

Офіційний сайт профспілки
www.zalp.org.ua



Газета видається
з 16 серпня 1996 р.
Індекс 94922
№ 20 (559) 29 жовтня 2010 р.

Наймасовіша профспілкова газета в Україні

ВІСНИК ПРОФСПІЛКИ

залізничників і транспортних будівельників України

ВІТАЄМО ІЗ ПРОФЕСІЙНИМ СВЯТОМ!

Шановні залізничники!

Сьогодні у нас подвійне свято – у День залізничника ми відзначаємо 145-річчя Одеської залізниці.

У 2010-му ми святкували цілу низку залізничних ювілеїв – по 140 років виповнилося Донецькій та Південно-Західній залізницям, а вже через рік галузь відзначатиме своє 150-річчя. Не дивно, що цей рік був щедрим на здобутки.

Важливим досягненням стало відкриття залізничного руху мостовим переходом через р. Дніпро у м. Київ, будівництво якого розпочалося під керівництвом Георгія Миколайовича Кірпи. Продовжувалися роботи з будівництва оксамитового шляху – було укладено понад 600 км безстикової колії, здійснювалися заходи для запровадження швидкісного руху та підвищення пропускної здатності, а також пристроїв електричної централізації стрілок і сигналів.

Готуючись до Євро-2012, працівники галузі виконували електрифікацію нових дільниць, зокрема відкрили рух на електрифікованій дільниці Конотоп–Ворожба.

У президії За роз'їзну роботу – відповідні компенсації

Така у нас робота...

Специфіка роботи залізничної галузі вимагає застосування різноманітних форм організації праці, а отже, і відповідної компенсації працівникам за характер виконуваної роботи.

Зокрема, для виконання своїх трудових і посадових обов'язків більшість працівників залізничного транспорту постійно здійснюють службові роз'їзди на значні відстані від постійного місця роботи. Тому питання щодо особливостей роботи працівників залізничного транспорту з роз'їзним характером роботи президія Ради профспілки на засіданні 5 жовтня п. р. розглядала з особливою увагою. З обговорення цього питання на засіданні виступила начальник Головного управління охорони й організації праці Укрзалізниці Н.Соколовська.

За характером організації виконуваної роботи службові поїздки працівників розподіляються за такими видами: проходять під час слідування залізничного рухомого складу, мають роз'їзний характер у межах обслуговуваних дільниць, пересувний або вахтовий метод виконання робіт. Порядок виплати компенсаційних надбавок працівникам у кожному випадку визначено відповідними положеннями, які є додатками до Галузевої угоди.

Кабмін пропонує

Постановою Кабінету Міністрів від 31.03.1999 р., № 490 визначено, що підприємства, установи й організації самостійно встановлюють компенсаційні надбавки за характер роботи до тарифних ставок і посадових окладів працівників, направлених для виконання монтажних, налагоджувальних, ремонтних і будівельних робіт, та працівників, робота яких виконується вахтовим методом, постійно проводяться в дорозі або має роз'їзний (пересувний) характер. Проте граничні розміри надбавок не можуть перевищувати норми добових витрат, установлених для відряджень в межах України, а при роботі за межами України – 80 % добових, установлених для відряджень за кордон.

Укрзалізниця встановлює

Враховуючи вимоги зазначеної постанови Кабміну, наказом Укрзалізниці від 10.06.2002 р., № 285-Ц затверджено Положення про порядок і умови відшкодування витрат працівникам залізничного

транспорту, робота яких постійно проходить в дорозі або має роз'їзний характер, а також при службових поїздках у межах обслуговуваних дільниць, у тому числі при роз'їздах за межі України. У ньому зазначено розмір компенсаційної надбавки: при роз'їздах, які тривають менше 12 годин, але більше нормальної тривалості робочого часу, – 25 % добових, встановлених в Україні; більше 12 годин і за добу – 50 %. При поїздках за кордон виплата надбавки провадиться у розмірі 100 % добових, встановлених для відряджень по Україні.

мір надбавки визначено розпливчато «до 30 % посадового окладу», що дає можливість керівникам встановлювати їх на свій розсуд, що не завжди компенсує особливий характер роботи. Положення не відповідає чинній технології виконання робіт та фактичній організації праці на залізничному транспорті, тому потребує доопрацювання.

Положення про виплату компенсаційної надбавки за роз'їзний характер роботи, затверджене наказом Укрзалізниці від 10.06.2002 р., № 285-Ц, не в повній мірі відповідає постанові Кабінету Мініс-

тратів від 31.03.1999 р., № 490, бо розмір надбавки, який встановлено працівникам, значно нижчий, ніж допускає постановова Кабміну. Надбавку для працівників, які здійснюють службові поїздки за кордон (в основному це провідники пасажирських вагонів), встановлено в розмірі добових у межах України замість відсотка від суми коштів, визначених для відряджень за кордон. Не виплачується компенсаційна надбавка за роз'їзний характер роботи, якщо тривалість роботи становить менше 8 годин.

У 2010 році, у непростих умовах, долаючи наслідки фінансової кризи, нам вдалося збільшити щодобове навантаження до понад мільйона тонн і наростити обсяги вантажоперевезень, у тому числі в напрямку портів, у чому велика заслуга Одеської залізниці. Ми віримо, що й надалі ваш досвід і професійна майстерність допоможуть успішно вирішувати актуальні завдання, що постають перед галуззю, сприятимуть розвитку транспортного комплексу України.

Авторитет професії залізничника завжди підкріплювався соціальними гарантіями, тому пріоритетами Укрзалізниці та профспілки завжди були, є і будуть захист ваших інтересів і прав, якісне медичне обслуговування та належний відпочинок.

Вітаємо трудові колективи залізниць із професійним святом, бажаємо впевненості у своїх силах, міцного здоров'я, процвітання, відданих друзів і близьких людей поруч.

Михайло КОСТЮК, Генеральний директор Укрзалізниці,
Вадим ТКАЧОВ, Голова Федерації профспілок транспортників України,
Голова профспілки залізничників і транспортних будівельників України

жень допускаються порушення, особливо це стосується колійних машинних станцій, центрів механізації колійних робіт, будівельно-монтажних управлінь. Часто замість виплат компенсаційних надбавок за пересувний або вахтовий характер роботи працівникам нараховується вдвічі менша надбавка за роз'їзний характер.

...а на захисті – профспілка
Рада профспілки неодноразово звертала увагу керівництва Укрзалізниці на невідповідність галузевих нормативних актів постанові Кабінету Міністрів № 490 та діючій організації праці, яка застосовується на залізничному транспорті при службових поїздках працівників.

Так, однією з вимог колективного трудового спору в 2009 році між профспілкою та Укрзалізницею був перегляд Положення про порядок і умови відшкодування витрат працівникам з роз'їзним характером роботи. Сьогодні вдалося врегулювати питання щодо оплати часу прямування від постійного пункту збору до місця виконання робіт і у зворотному напрямку. Раніше цей час працівникам не оплачувався, а компенсувався за рахунок виплати надбавки за роз'їзний характер роботи, що є порушенням законодавства. Питання залишається під контролем профспілки. Масово виплати почали провадити з червня п. р. лише після втручання Ради профспілки.

