



Газета видається з 16 серпня 1996 р.  
Індекс 94922  
№ 24 (659)  
25 грудня 2014 р.

# ВІСНИК ПРОФСПІЛКИ

залізничників і транспортних будівельників України

## Нехай здійсняться добрі сподівання!

### Дорогі спільчани!

Щиро вітаю вас, ваших рідних та близьких з наступаючим Новим роком та Різдвам Христовим.

Чарівні новорічні свята дарують кожному з нас надію на краще, віру у здійснення заповітних мрій, наповнюють серця радістю.

У цей нелегкий для нашої країни час лише разом, згуртувавшись, ми зможемо подолати негаразди й досягнемо спільної мети – добробуту кожного з нас і всієї України. Профспілка завжди стоятиме на

варті прав та інтересів спільчан, забезпечуючи соціальний захист у складний період перетворень.

Бажаю вам, друзі, миру і злагоди, родинного затишку, щасливого Різдва і Нового року.

З повагою **Вадим ТКАЧОВ**,

Голова Федерації профспілок транспортників України,

Голова профспілки залізничників і транспортних будівельників України



Учасники багатотисячної акції протесту профспілок представляли інтереси понад 7 млн працівників усіх галузей економіки, які глибоко обурені антисоціальними планами Уряду

## Всеукраїнська акція протесту відбулась 23 грудня під стінами Верховної Ради

У МІТИНГУ та пікетуванні будівлі парламенту взяли також участь члени профспілки залізничників і транспортних будівельників України і працівники апарату Ради профспілок на чолі з керівництвом профспілки.

Наші спільчани солідарно з представниками інших профспілок закликали керівництво держави невідкладно розпочати консультації з роботодавцями і профспілками, щоб разом знайти джерела наповнення бюджету, альтернативні тим, які пропонує Уряд і які, на думку профспілок, трансформуються у «безстрокову шокową терапію» для українців. Адже фактично Кабінетом Міністрів планується позбавити громадян більшості конституційних прав – на працю, безоплатну медицину, освіту, пенсійне забезпечення та соціальне страхування. «Заморожено» прожитковий мінімум, мінімальну зарплату та пенсії, незважаючи на катастрофічну інфляцію.

Рішуче «ні» антисоціальним ініціативам Уряду від імені залізничників на мітингу виступив майстер, голова профорганізації вагонного депо Козятин Південно-Західної залізниці М.Бондар.

Натомість профспілки вважають, що

бюджет необхідно наповнювати за рахунок виведення з незаконного використання праці більше 4 млн нелегальних працівників і детінізації 200 млрд їх заробітної плати, запровадження податку на багатство, дієвої антикорупційної і податкової політики, збільшення акцизів на шкідливі для здоров'я товари, відновлення ефективного держнагляду у сфері праці тощо.

Учасники акції протесту ухвалили Резолюцію і Вимоги до Кабінету Міністрів та Верховної Ради України, які було вручено профспілковою делегацією, до складу якої увійшов Голова нашої профспілки В.Ткачов.



Фото Олени РОМАНОВОЇ

## ВИМОГИ УЧАСНИКІВ ВСЕУКРАЇНСЬКОЇ АКЦІЇ ПРОТЕСТУ ПРОФСПІЛОК ДО КАБІНЕТУ МІНІСТРІВ ТА ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

ІГНОРУЮЧИ Вимоги профспілок щодо гарантування законних соціально-трудових прав та інтересів працівників, висуnutí учасниками Всеукраїнської попереджувальної акції протесту профспілок 15 жовтня п. р., Уряд продовжує приймати антисоціальні рішення.

Професійні спілки заявляють, що урядовці переступили межу народного терпіння, зазіхаючи на конституційні права громадян та перекладаючи наслідки своєї бездіяльності на плечі зuboжлого і дедалі біднішого населення, боячись змусити виконувати Закон олігархів-монополістів!

### ПРОФЕСІЙНІ СПІЛКИ УКРАЇНИ ВИМАГАЮТЬ НЕГАЙНО ЗУПИНИТИ:

- Скасування конституційного права громадян на безоплатну освіту та охорону здоров'я.
- Стрімке зростання безробіття, в т. ч. за рахунок непрацевлаштування вимушено переміщених осіб із зони АТО, скорочення мережі освітніх та лікувальних закладів, реорганізації органів державної влади.
- Катастрофічне падіння рівня життя населення в умовах галопуючого підвищення цін і тарифів на соціально важливі та життєво необхідні товари та послуги.
- Підвищення пенсійного віку до 65 років, погіршення пенсійного забезпечення.
- Знецінення праці працівників бюджетної сфери (освітян, медиків, працівників культури та соціальної сфери, держслужбовців найнижчої ланки) через збільшення навантаження з одночасним зменшенням заробітної плати.
- Звуження соціальних гарантій для молоді через скасування виплати стипендій, права на забезпечення першим робочим місцем та житлом тощо.
- Руїнацію системи соціального страхування, позбавлення права працівників і їхніх дітей на санаторно-курортне лікування, протиправне захоплення профспілкових санаторіїв.
- Збільшення податкового тиску на низько- і середньодохідні верстви населення.

### ВЛАДА ЗОБОВ'ЯЗАНА ЗАБЕЗПЕЧИТИ:

1. Підвищення розмірів прожиткового мінімуму, мінімальної заробітної плати, пенсії з 1 січня 2015 року не менш ніж на рівень інфляції за 2014 рік з подальшим їх наближенням до європейських стандартів.
2. Ліквідацію дискримінації в оплаті праці працівників бюджетної сфери і зайнятих на державній службі та в органах місцевого самоврядування; поетапне, починаючи з 1 січня 2015 року, підвищення розміру посадового окладу (тарифної ставки) працівника І тарифного розряду ЄТС до законодавчо гарантованого рівня.
3. Повне погашення боргів з виплати заробітної плати та своєчасність отримання винагороди за працю, соціальних і страхових виплат.
4. Виведення з тіні 4,5 мільйона нелегально зайнятих працівників та 200 мільярдів гривень заробітної плати, що дасть 30 мільярдів щорічних додаткових надходжень до бюджету та 70 мільярдів – до Пенсійного фонду України.
5. Прозорий, погоджений з суспільством механізм встановлення цін і тарифів на соціально важливі товари й послуги та ефективні упереджувальні заходи соціального захисту вразливих категорій населення.
6. Ефективну боротьбу з корупцією, яка витягує з економіки десятки мільярдів гривень.
7. Дотримання принципів соціального діалогу, відкритості, прозорості для суспільства; рішення у сфері соціальних, економічних, трудових відносин для забезпечення прав та інтересів українського народу; проведення конструктивних переговорів з укладення Генеральної угоди на новий строк.
8. Законодавчий захист від протиправних зазіхань на профспілкові соціальні об'єкти, які десятиліттями слугують всьому народові України.

