спогадами, планами на майбутнє. Нашим ветеранам і наставникам школярі присвятили вірші про залізницю та інші виступи, а ми подарували солодкі набори до чаю», — поділилася білетний касир, заступник голови первинки **Тетяна ЧУЙКО**.

«Під час проведення курсу «Кращий за професією» у Криворізькій дирекції залізничних перевезень Придніпровської магістралі відбулася зустріч зі спілчанами. Фахівці з охорони праці розповіли про важливість дотримання дисципліни на транспорті та ознайомили із заходами попередження нещасних випадків на виробництві. Також присутні поінформовано про захист їх трудових і соціально-економічних інтересів, створення належних санітарно-гігієнічних умов для праці та відпочинку, оздоровлення залізничників», — повідомила голова первинки апарату дирекції **Тетяна ДРАШКО**.

«Профком та адміністрація Київського електрогазо-ремонтного заводу відродили добру традицію відзначати найкращих працівників і до Дня залізничника презентували оновлену «Дошку пошани». Заводчани самі висувають кандидатури на зборах колективів цехів, а профком простежить, аби вибір був гідним, за службим і неупередженим», — розповів голова профорганізації КЕВРЗ **Вадим ЧЕМЕРИС**.

«На соборі, організованому ко Дню железнодорожника профкомом Мелитополь-

ського локомотивного депо Приднепровской магістралі, колектив тепло поздравилі руководители Запорожской дирекции и теркома профсоюза. Ветеранам труда и нашим лучшим работникам вручены грамоты, премии и ценные подарки. Украшением торжества стал концерт с красочным шоу», — написала председатель первички **Елена ВОРОБЬЕВА**.

«Настоящим подарком ко Дню железнодорожника для работников и ветеранов локомотивного депо Смородино Южной магістралі стал концерт артистов Сумської обласної філармонії», — написав председатель профорганізації депо **Валерий САВИН**.

«Профком Сумської дистанції сигналізації та зв'язу за підтримки теркому організував екскурсію до Івано-Франківська для працівників Люботинського, Смородинського й Сумського вузлів. Під час подорожі спілчани ознайомилися з побутом, архітектурою та природою Прикарпаття. У Коломиї відвідали музей Шешорських та Яремчанських водоспадів, ознайомилися з побутом і звичаями гуцульського села. Особливо вразили гірські краєвиди курорту Буковель», — повідомив **ПРЕС-ЦЕНТР** Сумського теркому профспілки.

«Первинки Шевченківської територіальної профорганізації передплата на «Вісник профспілки» проводять виключно на весь рік, а працівники і ветерани отримуватимуть газету на домашній адресі, адже всебічна та об'єктивна інформація про діяльність профорганізації усіх рівнів, структурні зміни у галузі та їх наслідки залізничникам не завадить», — розповів у повідомленні про хід передплатної кампанії завідувач оргвідділу Шевченківського теркому профспілки **Сергій БОНДАРЕНКО**.

ПРО ПРАЦЮ й здобутки старшого майстра з ремонту дизель-поїздів, заступника голови профорганізації моторвагонного депо Королеве Львівської залізниці О.ТУРДИ (на знімку ліворуч) написав громадський кореспондент «ВІСНИКА», водій Мукачівського будівельного управління № 5 **Іван КОЗАК**: «Олександр Павлович — постійно в русі, це знають усі в депо, як і те, що будь-яку справу — і виробничу, і громадську — завжди доведе до кінця. Він автор багатьох винаходів, раціоналізатор, на все у нього знаходиться час і нахнення». В іншому листі **Іван Козак** розповів про те, як цікаво проводять дозвілля дітлахи залізничників у Королево: «Малеча кожного разу з нетерпінням чекає спортивних змагань. Залюбки перетягують канат, грають у шахи, шахи, та найбільшою популярністю традиційно користується футбол. А після спортивних баталій всі учасники отримують подарунки та ласощі».



Фото автора

www.zalp.org.ua

ВІСНИК
ПРОФСПІЛКИ

Газета профспілки залізничників і транспортних будівельників України

Засновник і видавець —

Рада профспілки залізничників і транспортних будівельників України

Регістраційне свідоцтво КВ № 2661 від 3.07.1997 р.

Газета виходить двічі на місяць.

Індекс 94922

Головний редактор **Ольга АРТЕМ'ЄВА**

Редакційна колегія:

Михайло СІНЧАК — перший заступник Голови профспілки, голова редакційної колегії; Олександр МУШЕНКО — заступник Голови профспілки, заступник голови редакційної колегії; Ольга АРТЕМ'ЄВА — завідувач відділу інформації; Світлана АНІСІМОВА — завідувач відділу економічної роботи, організації праці і заробітної плати; Олександр ГНАТЮК — завідувач відділу організаційної і кадрової роботи.

Матеріали публікуються мовою оригіналу. За точність викладених фактів та інших відомостей відповідальність несе автор. Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції. Листування з читачами ведеться лише на сторінках газети. Редакція залишає за собою право редагувати матеріали.

№ 20–21 (679–680)*
26 листопада 2015 р.

Тираж 202 тис. 356 прим.

Газету набрано і зверстано у відділі інформації Ради профспілки.

Адреса: 03049, м. Київ, Повітрофлотський пр-т, 15 А
тел. 465-00-80
тел./факс 465-00-78

E-mail: visnykprof@uz.gov.ua

Друк: ТОВ «Поліпрінт» (м. Київ, вул. Лугова, 1 А)
Замовлення № 5665

До новорічних свят

КОНОТОПСЬКИЙ терком профспілки організував і успішно провів не одне творче змагання серед спілчан. Цього разу оголошено сімейний конкурс до **новорічних свят**. У ньому, прокоментувала заступник голови Конотопської територіальної профорганізації **Наталія МАКАРЕНКО**, можуть брати участь і дорослі, і дітлахи: «Ми переконані, — зазначила вона, — що серед наших спілчан багато творчих особистостей, роботи яких будуть цікавими й неординарними. Запропоновані теми дозволять авторам поділитися яскравими спогадами, родинними традиціями: «Новий рік — сімейне свято!», «Чим запам'ятався мені 2015 рік», «Мій найкращий день минулого року», «Новорічна ніч у моїх мріях» і авторське новорічне привітання. Тож чекатимемо і малюнків, і віршів, і відео, головне — оригінальність і творчий підхід».