Для приведення положень, які діють у галузі і передбачають виплати працівникам компенсаційних надбавок за характер роботи, у відповідність до законодавчих норм та діючої на залізничному транспорті організації праці, Радою профспілки підготовлено проект нової редакції Положення про порядок і умови виплати надбавок і компенсацій за характер роботи, пов'язаний зі службовими поїздками працівників залізничного транспорту, робота яких проходить в дорозі, має роз'їзний або пересувний характер. Проект запропоновано Укрзалізниці для опрацювання і затвердження.

ПРЯМА МОВА



Надія СОКОЛОВСЬКА,
начальник Головного управління охорони й організації праці Укрзалізниці:

– Проведено аналіз чинних нормативних документів на їх відповідність законодавчій базі із застосуванням компенсації за роз'їзний, пересувний характер роботи, вахтовий метод, службове відрядження і розроблено порівняльну таблицю. Згідно з наказом Укрзалізниці від 25 лютого 2010 року, № 153-Ц відрегульовано відшкодування працівникам із роз'їзним характером роботи за час прямування від постійного пункту збору до місця виконання робіт і у зворотному напрямку поза межами робочої зміни, встановленої графіком роботи. За період з квітня по серпень п. р. на залізницях за 562 тис. годин доїзду працівникам виплачено 5,8 млн грн.



Світлана АНІСИМОВА,
завідувач відділу економічної роботи, організації праці і заробітної плати Ради профспілки:

– Ситуацію потрібно виправити, аби характер надбавок відповідав фактичній організації праці у структурному підрозділі.

Тому з ініціативи Ради профспілки було розроблено проект відповідного Положення, у якому визначено порядок та умови виплати компенсаційних надбавок за характер роботи, пов'язаної зі службовими поїздками працівників залізничного транспорту. Його направлено на опрацювання до Укрзалізниці. Ми вважаємо, що цей проект необхідно також направити у структурні підрозділи, щоб всі трудові колективи з ним ознайомилися і взяли участь в обговоренні. Це дасть можливість забезпечити більш дієвий захист працівників.

Профспілка наполягає

На вимогу профспілки наказом Укрзалізниці від 17.05.2010 р., № 341-Ц затверджено Рекомендоване положення про умови і порядок застосування вахтового методу організації праці, в якому визначено, що за кожен добу роботи на об'єкті в період вахти, а також за фактичні дні знаходження в дорозі від місця збору до місця роботи і назад виплачується надбавка за вахтовий метод роботи в розмірі 100 % добових, встановлених при відрядженнях у межах України.

На заваді інтересів працівників – недосконалість і порушення...

На залізничному транспорті діє Положення про порядок і умови виплати надбавки працівникам з пересувним характером роботи, затверджене наказом Укрзалізниці від 19.08.1997 р., № 206-Ц, яким визначено компенсаційну надбавку в розмірі до 30 % посадового окладу (тарифної ставки). Це Положення на залізницях не застосовується, бо передбачає переміщення працівників у складі підрозділу в іншу місцевість терміном до трьох років. У такі терміни роботи на залізницях не проваджаться. Крім того, роз-

трів від 31.03.1999 р., № 490, бо розмір надбавки, який встановлено працівникам, значно нижчий, ніж допускає постановова Кабміну. Надбавку для працівників, які здійснюють службові поїздки за кордон (в основному це провідники пасажирських вагонів), встановлено в розмірі добових у межах України замість відсотка від суми коштів, визначених для відряджень за кордон. Не виплачується компенсаційна надбавка за роз'їзний характер роботи, якщо тривалість роботи становить менше 8 годин.

Президія Ради профспілки постановила:

схвалити підготовлений Радою профспілки проект Положення про порядок і умови виплати надбавок і компенсацій за характер роботи, пов'язаний зі службовими поїздками працівників залізничного транспорту, робота яких проходить в дорозі, має роз'їзний або пересувний характер;
запропонувати керівництву Укрзалізниці підтримати проект Ради профспілки і затвердити до кінця 2010 року нову редакцію Положення;
обговорити проект Положення в трудових колективах і в місячний термін доповісти територіальним комітетам профспілки, первинним профорганізаціям направити Раді профспілки узагальнені зауваження і пропозиції для узгодження з Укрзалізницею.

ДЕНЬ ЗА ДНЕМ Хроніка подій

19–21 жовтня заступник Голови профспілки В.Лесько та завідувач відділу економічної роботи, організації праці та зарплати С.Анісімова взяли участь у семінарі-наradі, проведеному Укрзалізницею на тему «Розширення сфери нормування праці та підвищення його ефективності, удосконалення системи оплати праці, оптимізація структур управління». Виступлено позицію Ради профспілки у питаннях організації й оплати праці на залізницях.

21 жовтня перший заступник Голови профспілки М.Сінчак взяв участь у позачерговому засіданні Колегії Мінтрансзв'язку щодо розробки комплексу заходів, спрямованих на підвищення безпеки на транспорті. Міністерство, зокрема, ініціювало значне посилення відповідальності за порушення правил дорожнього руху на залізничних переїздах, перевірку транспортних підприємств з подальшим позбавленням ліцензій за порушення вимог до безпеки тощо.

26–27 жовтня в Одесі відбулося виїзне засідання професійної секції працівників служб перевезень та комерційної роботи Ради профспілки, у якому взяв участь і виступив перший заступник Голови профспілки М.Сінчак.

27–28 жовтня головний технічний інспектор праці Ради профспілки В.Дорошенко взяв участь у семінарі-наradі на тему «Методи підвищення ефективності роботи зі створення здорових і безпечних умов праці в колійному господарстві залізничного транспорту», що проводився Головним управлінням колійного господарства Укрзалізниці на базі дистанції колії Волноваха Донецької магістралі.

28 жовтня відбулося засідання Молодіжної ради профспілки.

Опрацьовано нормативні акти

У жовтні фахівцями Ради профспілки опрацьовано низку нормативних актів, зокрема погоджено проекти наказів Мінтрансзв'язку:

- «Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України»;

- «Про затвердження Правил застосування засобів сигналізації та зв'язку на підприємствах міжгалузевого промислового транспорту України».

УВАГА!!!

ПЕРЕДПЛАТА НА ГАЗЕТУ «ВІСНИК ПРОФСПІЛКИ» НА 2011 РІК ТРИВАЄ

Оформити передплату можна у кожному поштово-відділенні ДО РЕЧІ. Передплатників у листопаді стане ще на 7500 більше, тобто тираж профспілкової газети досягнув рекорду 2010 року – 199 тис. 831 прим.

Друзі,
залишайтеся
з «ВІСНИКОМ
ПРОФСПІЛКИ»
й у 2011
році!



Індекс
94922

І ЩЕ РАЗ • Питання руба ПРО ЗАРПЛАТУ...