### УРЯД, ЯКИЙ НЕ БАЖАЄ ЦЬОГО РОБИТИ – ЧУЖИЙ ДЛЯ УКРАЇНЦІВ!

Прийнято учасниками Всеукраїнської акції протесту профспілок 23 грудня 2014 року у м. Києві

## 3 виступів учасників засідання Ради профспілки 27 листопада 2014 року

(Продовження. Початок у № 23 (658)\*11 грудня 2014 р.)



**Елена ПЕТРИК**,  
председатель  
объединенной  
профорганізації  
Одеської дирекції  
железнодорожных  
перевозок

— В СВЯЗИ С РЕФОРМИРОВАНИЕМ как никогда актуален вопрос сохранения кадров. Расчет численности работников, произведенный по объемам работы, оказался никому не нужным, установили ее по фонду оплаты труда. Таким образом, только по Одесской дирекции контингент уменьшен на 300 человек.

Превышение фонда оплаты труда влияет на получение премий, надбавок, оплату часов сверхурочной работы, уменьшение численности, нарушение графиков отпусков и т. д. Зарплата железнодорожников сегодня не соответствует сложности и ответственности выполняемой работы, процент инфляции в стране растет, и с каждым месяцем работники становятся еще беднее.

Забывта норма Отраслевого соглашения о повышении зарплаты. В связи с событиями в стране люди отнеслись к этому с пониманием. Но давайте хотя бы соблюдать законы! Пока проверки

профсоюза свидетельствуют об обратном. Наботникам Одесской дирекции по их результатам доначислено более 400 тыс. грн., незаконно недоплаченных ранее.

Традиционная позиция администрации: «Не нравится – увольняйтесь, за вами стоит очередь», сегодня уже не актуальна. Люди не стремятся работать на железной дороге даже в тех населенных пунктах, где нет других возможностей трудоустройства. У нас в дирекции не укомплектовано 42 штатных единицы ведущих профессий: начальники станций, регулировщики скорости движения вагонов, составители поездов, дежурные по станции.

Еще одна проблема – списание спецодежды и спецобуви. Постановлением Кабмина от 11.06.2014 г., № 246 оно приравнено к списанию основных фондов, для которого необходимо собирать восемь справок и актов, приложить фотографию. Все эти документы проверяет комиссия, готовится протокол и обращение руководства структурного подразделения в службу имущественных и земельных ресурсов дороги. Затем проводится заседание дорожной комиссии, и при положительном решении готовится приказ начальника железной дороги на списание.

Стоят ли изношенная фуфайка или дырявые сапоги этой процедуры? От-

влекаются инженерно-технические работники, тратится рабочее время. А если бы тот, кто приравнял фуфайку к основному фондам, платил за все это из своего кармана, согласился бы он на такой вариант списания?

В настоящее время списание основных фондов не производится в связи с реформированием, а что делать со спецодеждой, срок носки которой истек? У некоторых руководителей возникла идея продления сроков носки, несмотря на установленные государством нормы. На неоднократные обращения в Укрзалізницю ответов не поступало...

Отдельного рассмотрения требует вопрос обеспечения работников спецобувью. Укрзалізниця не смогла обеспечить централизованные поставки и 11 ноября передала право закупки на дороги. Но пока пройдет тендер, акцепты, приобретение, выдача, то и зима закончится. В чем же сегодня должен ходить составитель поездов или «первозимник»?

Мы не просим, а требуем от руководства соблюдения законодательства. Если составителя поездов или дежурного по станции привлекают к ответственности за малейшее нарушение, то какого наказания заслуживают руководители, которые не соблюдают закон и принимают преступные решения?..



## 3 виступів учасників засідання Ради профспілки 27 листопада 2014 року

(Продовження. Початок на стор. 1)



**Василь ДЗІБЕНКО,**  
голова профорганізації Козятинського локомотивного депо Південно-Західної залізниці:

**—** ЗАХИСТ трудових прав працівників є найбільш актуальним питанням в умовах реформування залізничного транспорту, оптимізації структур управління, штатів структурних підрозділів.

Штат Південно-Західної залізниці протягом року зменшився на 3,6 тис. працівників (4,6 %). А робота, яку вони виконували, залишилась, і покладено її на інших працівників, тільки вже без оплати, «в порядку ущільнення робочого часу». Укрзалізниця і Рада профспілки розробили роз'яснення № ЦЗЕ 11/908 від 25.08.2013 р. про залучення працівників до виконання робіт, не обумовлених трудовим договором, та відповідну доплату за них. Але на місцях дана вказівка не виконується.

Значну роботу із захисту трудових прав працівників виконують правові інспектори праці Ради профспілки на залізницях. Зокрема, за 10 місяців 2014-го правовий інспектор праці Ради профспілки на Південно-Західній залізниці А.Кашперовецький здійснив 28 перевірок, у результаті яких захищено трудові права понад 3,5 тис. спілчан, їм повернуто майже 2 млн грн.

У кожному структурному підрозділі є юрист-консультант. Невже вони не інформують своїх керівників про порушення трудового законодавства? Відповідь лежить на поверхні. Зі служб залізниць надаються усні вказівки – не платити в повному обсязі премію, не виплачувати оздоровчі, вводиться ліміт фонду заробітної плати. І що робити керівнику структурного підрозділу? Не виконає ці вказівки – залишиться без роботи...

Тим часом у нас в регіоні на чотириох підприємствах служби колії заборгованість з виплати премії 1428 працівникам за період з квітня по серпень поточного року становила 1,4 млн грн. На підприємствах вагонного господарства з початку 2014 року 1106 працівникам недоплачено 963,1 тис. грн., служби сигналізації та зв'язу – 953 працівникам вчасно не виплачено 845 тис. грн. За результатами перевірок начальникам служб вагонного господарства і сигналізації та зв'язу було направлено відповідну інформацію, однак відповіді не надійшло.

Аналіз ситуації свідчить, що багато порушень викликано невідповідністю фактичного фонду заробітної плати чисельності працюючих.

Проте низка порушень допускаються через незнання законодавства. Тому Козятинським теркомом профспілки випускається методичний вісник для профактиву, кожний номер якого присвячено конкретній темі трудового законодавства.