СПОЧАТКУ – про приємне: 4 листопада залізничники відзначатимуть професійне свято. Наближення цієї дати завжди дарувало працівникам галузі певні надії на гідну відзнаку своєї нелегкої праці. Але ж останніми роками розмови про підвищення заробітної плати хоча б на рівень інфляції, що прогресує, лише всім набили оскомину...

У липні та вересні в Укрзалізниці відбулося дві наради, під час яких представники профспілки принципово відстоювали висунути вимогу про підвищення залізничникам зарплатні на 8 %, а сторона роботодавця міцно стояла на 5 %. Однак розбіжність у 3 % було подолано. Адже насправді ці 8 % зовсім не відповідають суворим реаліям життя-буття, у яких опинилися люди. Отож, у вересні з боку представників Укрзалізниці не було принципових заперечень проти підвищення з 1 жовтня п. р. тарифних ставок і посадових окладів працівників, проте розмір їх зростання все ж таки необхідно було погодити з керівництвом.

Але остаточне рішення досі не приймається.

Невже аргументів недостатньо? Адже всі вони на поверхні і з часом лише підсилюються. І всі про них знають...

Тоді що ж заважає глянути на цю болючу проблему належним чином? Адже зволікання з вирішенням цього найгострішого для працівників питання сьогодні лише ускладнює ситуацію. Якщо воно не буде вирішено позитивно з 1 листопада, проблема загостриться вкрай!

А тепер, щоб не бути голосливими, залишилося обґрунтовано вкотре (!) нагадати ті самі конкретні «залізобетонні» аргументи на користь соціально-економічного захисту простого залізничника та його родини (оперуємо відомостями, наданими відділом економічної роботи, організації праці і заробітної плати Ради профспілки).

По-перше, середньомісячна зарплата працівників за 8 місяців 2010-го порівняно з 2008-м зростає лише на 12,4 % у той час, коли темпи зростання зарплати в промисловості склали 22,8 %, а в середньому по галузях економіки – 19,6 %. При цьому залізничники перемістилися з 7-го на 11–12 місце серед працівників галузей економіки...

По-друге, рівень інфляції за 2009–2010 роки становить близько 17 %. Таким чином, темпи зростання заробітної плати в нашій галузі не перебивають зростання цін на споживчі товари, а це значить, що реальна зарплата працівників зменшується.

По-третє, серед залізничників країн СНД і Балтії наші співвітчизники опинилися на 7-му місці: їхня зарплата в доларовому еквіваленті, наприклад, у 2,5 раза менша за ту, яку отримують за свою працю російські колеги, в 1,6 раза менша, ніж у Казахстані та в 1,4 раза менша, аніж у Білорусі. Порівняно з 2008 роком зарплата залізничників України в доларовому еквіваленті зменшилася на 26,8 %.

По-четверте, не виконуються вимоги Генеральної угоди, яка передбачає, що тариф працівника першого розряду повинен складати не менше 120 % мінімальної зарплати в Україні, яка на 1 жовтня п. р. становить 907 грн. Фактично ж згідно з наказом Укрзалізниці з оплати праці тариф працівника першого розряду на залізничному транспорті на 50 грн. менший від необхідного.

По-п'яте, Укрзалізниця згідно із Галузевою угодою повинна забезпечувати щорічне зростання заробітної плати відповідно до Генеральної угоди не менше 25 %. Що ж у «реальному світі» цифра? А те, що фінансовим планом залізниць у 2010 році передбачено підвищення тарифних ставок і посадових окладів працівників з 1 квітня – на 3 %, а з 1 жовтня – на 5 %. Тобто ті самі законні 8 %, на чому так завзято наполягає Рада профспілки.

Висновок очевидний – керівництво Укрзалізниці не виконує вимоги Генеральної та Галузевої угод.

Очевидно і те, що не можна сто відсотково погодитися з аргументами УЗ, ніби фактичне замороження заробітної плати пов'язано виключно з фінансовою кризою та відсутністю коштів. Як показує аналіз фінансово-економічної діяльності Укрзалізниці, доходи залізниць з кожним роком, незважаючи на кризу, зростають, про що оперативного та з авідною регулярністю повідомляється у ЗМІ. Читати й слухати кожен з нас принаймні може. Тому й обурений залізничник (має право!): якщо щороку збільшується розмір прибутку, а більше половини його відраховується до держбюджету у вигляді податку на прибуток та відрахувань чистого прибутку, то чому ж у його власній кишені... вітер гуляє? Ну не розуміють наші читачі, навіщо пригнічують залізничників... Адже, за інформацією профільного відділу Ради профспілки, через несплати за неповний робочий час економія фонду оплати праці навіть у кризовий 2009-й становила близько 800 млн грн., а доходи залізниць та їх чистий прибуток зросли.

Стабільно працюють трударі сталевих магістралей і в поточному році. Планові показники фінплану, зокрема за доходами і чистим прибутком, перевиконуються, за виключенням... зростання зарплати.

Завідувач відділу Ради профспілки С.Анісімова зазначила, що «штучне обмеження фонду оплати праці, відсутність кадрів на обсяги роботи призводить до значних порушень трудового законодавства у галузі. Розрахунки нормативної чисельності працівників на обсяг роботи в 2010 році показують на те, що штат працівників в основних господарствах, пов'язаних з перевезеннями, недоукомплектовано в кількості 50,9 тис. осіб, або 14,7 % їх загальної чисельності. Лише за 2009–2010 роки через заборону прийому на роботу чисельність працівників зменшилась на 20 тис. осіб. А це в умовах обмеженого фонду оплати праці призводить до порушення технологічної дисципліни і невиконання регламентних робіт з безпеки руху, приховування від обліку та оплати робочого часу, тобто до грубих порушень трудового законодавства».

Свою позицію щодо безумовно виконання вимог трудового законодавства, Генеральної та Галузевої угод, фінансового плану залізниць на 2010 рік Рада профспілки неодноразово доводила до керівництва Укрзалізниці.

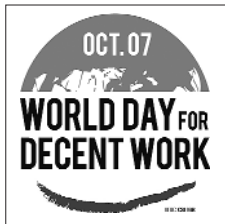
Із наближенням професійного свята у залізничників, попри все, жевріє надія...

Ольга АРТЕМ'ЄВА

ДО ТЕМИ

На черговому засіданні Ради профспілки розглядатиметься питання про **дотримання трудових прав і соціальних гарантій працівників щодо обліку й оплати робочого часу.**

Всесвітній день дій профспілок за гідну працю. Підсумки



ХУТІР-МИХАЙЛІВСЬКИЙ

Під час зустрічей із трудовими колективами дистанції колії Південно-Західної залізниці профактив особливу увагу зосередив на питаннях оплати праці.

Відзначено, що за роботу у вихідні дні та надурочно за 9 місяців 2010-го колійникам виплачено 233,2 тис. грн. За серпень п. р. працівникам, зайнятим на роботах, що безпосередньо пов'язані з рухом поїздів і постійно виконувались на відкритому повітрі при температурі +30°C і вище, виплачено 19,8 тис. грн. Однак невирішеним залишається питання щодо виплат за червень та липень.