Щороку в зв'язку зі зменшенням обсягів роботи всім нам доводиться шукати шляхи економії, щоб не проводити скорочення штату. Хочу поділитися досвідом нашого депо: у зв'язку зі значним зменшенням обсягів роботи і з метою збереження контингенту адміністрація і профком щомісяця приймають рішення про роботу в умовах неповного робочого часу. Згідно з Порядком обчислення середньої заробітної плати, затвердженим постановою Кабміну від 8.02.1995 р., № 100, якщо це відбувається з ініціативи роботодавця, то при нарахуванні відпускних при виході у чергову відпустку ці дні вилучаються разом зі святковими і неробочими днями з календарного року. Тож працівники депо отримали більше відпускних, ніж їх колеги з інших структурних підрозділів, які писали заяви про надання відпустки за свій рахунок.

Ще одне важливе питання – необхідність виконання Закону України «Про засади запобігання і протидії корупції», який передбачає виключення випадків безпосереднього підпорядкування на роботі близьких осіб. На практиці ж це стосується керівників середньої ланки, наприклад, коли чоловік працює начальником дільниці колії, а дружина – черговою по переїзду, у шляхового майстра брат працює бригадиром колії або один з братів працює водієм, а інший – механіком гаража тощо. Вони повинні покинути цю роботу, шукати нову в іншому структурному підрозділі. На кожному підприємстві є аналогічні ситуації, адже на залізницях споконвіку віталісі династії. Вважаю, що Рада профспілки разом з Укрзалізницею повинні вийти з окремими пропозиціями до органів державної влади щодо даного питання.



**Зинаїда СУХОМІН,**  
председатель объединенной профорганизации службы строительно-монтажных работ и гражданских сооружений Южной железной дороги:

**—** ЗА 9 МЕСЯЦЕВ 2014 года правовыми ин-спекторами труда на Южной магистрали проверено соблюдение трудового законодательства на 80 предприятиях. Работодателям внесено 70 представлений, в которых изложено 168 предложений конкретного устранения выявленных нарушений. На заседаниях профорганов было рассмотрено 45 вопросов правового характера, проведено 25 «Дней трудового права».

После получения свидетельства о соответствии критериям репрезентативности дорпрофсоюз принял активное участие в разработке Территориального соглашения между Харьковской облгосадминистрацией, совместными представительскими органами сторон работодателей и профсоюзной области на 2013–2015 годы.

## На захист галузевої медицини

ЯК СТАЛО ВІДОМО Раді профспілки, в остаточному варіанті проекту Державного бюджету України на 2015 рік не враховано видатки на фінансування медичних закладів залізничного транспорту.

Профспілка залізничників і транспортних будівельників України наполягає на необхідності збереження галузевої медицини, реальною загрозою для якої є наміри Уряду передати відомчі заклади охорони здоров'я залізничного транспорту з державної у комунальну власність.

Відповідне звернення до керівництва держави було направлено учасниками засідання Ради профспілки 27 листопада п. р. Зважаючи на відсутність реагування і продовження Урядом політики, спрямованої на руйнацію галузевої медицини, 15 грудня п. р. за підписом Голови профспілки В.Ткачова на адресу Прем'єр-міністра України А.Яценюка, Голови Верховної Ради В.Гройсмана і Голови Комітету Верховної Ради України з питань транспорту Я.Дубневича було направлено листи щодо неприпустимості таких кроків.

У них, зокрема, зазначено, що Міністерство інфраструктури, зважаючи на перспективу руйнації всієї системи охорони здоров'я залізничного транспорту, яка крім функцій з надання медичних послуг населенню виконує специфічні

загальнодержавні функції медичного забезпечення безпеки руху поїздів, листом від 3.09.2014 р., № 5618/45/14–14 зверталось до Кабміну з категоричною незгодою щодо передачі відомчих медичних закладів залізничного транспорту в комунальну власність.

Крім цього, за інформацією Міністерства фінансів України, в попередніх показниках проекту Державного бюджету України на 2015 рік було враховано видатки за бюджетною програмою КПКВК 3104040 «Медичне обслуговування працівників та пасажирів залізничного транспорту» в обсязі 759,7 млн грн.

У зв'язку з цим профспілка наполягає на необхідності жити заходів щодо збереження галузевих закладів охорони здоров'я залізничного транспорту у сфері підпорядкування Міністерства інфраструктури України та їх належного фінансування з Державного бюджету України, зазначено у листі Голови профспілки.

Крім того, Рада профспілки запропонувала профорганам усіх рівнів виступити на захист галузевої медицини та надіслати відповідні звернення на адресу керівництва Уряду, Верховної Ради, міністерств фінансів і охорони здоров'я.

**Відділ інформації  
Ради профспілки**

## Безпідставні перевірки шкодять галузі

ПРОФСІПКА підтримує занепокоєння Укрзалізничної щодо нескінченних різнопланових перевірок та контрольних дій різних органів і відомств, які заважають нормальному функціонуванню галузі і створюють негативний морально-психологічний клімат на підприємствах.

Відповідного листа з проханням втрутитись у ситуацію надіслано 8 грудня п. р. на адресу Президента України П.Порошенка за підписами в. о. Генерального директора Укрзалізничної, заступника голови комісії з реорганізації М.Бланка і Голови профспілки залізничників і транспортних будівельників України В.Ткачова.

У листі, зокрема, зазначено, що протягом 2014 року на підприємствах залізничної галузі не припиняються перевірки, залізничники відволікаються від основних обов'язків на підготовку величезного обсягу пояснень, відповідей на запити тощо. Втім, суттєвих порушень за результатами цих перевірок не виявлено, що змушує загідожити наявність спланованої акції, спрямованої на дестабілізацію роботи залізниці.

Окремо описано ситуацію щодо розслідування Генеральною прокуратурою і МВС залучення залізничними кредитних ресурсів. Варто зазначити, що проведені залізничними операції з записів раніше неодноразово були предметом перевірок контролюючих органів, якими не було встановлено порушень.

Залізничники не заперечують проти розслідувань правоохоронних органів і готові надавати всебічну допомогу слідству, але за наявності законних підстав і додержання конституційного права, зазначено у листі.

Нагадаємо, що Звернення до Президента з приводу непрофесійних і неетичних дій представників контролюючих органів ухвалено і на засіданні Ради профспілки 27 листопада п. р.

### АКТУАЛЬНА ТЕМА

Останнім часом із вуст деяких можновладців лунають заклики щодо приватизації залізниць. Як правило, це роблять діячі, які знають залізницю із вікна вагона, тобто як пасажир. А власне від тих співвітчизників, які знайомі із залізничним господарством зсередини, таких пропозицій не чути. І це не випадково.

УКРАЇНСЬКІ залізниці практично готові до акціонування, і якби не «підніжка» Антимонопольного комітету, з 1 січня 2015 року вже б працювало ПАТ «Українська залізниця». А така дата відкладається і припаде, напевно, на той складний період, коли в країні будуть проводитись реформи в економічній, енергетичній, правоохоронній, судовій, соціальній та інших сферах, передбачені Програмою діяльності Кабінету Міністрів України.

Профспілка не в захваті і від акціонування галузі. Але позиція в цьому питанні базувалась на простому принципі: із двох бід вибрати найменшу. Крім того, в нормативно-правові акти щодо акціонування залізниць вдалося включити необхідні захисні соціальні механізми, які гарантують зайнятість, мотивацію праці, збереження соціальних гарантій відповідно до Галузевої угоди і колективних договорів, збереження відомчої медицини і взагалі соціальної сфери та її розвиток.

У питаннях приватизації склались певні міфи, які не сприймаються профспілкою, і природно, що вона виступає проти такої форми перетворення, яка передбачає передачу державної власності у приватні руки.

**Міф перший.** Чомусь вважається, що управління державною власністю є неефектив-

# МІФИ ПРИВАТИЗАЦІЇ

**Михайло СІНЧАК,** перший заступник Голови профспілки

ним, а приватні господарі працюють більш результативно. Це, можливо, й справедливо для якогось сільського господарства, підприємства або фірми. Але залізниця України впродовж багатьох років працюють ефективно, навіть прибутково. Вітчизняними залізничними перевозяться вантажі (не враховуючи кризи) стільки ж, як країнами Євросоюзу разом взятими. Та й продуктивність праці у нас вища, ніж у них.

В країнах ЄС, куди ми так стрімко хочемо вступити, не пішли шляхом приватизації, а схилились до акціонування залізниці, а у Франції, однієї із найбільш розвинутих країн Європи, вони й досі знаходяться у державній власності і працюють досить ефективно.

Напевно, для всіх залізничників Європи був повчальним приклад Великобританії. Так, з 1 квітня 1994 року «Британські залізниці» (компанія British Rail) припинила своє існування як єдине ціле. На її місці з'явилося безліч приватних компаній. На першому етапі зросло перевезення вантажів і пасажирів. Однак основної мети – виходу на беззбиткову роботу – досягнуто не було. Відбулося неминує банкрутство. А з березня 2002 року Великобританія відновила державну власність, причому в суспільстві закріпилась думка, що крах приватних компаній був викликаний не державним регулюванням, а неспроможністю ринкових сил управляти залізницями.

Приблизно така сама ситуація склалась із залізницею Естонії. Прикладів можна привести чимало, а от позитивних – одиниці. Ми повинні робити висновки з чужих помилок і не наступати на ті ж самі граблі.

**Міф другий.** У тих країнах, де все ж проводилась чи намічалась приватизація залізниць,

її прибічники вважали, що зменшаться видатки державного бюджетного фінансування залізниць. В цих країнах, мабуть, так і сталося. Але для нашої країни це не аргумент, бо за всі роки незалежності України залізниця не отримувала державної підтримки, як це передбачено ст. 10 Закону України «Про залізничний транспорт».

Як це не дивно, але у Програмі діяльності Кабінету Міністрів України, нещодавно схваленій Верховною Радою України, відсутній розділ «Транспорт» або «Залізничний транспорт». Виходить, що Уряд не вбачає проблем на залізницях і розглядає їх тільки як донорів державного бюджету, вкотре не передбачивши видатки для розвитку залізниць, у т. ч. і на утримання галузевої медицини.

Країни Заходу, навпаки, надавали своїм залізницям багатомільярдні субсидії. У нас ця проблема стоїть досить гостро, і без державної підтримки галузь не обійдеться.

**Міф третій.** Стосується того, що приватизація вирішить проблеми дефіциту транспортних послуг, який спостерігається при державній монополії. В цьому питанні важливо усвідомити, що приватизація призведе до відмови від пільгових тарифів, від чого постраждають так звані соціальні перевезення і пасажирів, що буде негативно сприйнято у суспільстві.

**Міф четвертий.** Вважається, що приватизація спричинить масові інвестиції і значне підвищення продуктивності та прибутковості залізничних перевезень. Це дуже спірний момент, тому що прибуток при приватизації, ймовірно, і не зросте, оскільки у приватних компаній не вистачить можли-



востей підтримувати інфраструктуру і перевезення. Та якщо навіть це відбудеться, то більша частина доходів переїде напряму до власників, а не на розвиток і безпеку.

Є численні приклади, коли державні залізниці застосовують ринкову стратегію і отримують прибуток. У Франції, зокрема, високошвидкісний потяг відвоював у авіакомпаній значну частку дальніх пасажирських перевезень.

Існує ще чимало контраргументів не на користь приватизації залізниць.

Однак у профспілки є головне застереження, що приватизація залізниць може зумовити серйозне скорочення працівників. Адже приватні господарі не захочуть утримувати велику кількість працюючих, незважаючи на специфіку роботи залізничного транспорту, і частину їх звільнять. Це призведе до масового безробіття і соціальних протестів.

Профспілка не буде з цим миритись і вживатиме всіх можливих заходів для недопущення масових скорочень, надмірної інтенсифікації праці, ліквідації гарантій для залізничників, економії на безпеці праці і перевезеннях. Ми і надалі будемо підтримувати гасло, висунуте Міжнародною Федерацією транспортників (ITF) «Головне – не прибуток, а безпека!».



У ПРЕЗИДІЇ РАДИ ПРОФСПІЛКИ

**За охороною праці — посилений контроль**

НА ЗАСІДАННІ президії Ради профспілки, що відбулося 27 листопада 2014-го, за участі головного інженера Департаменту електрифікації та електропостачання Укрзалізниці І.Лагути та начальника Управління охорони праці та промислової безпеки Укрзалізниці В.Сусленка проаналізовано хід виконання попередньої постанови від 27 квітня 2012 року «Про стан охорони праці в структурних підрозділах господарства електрифікації та електропостачання».

Відзначено, що, незважаючи на введення Укрзалізницею на місяць особливого режиму роботи з охорони праці з 25 червня п. р., стан виробничого травматизму у господарстві порівняно з аналогічним періодом 2013 року значно погіршився. Так, за 9 місяців 2014-го допущено 10 випадків виробничого травматизму на Донецькій, Одеській, Придніпровській, Південній та Південно-Західній залізницях, у тому числі чотири — зі смертельним наслідком.

Основними причинами випадків стали порушення виробничої дисципліни, посадових інструкцій та інструкцій з охорони праці, недотримання правил безпеки, а та-

кож відсутність нагляду за працюючими з боку керівників робіт та посадових осіб.