Валентина СУРАЙ,
голова профорганізації
дистанції колії Хутір-Михайлівський

КОНОТОП



Під час зустрічі з працівниками підсобно-допоміжного цеху вагонного депо Конотоп Південно-Західної залізниці

Фото нагано Конопольським і Луганським теркомам профспілки

ЛУГАНСК

В первичках територіальної профорганізації прошла неделя единых действий под лозунгом «Уважение и безопасность – для всех!». В результате проверок выявлены нарушения, которые профкомы потребовали устранить.

К примеру, у работников пункта технического осмотра моторвагонного депо Родаково, работающих на открытом воздухе, нет возможности сушить спецодежду. По настоянию профкома сейчас решается вопрос об изготовлении шкафа для сушки спецодежды. Также перед администрацией депо поднят вопрос о приобретении мебели и кондиционеров.

В Новокодрашевской дистанции пути с марта по август т. г. не оплачено время следования от места сбора к месту выполнения работ и обратно операторам дефектоскопных тележек, мастеру участка дефектоскопии, ремонтникам искус-

ственных сооружений и монтерам земляного полотна.

Работники 9-го и 10-го околотов станции Огородный пожаловались, что в санитарно-бытовых помещениях не оборудованы душевые, сушилка, комната приема пищи. Необходимо приобрести мебель, построить наружный туалет. На перегоне 956 км требуется металлическое ограждение по периметру.

На всех околотках Луганской дистанции пути не хватает ручного инструмента, медицинских аптечек.

Проводники пассажирских вагонов вагонного депо Луганск говорили о том, что не обеспечены зимней форменной одеждой. При активном содействии профкома включено отопление в производственных и административных помещениях депо.

На узлах Родаково, Кондрашевская-Новая, Коммунарск во время собраний работники поднимали вопросы повышения разрядов и процента выплачиваемой премии в соответствии с действующим Положением о премировании.

Наталья ВЕРБИНА,
ведущий специалист
Луганского теркома профсоюза

РОДАКОВО



Председатель вагонного депо Коммунарск Е.КЛИМЕНКО (справа) беседует с работниками ПТО Родаковского узла

ХАРЬКОВ

Специалисты аппарата Харьковского теркома профсоюза совместно с председателями первичек провели рейды-проверки, в ходе которых встречались на рабочих местах с тружениками структурных подразделений. Обсудили насущные проблемы и пути их решения:

● к зданию бытового помещения 2-го околотка Лозовской дистанции пути на станции Борки необходимо подкю-

чить газ, установит мойку в комнате приема пищи, заменит устаревший селекторный пульт. Оперативно было принято решение за счет профбюджета теркома и профкома закупить жалюзи на окна;

● на станции Мерефа в помещениях вокзала, технической конторы и поста электрической централизации нет питьевой воды, не оборудованы место приема пищи на посту ЭЦ и тротуарная дорожка от здания конторы до здания ЭЦ;

● на 11-м околотке Харьковской дистанции пути необходимо отремонтировать лестничные марши на второй этаж бытового помещения.

Отмечено также, что благодаря заботе руководства и профкома Харьковской дистанции пути существенно улучшены бытовые условия монтеров пути и дежурных по перегону. Так, в помещении дежурной по перегону на посту 771 км Лозовеньки произведен ремонт, смонтировано электроотопление, на территории высажены цветы. Проблемным остается разве что вопрос обеспечения женщин спецобувью маленьких размеров.

Бытовые помещения околотков на станциях Дергачи и Слатино отремонтированы, оборудованы электроотоплением, комнатой для сушки спецодежды и спецодежды, туалетами, душевыми кабинками с горячей водой, на территории высажены цветы, оборудованы скважины, что обеспечивает круглосуточную подачу воды, в комнатах приема пищи установлены холодильники, микроволновые печи, электрочайники. Путейцы, правда, посетовали на качество рукавиц, которые не выдерживают срока носки и рвутся по швам, да на то, что не поступало еще зимних рукавиц. Впрочем, вскрылся факт, что не оплачиваются часы переработки, вместо этого работникам предоставляются отгулы.

Руководителям околотков рекомендовано оборудовать комнаты для сушки спецодежды стеллажами, для 13-го околотка терком приобретет электросушилку для рук.

ПРЕСС-ЦЕНТР
Харьковского теркома профсоюза

Більше інформації та зніmkів – на сайті www.zalp.org.ua у рубриці «Акції профспілки»

ПОЛВЕКА НА ПРОФСОЮЗНОМУ ПОСТУ

ВСАМЫЙ канун Дня железнодорожника, 3 ноября, исполняется ровно 50 лет, как В.ЩЕРБАТЫХ связал свой трудовой путь с работой в профсоюзных органах дорожной организации Донецкой магистрали. Два десятилетия из них Виталий Васильевич возглавляет Дебальцевскую территориальную профорганізацію, первички которой неоднократно лидировали среди коллег в организационной, культурно-массовой, спортивной работе и по другим направлениям деятельности.



Профактив особое внимание уделяет обеспечению безопасных и безаварийных условий труда. Здесь же была создана общественная система контроля за соблюдением законодательства об охране труда, которую дорпрофсоюз, Совет профсоюза и Донецкий облсвопроф рекомендовали к использованию в трудовых коллективах.

Расширяя участие профактива в решении производственных вопросов, социальной защите, Дебальцевский терком инициировал и регулярно проводит слеты общественных инспекторов по охране труда, конкурсы на лучшую профгруппу, первичную организацию. Регулярно проводятся выездные заседания президиума теркома в структурных подразделениях, и на местах оперативно решаются вопросы защиты трудовых, социально-экономических прав и интересов членов профсоюза.

50-летняя активная профсоюзная деятельность Виталия Щербатых достойно отмечена – Почетной грамотой Совета профсоюза и «Почетным знаком Донецкой железной дороги».

Надежда ЧЕРНЫШЕВА,
внештатный корреспондент «ВІСНИКА»

Профсоюз помог

ПРОВЕРКА соблюдения трудового законодательства в локомотивном депо Дебальцево-Пассажирское выявила нарушения, ущемляющие трудовые права работников. К сожалению, многие из них типичны для структурных подразделений Донецкой железной дороги.

К примеру, в приказах по личному составу не указываются все существенные условия труда – доплата за работу в ночное время, надбавка за выслугу лет и проч. Выявлен случай несохранения за машинистом при переводе на нижеоплачиваемую работу в течение двух недель средней заработной платы. И хотя разница в часовой тарифной ставке не составляет и трех грн., но в общей сумме работнику было недоплачено более 350 грн.

Материальный ущерб железнодорожники несут в результате нарушений и ошибок при исчислении их среднего заработка. А ведь это влияет, и весьма существенно, на размер отпускных, материальной помощи при увольнении на пенсию впервые, рождении ребенка и т. д. Так, машинистам тепловоза В.Горбенко и А.Шителю при увольнении на пенсию впервые недоначислено 1,6 тыс. грн. и 1,3 тыс. грн. материальной помощи соответственно, а мойщику-уборщику подвижного состава И.Филиной – почти 1,4 тыс. грн. – пособия при рождении ребенка.

Также имеют место факты незаконного привлечения работников к дисциплинарной ответственности. В основном нарушаются сроки привлечения, в некоторых случаях в приказах не указывается причина.

Проведенная проверка позволила восстановить справедливость и указать ответственным работникам на ошибки, в результате чего материально страдают люди.

Дмитрий ЕНЬ, правовой инспектор труда
Совета профсоюза на Донецкой железной дороге

ВЫСОКАЯ ЦЕНА ЧУЖОЙ ОШИБКИ

12 ОКТЯБРЯ на неохраняемом железнодорожном переезде 116 км перегона Никополь – Марганец Приднепровской магистрали при исправно работающей световой и звуковой сигнализации произошло самое масштабное дорожно-транспортное происшествие в истории Украины с многочисленными жертвами: локомотив протаранил рейсовый автобус. Таков скорбный факт, необратимый и не вписывающийся ни в какую логику... Трагедия для всех – для семей погибших и пострадавших, для самих железнодорожников.

...В те роковые секунды машинист, увидев автобус, который остановился, согласно установленному регламенту подал звуковой сигнал. Несмотря на предупредительный сигнал локомотива и запрещающий сигнал охранной сигнализации переезда, по необъяснимым причинам автобус... начал движение к колею. Действия машиниста Ю.Косова и его помощника А.Могильного были в строгом соответствии с Правилами технической эксплуатации. Увидев опасность, машинист привел в действие экстренное торможение (скорость движения составляла 75 км/ч, вес локомотива – 180 тонн). В таком режиме локомотив двигался 6–7 секунд. Расчетный тормозной путь локомотива этой серии – 630 м, фактический – 600 м.

Непреодолимые обстоятельства сыграли свою роковую роль...

Локомотивная бригада Криворожского депо в этой страшной аварии не пострадала, однако машинист, его помощник, а также находящийся в кабине электровоза и. о. машиниста-инструктора В.Череп (все трое – машинисты первого класса, профессионалы с солидным опытом работы, не покинувшие кабину в момент реальной угрозы для собственной жизни, а до последней секунды стремящиеся

предотвратить неминуемую трагедию) получили сильнейший психологический стресс. В данный момент они проходят курс реабилитации в одном из ведомственных медучреждений, с ними работает психолог депо. Они и их семья ощущают моральную поддержку со стороны профсоюзных комитетов Криворожского локомотивного и Никопольского оборотного депо, коллег. Криворожский терком профсоюза предложил свою помощь – выделение путевок для дальнейшей реабилитации и восстановления их здоровья.

– Насколько мне известно, на данное время претензий к обустройству и содержанию данного железнодорожного переезда, к работе прочих технических средств, которыми оснащен переезд, а также в действиях причастных работников Приднепровской железной дороги не установлено. Локомотивная бригада перед рейсом прошла обязательное медицинское освидетельствование, – прокомментировал председатель Криворожского теркома профсоюза Анатолий Нестеренко.

Члены комиссии из числа железнодорожников и сотрудников Госавтоинспекции на месте трагедии лично убедились в исправности звуковой и световой сигнализации. Поскольку интенсивность движения поездов на данном участке незначительна, то категоричность переезда не требовала установки шлагбаума и наличия дежурного.

Железнодорожники призывают водителей автотранспортных средств строго соблюдать правила дорожного движения, не рисковать жизнью своей и пассажиров.

Слишком высокую цену платим за элементарное нарушение неукоснительных правил автомобильного (автобусного) движения через железнодорожный переезд – зону повышенной опасности.



Еще один пример преступной беспечности, повлекшей гибель молодой женщины Светланы Мальцевой – дежурной по переезду на 70 км перегона Щетово–Лобовские Копи Донецкой железной дороги. Нелепая смерть мамы четырехлетней дочери ночью 25 сентября т. г. стала следствием неслыханной беспечности водителя тягача-бензовоза, который пытался переехать переезд в ночное время при закрытых основных шлагбаумах и остановился, перегородив железнодорожные пути, после закрытия дополнительных шлагбаумов. Несмотря на своевременное включение заградительной сигнализации и экстренное торможение, предпринятое локомотивной бригадой, избежать столкновения не удалось. Электровоз ударил в боковую часть бензовоза и протянул его до помещения дежурного по переезду: железнодорожница погибла на месте...

Нельзя забывать о том, какие негативные последствия имеют аварии для здоровья и психологического состояния членов локомотивных бригад, других железнодорожников, которые становятся участниками подобных ДТП.

И не надо забывать, что все мы – пассажиры...

**Пресс-релиз для СМИ
отдела информации Совета профсоюза**

БЕЗОПАСНОСТЬ — ПРЕЖДЕ ВСЕГО!

Трагедия на переезде 116 км перегона Никополь–Марганец, где в результате столкновения рейсового автобуса с электровозом погибли 45 человек, показала разные подходы транспортников (железнодорожников и автомобилистов) к решению проблемы обеспечения безопасной перевозки пассажиров. Поэтому не удивительно, что водитель микроавтобуса и машинист электровоза волею судеб оказались в эпицентре последующих информационных сообщений, разговоров и домыслов, суть которых в конечном итоге сводилась к их профессионализму.

— **РАЗУМЕЕТСЯ**, – считает председатель профорганизации Никопольского оборотного локомотивного депо (основным депо которого является локомотивное депо Кривой Рог) **Роман МАКСИМОВ**, – в большой степени уровень профессиональной подготовки зависит от стажа работы по специальности. Но это верно лишь в случае кропотливого накопления знаний и навыков, помноженных на ежедневную практику, высокую исполнительскую дисциплину и действенный контроль должностных лиц, ответственных за соблюдение нормативных документов, регламентирующих действия конкретного исполнителя. Вот почему к профессии машиниста испокон веков предъявляются самые высокие требования.

– **Какие именно?**

– Лица, пожелавшие работать машинистом или его помощником, должны иметь отличное физическое здоровье, устойчивую психику, быть равнодушными к спиртным напиткам, наркотикам. Комплекс данных параметров определяется медкомиссией в соответствии с приказом Минздрава, устанавливающего требования к работникам данной профессии.

После преодоления медицинского барьера соискатель на должность помощника машиниста проходит годичное обучение в железнодорожном лицее и после нескольких лет работы в данной должности и при положительной характеристике направляется в дорожную техническую школу на шестимесячные курсы машинистов. После их успешного окончания он получает свидетельство на право управления локомотивом. Но это еще не значит, что он уже готов тут же принять бразды управления. Еще не один месяц требуется для напряженной учебы в депо на действующем локомотиве, дублированием машиниста в составе локомотивной бригады, обучения в технических классах на тренажерах, поездок с машинистами-инструкторами. И только после сдачи экзаменов начина-

ющий машинист допускается к самостоятельному вождению поездов.