З метою профілактики травматизму в господарстві було введено особливий стан контролю за охороною праці. Департаментом щотижня проводились селекторні наради, на яких підбивалися підсумки

**Президія Ради профспілки постановила:**

■ **ВИЗНАТИ** роботу керівництва Департаменту електрифікації та електропостачання Укрзалізниці, залізниць, служб і дистанцій електропостачання щодо стану виробничого травматизму у господарстві в 2014 році незадовільною.

■ **НЕ ЗНИМАТИ** з КОНТРОЛЮ постанову президії Ради профспілки від 27.03.2012 р. «Про стан охорони праці в структурних підрозділах господарства електрифікації та електропостачання» у зв'язку зі зростанням

роботи, розглядалися системні порушення та ставилися актуальні завдання.

Проте ситуація, що склалася, свідчить про неналежну увагу керівництва дистанцій до створення здорових та безпечних умов праці, профілактики виробничого травматизму, дотримання працівниками вимог нормативно-правових актів з охорони праці.

випадків виробничого травматизму у господарстві в 2014 році.

■ **ЗАПРОПОНУВАТИ** дорожнім, територіальним комітетам профспілки, профкомам первинних профорганізацій дистанцій електропостачання посилити громадський контроль представників профспілки з охорони праці за проведенням профілактики виробничого травматизму та дотриманням працівниками законодавства з охорони праці.

**У ногу з часом**

ДАВА ПИТАННЯ, розглянутих на засіданні президії Ради профспілки 27 листопада п. р., стосувалися розвитку в профспілці інноваційних технологій.

Зокрема, президія ухвалила рішення про запровадження електронних профквитків, які поєднують до того ж функції банківської платіжної картки і картки дисконтової програми профспілки. Передбачається також, що при розрахунку новою картою 1% вартості покупок перераховуватиметься за рахунок банку на індивідуальний пенсійний рахунок члена профспілки в ПНПФ «Магістраль».

Партнерами профспілки з реалізації даного проекту виступатимуть ТОВ «САН ДЖИ ЕС ЕМ» і ПАО «Банк Кредит Днепр», залучення коштів профбюджету не передбачається.

Апробація проекту відбудеться у профорганізаціях Києва та Одеси з 1 лютого по 30 квітня 2015 року, в разі успіху електронний профспілковий квиток буде запроваджено в усіх профорганізаціях.

Іншою постановою президія Ради профспілки затвердила регламент організації і проведення відеоконференцій та рекомендовану технічну специфікацію для використання системи відеоконференцій Ради профспілки в регіонах. Зазначено, що незважаючи на готовність системи відеоконференцій до використання, лише в двох із шести дорожніх і трьох з 25 територіальних комітетів профспілки встановлено необхідне обладнання і забезпечено рівень каналу зв'язку. Головам дорожніх, територіальних і об'єднаних профорганізацій рекомендовано виправити ситуацію і запровадити в експлуатацію зазначену систему. Адаже згідно з постановою, у режимі відеоконференції відбуватиметься в подальшому низка засідань профорганів різних рівнів, профсекцій і комісій, також ця система застосовуватиметься для організації семінарів, вебінарів, нарад та інформаційних днів тощо.

**У ЛІТОПИС ПРОФСПІЛКИ**

За активну і плідну роботу щодо захисту трудових прав та інтересів спілчан **нагороджено:**

**ПОЧЕСНОЮ ГРАМОТОЮ РАДИ ПРОФСПІЛКИ —**

ГЕРАЩЕНКО Людмилу Іванівну — голову профорганізації Дарницької дистанції колії Південно-Західної залізниці;  
МІЛЯРА Руслана Миколайовича — начальника відділу кадрів, голову профорганізації ремонтного вагонного депо Коломия Львівської залізниці;  
ПОЛІЩУК Зоряну Дмитрівну — начальника сектору інформаційно-обчислювального центру Львівської залізниці, голову профорганізації;

**ПОДЯКОЮ РАДИ ПРОФСПІЛКИ —**

ДОЩЕЧКІНУ Галину Іванівну — голову профорганізації Куп'янського вагонного експлуатаційного депо Південної залізниці;  
КОСТОВСЬКУ Віру Іванівну — правового інспектора праці Ради профспілки на Одеській залізниці;  
КРИСУН Ірину Володимирівну — головного бухгалтера Жмеринського теркому профспілки;  
ОВСІЄНКА Андрія Вікторовича — технічного інспектора праці Ради проф-

спілки на Південно-Західній залізниці;  
ПРОКОПЕНКО Людмилу Іванівну — провідного спеціаліста відділу соціально-економічних відносин Одеського дорпрофсожу;

САРАХМАН Ольгу Богданівну — старшого квиткового касира, голову цехової профорганізації станції Самбір Львівської залізниці;  
ТАРАНА Леоніда Олександровича — заступника голови Сумської територіальної профорганізації;  
ШРАМКА Володимира Григоровича — головного правового інспектора праці Ради профспілки на Львівській залізниці.

За плідну співпрацю у питаннях захисту соціально-економічних інтересів і прав членів профспілки **нагороджено:**

**ВІДЗНАКОЮ РАДИ ПРОФСПІЛКИ «ЗА РОЗВИТОК СОЦІАЛЬНОГО ДІАЛОГУ»**

ЦАРЕНКА Анатолія Григоровича — першого заступника начальника Одеської залізниці.

**«Дні трудового права»**

на вузлах Бахмач та Хутір-Михайлівський Південно-Західної залізниці

ОСНОВНОЮ темою зустрічей була організація роботи профактиву з контролю за дотриманням адміністрацією трудового законодавства. Фахівці Конотопського теркому профспілки обговорили з присутніми питання правового і соціального захисту спілчан, результати роботи правової інспекції праці Ради профспілки, а також поінформували учасників зібрання про прийняті рішення з розглянутих питань Радою профспілки, дорпрофсожем і теркомом. Заступник голови територіальної профорганізації Н.Марченко та правовий інспектор праці Ради профспілки на Південно-Захід-

ній магістралі В.Концедал відповіли на запитання спілчан.

До участі у заходах було запрошено голів ветеранських рад на вузлах Н.Приходько та Л.Жука, які повідомили про проведену роботу з ветеранами, плани роботи на наступний рік та організацію спільних заходів разом з профактивом і молоддю. Ветеран вагонного депо Бахмач, колишній голова первинки Б.Лазаренко поділився своїми міркуваннями щодо оснащення деповського музею і створення кореспондентського пункту на вузлі.