Однако на этом процесс его обучения не прекращается. Посещение ежемесячных технических занятий, сдача по ним зачетов, периодические занятия на курсах повышения квалификации – неотъемлемая часть машинистских будней. Кроме того, на протяжении всей трудовой деятельности его работа постоянно контролируется машинистом-инструктором, руководителями локомотивного депо и отраслевой службы управления дороги, ее ревизорским аппаратом. И это – не пустые слова, так как данный комплекс предусматривается системой мероприятий по обеспечению безопасности движения поездов. Ведь локомотивной бригаде доверяются не только огромные материальные ценности, но, в первую очередь, – жизни людей. Поэтому и спрос с них особый.

– **В том числе и за состояние здоровья...**

– Так точно. С этой целью машинисты ежегодно проходят углубленный медицинский осмотр. Перед каждым рейсом состояние их здоровья контролирует медицинский работник. Кроме того, администрация депо принимает во внимание психологическое состояние локомотивщиков, в том числе и вне рабочего места. Для этого в депо функционируют комнаты психологической разгрузки, где с бригадами работают опытные психологи. Периодически отдых локомотивных бригад между поездками, в так называемых «бригадных домах» и на дому контролируют машинисты-инструкторы и члены профкома.

– **Насколько напряжен режим работы локомотивной бригады?**

– Режим труда строится на графиковой основе. Графики составляются ежемесячно, согласовываются с профкомом, доводятся к сведению бригад не менее, чем за трое суток до ввода в действие. Время работы, как правило, не превышает 8 часов, а в исключительных случаях – 12, но лишь после

обязательного согласования с профкомом. При этом минимальный отдых между поездками – 16 часов.

– **А в пути следования действия машинистов контролируются?**

– В обязательном порядке. Для этого локомотив оборудован целым рядом технических средств. Скоростермеведет постоянную фиксацию скорости движения и контролирует процесс управления тормозами, приборы автоматической локомотивной сигнализации заблаговременно информируют о показании световых приборов бдительности предупреждает проезд на запрещающий сигнал. Кроме того, регулярно навыки бригады управления локомотивом контролирует непосредственно в поездке машинист-инструктор.

– **Насколько вероетен факт получения бригадой локомотива в неисправном состоянии?**

– Это практически невозможно, поскольку перед каждой поездкой локомотив проходит тот или иной вид технического обслуживания всеми причастными специалистами с обязательной фиксацией результата в бортовом журнале.

– **Если я вас правильно понял, в депо прилагается максимум усилий для того, чтобы локомотивная бригада вела поездку с наивысшим уровнем безопасности?**

– Совершенно верно. Ведь главный девиз железнодорожного транспорта: безопасность – прежде всего!

ОДНАКО соблюдается ли эта аксиома во всех депо? Этот вопрос мы адресовали председателю дорожной профорганизации Приднепровской магистрали **Александру БУКРЕВУ**, к слову, бывшему машинисту:

– Система безопасности движения, действующая в Криворожском локомотивном депо, присуща всем локомотивным депо Приднепровской дороги и Укрзалізничці в целом. Ведь она зиждется на требованиях Правил технической эксплуатации железных дорог, приказов, распоряжений и указаний руководства Укрзалізничці. Поэтому находившиеся в кабине электровоза локомотивщики проявили профессионализм высшего класса, что подтверждает, прежде всего, факт исполнения служебных обязанностей непосредственно до момента столкновения с автобусом. В считанные секунды при скорости 75 км/ч на расстоянии

чуть более 80 метров до начавшего движение автобуса локомотивная бригада приняла единственно правильное решение – применила экстренное торможение, непрерывно подавая песок под колесные пары. Они не покинули кабину локомотива до его полной остановки, делая все возможное для спасения людей. А это, согласитесь, кроме профессионализма, еще и проявление мужества и героизма.

– **Содействует ли дорпрофсоюз поддержанию высокого уровня?**

– Конечно. Конкретно это проявляется в заботе об условиях труда, в уровне его оплаты, создании условий для полноценного отдыха и оздоровления в санаториях и дорожных пансионатах, максимально оперативному решению возникающих проблем производственного и социального плана. Вот и в данном случае профсоюз не оставил без должного внимания членов этой локомотивной бригады. Учитывая их состояние после такой стрессовой ситуации и необходимость прохождения реабилитационного курса лечения, президиум дорпрофсоюза принял решение о бесплатном направлении локомотивной бригады в одесский санаторий «Белая акация».

– **Следовательно, озвученная некоторыми СМИ версия частичной виновности в ДТП локомотивной бригады несостоятельна?**

– Однозначно несостоятельна. Поскольку, полагаю, вы убедились, что на железных дорогах Украины подход к проблеме безопасности движения основополагающий, системный и комплексный. Что, собственно, и подтверждают данные служебного расследования и различных экспертиз, проведенных сотрудниками правоохранительных органов в ходе расследования этого страшного ДТП.

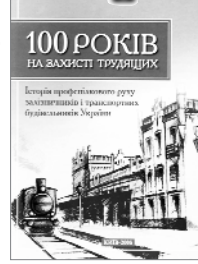
Юрий ШВАЙКО, собкор газеты «Магістраль», внештатный корреспондент «ВІСНИКА»

Віхи історії

ПРОФСПІКОВОГО

РУХУ НА
ЗАЛІЗНИЦЯХ
УКРАЇНИ

Початок
у газеті
від 26.12.2003 р.



РОБОТА ПРОФСПІКОВИХ ОРГАНІВ В УМОВАХ ВІДРОДЖЕННЯ ГАЛУЗІ
(грудень 2001 р. – квітень 2005 р.)

УТРАВНІ 2003 р. відбулася установча конференція делегатів профспілок транспортників України, на якій було створено Федерацію профспілок транспортників України, головою якої обрано В.М. Ткачова.

26 лютого 2004 р. у Києві відбулася I Конференція профспілки залізничників і транспортних будівельників України, у роботі якої взяли участь 112 делегатів. Заслухано звіти заступника Генерального директора Укрзалізничці С.В. Горілея і Голови Ради профспілки В.М. Ткачова про хід виконання в 2003-му Галузевої угоди між державною адміністрацією залізничного транспорту України і профспілками на 2002–2006 рр., а також звіт про роботу Ради профспілки за 2002–2003 рр., з яким виступив голова Ради профспілки В.М. Ткачов. Делегати заслухали також інформацію першого заступника Голови Ради профспілки М.Г. Сінчака про хід виконання критичних зауважень і пропозицій делегатів IV з'їзду.

Прийнято рішення починаючи з 2004 р. проводити у першу неділю серпня День профспілки залізничників і транспортних будівельників України.

ФОТОФАКТ



Президія I Конференції профспілки

У липні 2004-го відбулося засідання Ради профспілки, на якому розглянуто питання перспективи корпоратизації залізниць України і заходи щодо захисту трудових і соціально-економічних інтересів працівників...

Далі буде

● У літопис профспілки

ПОЧЕСНОЮ ГРАМОТОЮ РАДИ ПРОФСПІЛКИ нагороджено

ЩЕРБАТИХ Віталія Васильовича – голову Дебальцевської територіальної профорганізації...

Стор. 2

● Заробітна плата – основна гарантія

Середня заробітна плата працівників (грн.)

Залізниця	Вересень	З початку 2010 р.
Донецька	3495,3	2890,3
Львівська	3310,9	2683,5
Одеська	3366,8	2852,7
Південна	3264,4	2773,6
Південно-Західна	3334,2	2827,1
Придніпровська	3357,1	2833,2
По залізницях	3358,8	2812,1

● **Індекс споживчих цін у вересні – 102,9 %, з початку року – 107,4 %.**

● **Інформацію підготовлено за даними управління статистики Укрзалізничці та Держкомстату.**

В ТЕМУ. По порученню Минтрансвязи до 1 марта 2011 г. Укрзалізничці должна разработать проект Государственной программы планового закрытия железнодорожных переездов. «Речь идет о целом комплексе мероприятий: мы будем строить путепроводы, тоннели, изменять маршруты автотранспорта, чтобы они не проходили через железнодорожные переезды. Такая программа будет разработана на 10 лет вперед», – подчеркнул Министр **КЕФИМЕНКО**. Кроме того, сообщает пресс-служба Министерства, до 12 декабря т. г. Укрзалізничці вместе с Укравтодором, Глававтотрансінспекцией разработают проект Отраслевой программы безопасности движения на железнодорожных переездах и пешеходных переходах через пути железных дорог Украины на 2011–2015 годы.

Проблеми не заморозиш

РАСШИРЕННОЕ заседание президиума Луганского теркома профсоюза с участием руководителей структурных подразделений региона и профактива отметило положительную динамику в вопросе подготовки к зиме, заострило внимание на проблемах, требующих незамедлительного решения.

Так, на начало октября для отопления производственных помещений было завезено только 26 % угля. Поэтому в связи с ранним похолоданием поступили жалобы на несоблюдение температурного режима и участились случаи простудных заболеваний среди работников.

Не обеспечены железнодорожники стопроцентно и зимней спецодеждой и спецобувью: сапогами утепленными, шапками, рукавицами ватными.

Затянулись работы по подготовке к зиме здания общежития моторвагонного депо Родаково: не закончен ремонт второго этажа, из-за отсутствия утеплителя труб не изолирована теплотрасса, по которой подается тепло в общежитие и дом связи. Под угрозой и отопление поликлиники Родаково

по причине отсутствия у депо лицензии на подачу тепла. Поскольку строители СМЭУ-4 выполняют работы и в других дирекциях железнодорожных перевозок Донецкой магистрали, не все запланированное удалось сделать в пассажирском вагонном депо Луганск, санатории-профилактории «Сосновый».

В вагонном депо Луганск в неудовлетворительном состоянии находится путевое хозяйство ремонтно-экипировочного пункта. Закрытые пути и ограниченная скорость движения на всех стрелочных переводах затрудняют проведение маневровой работы. Особую тревогу вызывает техническое состояние стрелочного перевода № 201: ежегодно из-за его неудовлетворительной работы в зимний период происходят срывы графиков движения пассажирских поездов.

По итогам заседания на имя главного инженера дороги А.Филатова направлено письмо для принятия срочных мер по подготовке к зиме.

Виктор ГЕРАСИМОВ, технический инспектор труда Совета профсоюза на Донецкой железной дороге

К зиме готовы?

ГОТОВНОСТЬ хозяйства и трудового коллектива Приднепровской железной дороги к работе в осенне-зимний период инспектировалась участниками заседания дорпрофсожа, которое вел председатель дорожной профорганизации А.Букреев.

В докладе заместителя главного инженера магистрали – начальника технической службы А.Бабенко, в частности, отмечалось, что на 15 октября вместо планируемых на эти цели 582 млн грн. освоено 609,2. Однако перерасход средств позволил выполнить лишь 94,5 % намеченных структурными подразделениями мероприятий.

Полностью к зимней эксплуатации готовы производственные здания и сооружения, котельные, отопляющие жилье, пункты обогрева, контактная сеть, снегоочистительные машины и другая техника. Вместе с тем еще недостаточно заготовлено зимнего инвентаря, теплой спецодежды, дизельного топлива, качественного угля для отопления вагонов пассажирских поездов и бытовых нужд, не завершен ремонт тягового и подвижного состава, ряд плановых путевых работ.

Тревожные адреса участники совещания услышали в содокладе первого заместителя председателя дорпрофсожа В.Терещенко. Конкретно шла речь о незавершенном ре-

монте мягкой кровли в Пологовском локомотивном депо, затянувшимся ремонте дома отдыха локомотивных бригад Чаплинского оборотного депо. И это – проблемы только одного хозяйства – локомотивного. Впрочем, и в вагонном, пассажирском, пути недостатков не меньше. Что, к слову, и подтвердили принявшие участие в прениях неосвобожденные председатели профорганизаций Джанкойской дистанции пути В.Бескровный и Верховцевской дистанции электроснабжения В.Чулюк-Заграй, председатель Криворожского теркома профсоюза А.Нестеренко и начальник Запорожской дирекции железнодорожных перевозок М.Черненко.

В принятом постановлении обращено внимание руководителей Приднепровской, ее отраслевых служб, дирекций, структурных подразделений, а также теркомов и первичек на проблемы и недостатки, которые настоятельно рекомендовано устранить в полном объеме до 1 ноября т. г.

В работе заседания дорпрофсожа принял участие и выступил первый заместитель начальника Приднепровской, председатель дорожного штаба по подготовке к работе в зимний период О.Малышко.

Юрий ШВАЙКО, внештатный корреспондент «ВІСНИКА»

Практически да...

Ініціативи Соціально важлива співпраця

Міжнародна громадська організація «Соціальні ініціативи з охорони праці та здоров'я» (LHSI) висловила керівництву Укрзалізниці і профспілки повагу та подяку за плідну співпрацю в рамках реалізації проекту «Профілактика ВІЛ/СНІДу й туберкульозу на Донецькій залізниці».

УЛИСТІ директора громадської організації Ілони ЄЛЕНСЬОЇ зазначено, зокрема, що успішна реалізація проекту стала можливою завдяки високій мотивації, громадянській активності керівництва профспілки залізничників і транспортних будівельників України, Донецької залізниці та дорпрофсожу.

Реалізований проект на сьогодні є наймасштабнішим за обсягом виконаних завдань та охопленням цільової аудиторії.

Результати діяльності проекту, що були представлені у червні на заключній міжнародній конференції у Києві, продемонстрували не лише необхідність впровадження профілактичних програм на робочих місцях, але й реалістичність виконання поставлених завдань. Висока оцінка учасниками конференції досягнень та результатів проекту дозволила узагальнити набутий досвід та виробити низку рекомендацій як загальнонаціонального, так і галузевого рівня.