**ПРЕС-ЦЕНТР**

Конотопського теркому профспілки

**ДО ТЕМИ Коли у колійників буде якісний спецодяг?**

ПІД ЧАС ПРОВЕДЕННЯ «Дня трудового права» на вузлі Хутір-Михайлівський Південно-Західної залізниці було звернуто особливу увагу на низьку якість спецодягу для колійників. Голова цехкому 10-го околотку станції Свіса, монтер колії Сергій Неженець продемонстрував свої слова наочним прикладом: костюм бавовняний розійшовся по швах одразу при першому одяганні. А що з ним буде, коли в ньому працівникові доведеться виконувати тяжку монтерську роботу?

Монтери колії неодноразово скаржилися на те, що черевики шкіряні та костюми бавовняні не витримують жодної критики. Дивує інше: після скарг та зауважень відповідальні працівники дистанції колії не склали жодного акту рекламції. А якщо документа, який засвідчує претензію покупця, немає, то й вимагати чогось певного від виробника — марна справа.

Проте виникає слушне запитання: чому службам матеріально-технічного забезпечення закуповує завідомо неякісний спецодяг?

**Марина ДЕМЧЕНКО**, голова профорганізації Хутір-Михайлівської дистанції колії



Фото автора

**Погоджено норми**

ПРЕЗИДИЄЮ Ради профспілки на засіданні 27 листопада п. р. погоджено проекти збірників нормативних матеріалів у господарстві приміських пасажирських перевезень і колійному:

- «Типові норми часу на слюсарні роботи з ремонту електричних машин під час технічного обслуговування і поточних ремонтів електропоїздів серії ЕПЛ-2Т»;
- «Типові технічно обґрунтовані норми часу на регулювання ширини стрілочного перевалу на залізобетонних брусах та на заміну плоскої шайби складного болта».

**Середня зарплата працівників (грн.)**

Залізниця	Листопад	3 початку 2014 року
Донецька	3258,8	3969,9
Львівська	3937,0	4002,6
Одеська	4020,2	4338,7
Південна	4177,9	4257,2
Південно-Західна	4041,9	4272,7
Придніпровська	4076,1	4331,3
<b>По залізницях</b>	<b>3904,5</b>	<b>4188,9</b>

- Індекс споживчих цін у листопаді — 101,9%, з початку року — 121,2%.
- Розмір мінімальної зарплати в Україні з 1 грудня 2013 року становить 1218 грн.

**3 виступів учасників засідання Ради профспілки 27 листопада 2014 року**

Нам удалось добитися внесення в это соглашение положений о необходимости компенсации в полном объеме убытков за перевозку льготников, сохранении детских стационарных учреждений оздоровления и отдыха, своевременном оформлении документации по землепользованию и предоставлению льгот по налогу на землю и арендной плате предприятиям и учреждениям, имеющим на своем балансе детские здравницы.

Дорожным и территориальными комитетами профсоюза, правовой инспекцией труда Совета профсоюза на дороге были внесены конкретные предложения по содержанию типовой формы контракта с проводниками вагонов, часть которых была учтена при утверждении новой формы контракта.

Задача профсоюза в условиях реформирования — сохранить рабочие места, обеспечить достойную зарплату железнодорожникам, не допустить сужения трудовых прав.

Профсоюз добился отмены приказов № 185-Ц о компьютерном распределении проводников пассажирских вагонов, № 222-Ц о реорганизации пассажирского хозяйства. Благодаря усилиям профсоюза законом предусмотрено продолжение трудовых отношений работников Укрзалізниці и ее предприятий с публичным акционерным обществом «Українська залізниця», на ПАО возложена полная ответственность по обязательствам действующего Отраслевого соглашения до заключения нового.

Но вызывает справедливую тревогу проект нового Трудового кодекса, разработанный Министерством соцполитики. В нем есть такие нормы, как запрет работнику после увольнения на трудоустройство у конкурентов, распространение контрактной формы трудового договора не только на руководителей предприятий, но и на главных бухгалтеров, руководителей филиалов, структурных подразделений и представительств.

Значительно сужаются защитные функции профсоюза. За нарушение трудовой дисциплины член профсоюза может быть уволен без согласия профкома, при увольнении члена профкома по инициативе работодателя профорган ставится в известность, но не запрашивается его согласие.

Все это — нарушение ст. 22 Конституции Украины, согласно которой при принятии новых законов и внесении изменений в действующие не допускается сужение содержания и объема существующих прав и свобод.

Потому всем нам предстоит немалая работа по отстаиванию прав членов профсоюза.



**Богдан ГРИЦАК**, голова Івано-Франківської територіальної профорганізації:

**—** Я ХОТІВ БИ одразу запропонувати: у законопроект про залізничний транспорт внести вимоги до керівника. Це має бути особа, яка має повну вищу залізничну освіту, стаж роботи на залізничному транспорті не менше 20 років, володіє державною мовою. Бо в нас вже були спортсмени і вчителі.

Одним із найважливіших питань зараз є фонд оплати праці та фінанси. Так, в травні п. р. до залізниць було доведено план з праці на 2014 рік. Зокрема, Івано-Франківській дирекції залізничних перевезень до 1 червня треба було скоротити 60 працівників. Відповідно до цього було встановлено і фонд оплати праці. Зрозуміло, що скорочення не відбулося, але як тепер керівникові виконувати поставлені перед ним завдання в межах фонду оплати праці без порушення трудового законодавства?

З метою збереження здорового клімату в колективі профспілка взяла на себе складну роль «буфера», зазначивши, що в Укрзалізниці буде створено спеціальну комісію з даного питання, яка розставити всі крапки над «і».

Але як свідчить відповідь в. о. Генерального директора, Укрзалізниця не поспішає в усьому розібратися. Виникає низка запитань до авторів листа: по-перше, в ньому представлені цифри, які дуже відрізняються від тих, які називались на засіданні профсекції служб перевезень і комерційної роботи. Наводиться вибіркоче порівняння господарської діяльності Укрзалізниці із залізницями інших держав і вказується, що в нас значно завищений контингент, а також, що застосування нормативної чисельності для розрахунку є передчасним і суперечить чинному законодавству.

Цікаво, а чому не враховано важливі аргументи профспілки щодо визначальних факторів при розробці норм виробітку та обслуговування? А доведення фонду у травні, який передбачає на червень вже скорочений штат, не суперечить чинному законодавству?

Адміністрація, щоб «влізути» у фонд оплати праці, шукає різні шляхи, зокрема, запровадження майже добового чергування на об'єкті без створення відповідних санітарно-побутових умов. Тільки завдяки втручання правового інспектора праці Ради профспілки нам вдалося вирішити це питання. Адміністрацію попереджено, що в подальшому у випадку невиконання подання теркому профспілки будуть готуватись матеріали до суду.