Зокрема, ухвалено резолюцію, у якій співпрацю профспілки залізничників і транспортних будівельників, Укрзалізниці, МГО «Соціальні ініціативи з охорони праці та здоров'я» та Федерації профспілок Нідерландів з реалізації проекту визнано ефективною та рекомендовано до запровадження у національному масштабі, а сторонам соціального діалогу, установам і організаціям, які працюють у сфері боротьби з ВІЛ/СНІДом та туберкульозом, запропоновано спільно розробити Стратегію національного тристороннього партнерства у сфері праці щодо боротьби з цими захворюваннями на основі визнаних міжнародних принципів та напрямів роботи, зокрема нового міжнародного трудового стандарту з ВІЛ/СНІДу, ухваленого МОП 17 червня 2010 року в Женеві.

У резолюції також пропонується посилити участь організації роботодавців і профспілок у прийнятті рішень національної ради з питань протидії туберкульозу та ВІЛ-інфекції/СНІДу щодо профілактики і боротьби із зазначеними захворюваннями на робочих місцях.

Відділ інформації Ради профспілки

Производственный быт – забота общая

Хорошая новость

ВНАЧАЛЕ октября сдано в эксплуатацию новое бытовое помещение для монтеров пути на станции Коломак. Здесь все отвечает евростандартам: электрообогрев, комнаты для сушки спецодежды и обуви, туалеты, душевые кабины с горячей водой, комнаты инструктажа и приема пищи. Прилегающая территория тоже приведена в образцовое состояние. Работникам околота остается только поддерживать порядок, ведь для собственного комфорта почему бы не постараться?!

В отремонтированном по самым высоким требованиям помещении, со всеми удобствами встретят предстоящую зиму и монтеры пути 11-го околота по станции Свинковка.

Все это – продолжение кропотливой, целенаправленной работы, которую проводят руководство и профком Люботинской дистанции пути Южной магистрали по улучшению производственного быта работников. Ранее были созданы отличные бытовые условия для монтеров пути еще четырех околотов. А готовясь к зиме, заранее подумали об отоплении: три служебно-бытовых здания дистанции обогреваются теперь при помощи новых энергосберегающих установок.

Профком приобрел для путейцев холодильники, микроволновые печи, электрочайники.

Забота о людях создает здоровый трудовой настрой в коллективе.

Иван ПИЛИПЕНКО, председатель профорганизации Люботинской дистанции пути

Богатырь с Одесской магистрали

В локомотивном депо Николаев Одесской железной дороги К.ГОЛУБЕВ трудится с 1984 года, с 1989-го – машинистом пригородного движения. За это время перевез сотни тысяч пассажиров, которые даже не подозревают, что возил их... чемпион мира, Евразии, Европы и Украины!



Сказать о Константине – ветеран – язык не поворачивается, но именно в этой категории выступает сейчас на соревнованиях по пауэрлифтингу и жиму лежа наш 48-летний машинист. Впрочем, его здоровью и богатырской силе позавидуют многие: суть пауэрлифтинга – поднятие максимальной возможной

веса, счет здесь идет на сотни килограммов. Об успехах Голубева свидетельствуют десятки дипломов, медалей и кубков.

Сильным треоборьем, как еще называют этот вид спорта, железнодорожник занимается в свободное от работы время, и понятно, что для достижения таких результатов приходится много тренироваться. Впрочем, силен К.Голубев и в



общественных делах: с 2001-го он в профкоме, и девочка не могут быть уверены, что защита их трудовых прав – в его надежных руках.

Владимир ПОПОВ, председатель профорганизации локомотивного депо Николаев

Фото автора

Літо-2010: підсумки

«Молода гвардія» – серед найкращих!

ПІД ЧАС засідання обласного штабу з організації оздоровлення та відпочинку дітей підбито підсумки оздоровчої кампанії 2010 року на Полтавщині.

Відповідно до законодавства цього року вперше в області проведено атестацію позаміських оздоровчих закладів. Із 33 дитячих оздоровчих вищого рівня удостоїлися лише чотири, і серед них – табір «Молода гвардія» Полтавського теркому профспілки.

У рамках засідання терком провів презентацію нашого дитячого закладу оздоровлення та відпочинку. Гості, оглянувши упорядковану територію, повноцінну спортивну базу для оздоровлення та дозвілля дітей, відзначивши зручності та комфортні умови проживання, зауважили, що цей табір має повне право називатися найкращим.

Петро ТКАЧЕНКО, заступник голови Полтавської територіальної профорганізації

Традиції бережемо й поповнюємо

ЖМЕРИНСЬКИЙ терком профспілки спільно з міською федерацією футболу та за підтримки профкомів структурних підрозділів влаштували на місцевому стадіоні «Локомотив» футбольний турнір серед аматорів, присвячений пам'яті Бориса Олійника.

Цього року змагання взяли участь чотири команди. Перехідний кубок здобули футболісти станції Деражня, друге місце виборолла команда локомотивного депо Гречани, третє – жмеринський «Локомотив». Переможців і призерів нагороджено грамотами та преміями, а найкращі гравці кожної команди отримали цінні призи.

Президія теркому вирішила започат-



У турнірі пам'яті О.Гриценка взяли участь шість команд вихованці спортивних шкіл 1997–1998 років народження

кувати ще один футбольний турнір – пам'яті колишнього голови Жмеринського теркому Олексія Гриценка. Тож паралельно з дорослими свою спортивну майстерність показали вихованці спортивних шкіл. Безперечно перевага виявилася на боці юних футболістів Жмеринської ДЮСШ, які й посіли перші дві сходинки п'єдесталу.

Ігор БІЛИЙ, провідний фахівець Жмеринського теркому профспілки

Фото автора

Михайло СІНЧАК – перший заступник Голови профспілки, голова редакційної колегії; Василь ЛЕСЬКО – 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 (559) * 29 жовтня 2010 р.

Тираж 192 тис. 299 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@zalp.org.ua

Друк: ТОВ «Поліпрінт» (м. Київ, вул. Лугова, 1 А) Замовлення № 1418

Наступний номер газети вийде 12 листопада 2010 року

3 пошти «Вісника»

Ветерани і ми

НА ПРОТЯЖЕННІ багатьох років підтримується традиція проведення в кінці вересня зустрічей ветеранів с труженниками вагонного депо Дебальцево-Сортировочного Донецької магистрали.

...Молодежь і профактивисти провели наших ветеранів і запросили їх в депо. Програма заходу була ретельно продумана: екскурсія в городську музей і музей афганців, концерт колектива художественної самодеятельности, а також всевозможные конкурсы с вручением сувениров, сладкий стол и даже танцы. Наши ветераны услышали приятные для себя слова благодарности за нелегкую, но плодотворную работу. А молодежь выразила свое уважение в стихотворении, написанном председателем молодежного совета, осмотрицей вагонного В.Вершининой.

В 2010-м профком оказал материальную помощь 22 ветеранам на сумму 3300 грн., от благотворительного фонда «Магистраль» участники боевых действий, ветераны труда и инвалиды получили 70 продуктовых наборов.

Анатолій ЗАПОРОЖЦЕВ, председатель профорганизации вагонного депо Дебальцево-Сортировочное