Немає повної інформації про реформування галузі. Втім, вже створено Департамент управління рухом, відома організаційна структура і те, що з 26 дирекцій перевезень мають залишитись тільки 14. Це означає, що відбудеться вивільнення працівників. Тому необхідно наперед визначитися з подальшою долею цих залізничників і вжити реальних, а не популістських заходів.

З доповіді ми почули, що правозахисна робота на рівні первинних профорганізацій не відповідає сучасним вимогам, адже більшість голів первинок не звільнені від виконання основних обов'язків і не мають юридичної освіти. Тому необхідно посилити роботу із захисту спілчан. Для цього важливо забезпечити відповідну кількість правових і технічних інспекторів праці. Дочітко організувати юридичні консультації хоча б у теркомах.



## 3 виступів учасників засідання Ради профспілки 27 листопада 2014 року

*(Закінчення. Початок на стор. 1–3)*

Всі ми знаємо про позитивний досвід «Лікарняної каси» на Львівській залізниці. 95 % членських внесків йде на покращення медичного обслуговування залізничників і придбання діагностичного обладнання. Водночас страхові компанії не підконтрольні ні адміністрації, ні профспілці, лише близько 50 % коштів, перерахованих на страхування працівників і пенсіонерів, повертаються на медичним закладом. Не передбачено контролю за використанням коштів.

У зв'язку з цим пропонуємо переглянути договори зі страховими компаніями, зокрема в частині визначення порядку, напрямку та прозорості використання страхових внесків.

По-друге, згідно з Галузевою угодою застрахованим особам проводиться компенсація 50 % страхового внеску, що ставить у нерівні умови з ними членів «Лікарняної каси», яким така компенсація не надається.

Ми неодноразово зверталися до Ради профспілки з проханням внесення змін до Галузевої угоди, що поставило б у рівні умови застрахованих та членів «Лікарняної каси». Дана пропозиція була підтримана конференцією профспілки у безрезультаті, а також Міністром інфраструктури під час зустрічі з Головою профспілки та головами дорожніх профорганізацій, але все лишилося по-старому. Тому я ще раз звертаюсь до вас з великим проханням внести відповідні зміни до Галузевої угоди.



**Вячеслав ЗАЛОЗНИЙ,**  
*председатель дорожной профорганизации Южной магистрали:*

**НА** ВСТРЕЧУ с Генеральным директором Укрзалізниць 11 июня т. г. руководители профсоюза и дорожных профорганизаций вынесли три основных вопроса: нормативная численность работающих, жилищная программа, развитие оздоровительных учреждений.

Вскоре была создана рабочая группа, в состав которой вошли специалисты Укрзалізниць и Совета профсоюза. Дорогам было дано задание по согласованию с дорпрофсоюзами всесторонне проанализировать и рассчитать контингент в разрезе хозяйств отрасли.

В результате по Южной магистрали отклонение плановой среднеуточной численности на 2014 год от нормативной составило 20 % – более 10 тысяч человек. Всего по дорогам отклонение составляет 42,3 тыс. человек – это численность целой дороги.

Надлежащего ответа по содержанию контингента профсоюз от Укрзалізниць не получил. В письмах приводится пример других государств, указано, что по объемам перевозок на одного железнодорожника Украина – на последнем месте и подчеркивается, что сегодня такие расчеты преждевременны. Тем временем выполнение производственного процесса осуществляется за счет интенсификации труда, а в отдельных случаях – путем нарушения трудового законодательства, что недопустимо.

У нас на дороге значительно возрос грузооборот,

в т. ч. транзит. В октябре 2014-го тарифный грузооборот увеличился у нас на 45 %. А с 23.07.2014 г. по решению Кабмина и Укрзалізниць введены повышающие коэффициенты к сборнику тарифов, что вызвало индексацию железнодорожных грузовых тарифов на 12,5 %, а в среднем за год – 7,3 %. На 39,8 % были повышены тарифы на перевозку зерновых во внутреннем сообщении.

При этом плановый фонд оплаты труда на Южной дороге, рассчитанный при ожидаемом снижении объема перевозок, остался практически неизменным. В то же время, напомним, мы перенесли повышение тарифных ставок и должностных окладов на 5 % с IV квартала 2013 года на 1 января 2014-го, а сегодня этот долг нам представляют как повышение этого года.

В связи с этим – ряд предложений. Во-первых, предлагаем Укрзалізнице разработать механизм реальной корректировки планового фонда оплаты труда и контингента в течение года – поквартально или помесечно. Мы зажаты существующим фондом оплаты труда, а ведь он может быть мобильно рассчитан отдельно для каждой дороги с учетом изменений объемов работы.

Также предлагаем считать нормативную численность работающих одним из основных показателей плана по труду и применять его для расчета фонда оплаты труда при составлении финансового плана по дорогам. Уменьшение нормативной численности производит только на основании реализации реальных мероприятий и просмотра техпроцесса, модернизации, норм труда.

При работе меньшей численностью, совмещении профессий необходимо разработать и применять механизм поощрения «почасовиков», работающих по нормированным заданиям, за превышение нормы.

Нужно усовершенствовать расчет и планирование показателя «производительность труда»: необходимо учитывать то, что 70 % железнодорожников – путейцы, сигнальщики, энергетики и др. – не зависят от объемов перевозок, а также изношенность подвижного состава и оборудования. Или вместо показателя «пассажирооборот» использовать «вагоноклометр».

Мы также просим включить в проект финансового плана Южной дороги средства для окончания строительства трехэтажного спального корпуса в детской здравнице «Солнечный», что позволило бы увеличить ее возможности на 130 койкомест и принимать детей, в том числе и с других дорог, круглый год.

Сейчас у Южной дороги есть возможность закончить строительство 17-квартирного жилого дома. Для этого необходимо 5 млн грн., и мы просим выделить их за счет перераспределения средств внутри дороги.



**Алла КОВТУН,**  
*провідний інженер-технолог, голова первинної профорганізації Головного інформаційно-обчислювального центру Укрзалізниць:*

**У** НАС В ПЛОЦ у цілому виконуються трудове законодавство,

щодо більшості працівників дотримуються норми охорони праці. Проте гостро питання створення нормальних умов праці і виробничого побуту стоїть для близько 50 працівників, чії робочі місця знаходяться в приміщенні старої аварійної будівлі, яка до того ж не підключена до систем теплопостачання.

Я неодноразово порушувала це питання, зокрема на минулому засіданні Ради профспілки, засіданнях професійної секції господарства інформаційних технологій Ради профспілки. Проте попри запевнення керівництва Укрзалізниць, що проблему буде вирішено протягом 2014 року, результату нема, і люди продовжують працювати у ненормальних умовах.



**Юрій АНДРУШКОВ,**  
*голова Жмеринської територіальної профорганізації:*

**П**ИТАННЯ фонду оплати праці порушується вже не один день і не один місяць. Я прошу внести в протокол, щоб упорядкувати тижня нам надали відповідь від Генерального директора, як воно вирішуватиметься.

Жмеринським теркомом профспілки в результаті перевірок 23 підрозділів виявлено 75 порушень трудових прав залізничників, після проведених дорпрофсоюзом та теркомом нарад працівникам повернуто 635 тис. грн., які було незаконно утримано або недоплачено. Керівники підприємств посилаються на те, що фонд оплати праці коригується в кінці місяця, надається Укрзалізницею та не відповідає фактичним потребам. Крім того, не виконуються Положення про преміювання. Тож Укрзалізницю необхідно звернути увагу на виділення фонду оплати праці не «зі стелі», а щоб він забезпечував усі необхідні та обумовлені колективним договором виплати.

Зараз ми боремось за доходи від вантажних, приміських та пасажирських перевезень. Проте Укрзалізниця своїм рішенням скасовує поїзд № 9/10 Київ–Одеса, наповненість якого протягом 10 місяців складала 94 %. Натомість запускається поїзд Дарниця–Одеса, який наповнений на 32 %, та ще й курсує без зупинки на станції Жмеринка. Хотілось би знати, на якій підставі прибутковий поїзд знімається, а запускається нерентабельний? 85 провідників залишилися сьогодні «за бортом», вагони стоять «під парканом», і завтра вони будуть непридатними. Поки що вони опалюються, робиться все можливе, щоб їх зберегти. Та невже це економічний підхід?

Сьогодні, коли є обсяги перевезень, ми працюємо чотири дні. У наказі вказано, що це відбувається у зв'язку зі зменшенням обсягів робіт. Як пояснити людям, чому машиністи мають сьогодні по 150 годин, є переробіток (який ніхто не отримає), зі слюсаря з ремонту знімається 28 годин... А тепловози й електровози ніхто не ремонтує.

Хотілось би, щоб Укрзалізниця надала відповіді на ці запитання, а поїзд № 9/10 – повернули.

## Новий рік стукає у двері...

**К**ЕРІВНИЦТВО разом із профкомом вантажного вагонного депо Харків-Сортувальний Південної магистралі запросили дітей залізничників взяти участь у творчому конкурсі. Робіт виявилось так багато, що з них влаштували виставку в актовій залі депо.



*Фото Валентина БЕРДУТІ (газета «Магістраль»)*

Малеча не обмежувалася жодними рамками – у хід пішла фантазія і вміння її відлювати на папері, у виробках з пластиліну, дерева, фруктів. Та всі вони були пов'язані із роботою батьків та наступаючими новорічними святами: потяг, який мчить з подарунками, зимовий пейзаж Привокзальної площі рідного міста, найменшим учасникам чудово вдалися ялинки та сніжинки... Творчі роботи добре показали, наскільки малеча пишається своїми батьками і їх професією.

Без подарунків не залишився ніхто із талановитих учасників конкурсу –

всім дісталися солодощі і квітки до театру юного глядача.

*Тетяна ДАВИДОВА, голова профорганізації вантажного вагонного депо Харків-Сортувальний*

**З**А ДОБРОЮ багаторічну традицією дорпрофсюз Львівської магистралі до Дня Святого Миколая організував для дітей працівників поїздки до львівського Палацу залізничників на театралізоване дійство – зустріч із Чудотворцем. Понад 12 тис. маленьких глядачів зі Львівщини, Тернопільщини, Закарпаття, Буковини, Рівненщини, Волині та Івано-Франківщини з 16 по 22 грудня відвідали 27 сеансів вистави.

Для перевезення юних пасажирів було сформовано додаткові поїзди, а ті, хто приїхав здалеку, отримали гарячі обіди у ресторани вокзалу. Безпеку дітей під час поїздки та в дорозі забезпечували працівники апарату дорпрофсожу, голови первинки, медики, стрільці воєнізованої охорони та транспортні правоохоронці.

Захоплюючи виставу «Незвані гості в країні Свісла» для малечі підготували також творчі колективи Будинку науки і техніки Львівської дирекції залізничних перевезень і актори місцевих театрив.

*ПРЕС-ЦЕНТР дорпрофсожу Львівської залізниці*

**К**АЗКОВУ подорож у дитинство влаштував для спільчан профком Київської дистанції колії Південно-

Західної залізниці, організувавши екскурсію на фабрику ялинкових прикрас.



*Фото Оксана ТРОФИМЕНКО*

Нам вдалося за годинку поринути у дитячі спогади і відчуття атмосферу новорічних свят, адже ми побачили всі секретні виготовлення скляних новорічних іграшок, відвідали музей, чарівну кімнату, пошту Діда Мороза та крамничку заводу.

*Оксана ШИШКОВСЬКА, інженер-технолог, голова молодіжної ради Київської дистанції колії*

**Д**ІТИ працівників Бахмацької дистанції сигналізації та зв'язку Південно-Західної залізниці у рамках конкурсу «Новий рік буває всюди!» підготували листівки і малюнки для військових, які знаходяться в зоні АТО. Щирі дитячі послання сповнені побажань миру і віри в новорічне диво...

*Оксана ГУБАР, електромонтер, голова молодіжної ради Бахмацької дистанції сигналізації та зв'язку*

## У 2014-МУ ВІДЗНАЧАЄТЬСЯ 10-РІЧЧЯ МОЛОДІЖНОГО РУХУ ПРОФСПІЛКИ Нашemu турніру уже 5!

**В**ЕКСПЛУАТАЦІЙНОМ вагонному депо Одеса-Застава I в п'ятий раз проведено щорічний турнір по настільному теннісу. Несмотря на напружений робочий графік, ребята с удовольствием приняли участие в увлекательном соревновании, проявив свое мастерство и волю к победе. А первое место, как и в прошлом году, досталось мастеру вагоноколесных мастерских А.Хомяченко, подразделение которого уже выделено из состава вагонного депо, но по территориальному и... дружескому расположению все еще объединяет сплоченный коллектив молодежи. Призерами стали слесарь А.Гудыменко и осмотровик вагонов ПТО Одеса-Застава I С.Шаглый. Все они награждены медалями, грамотами и материальным поощрением.

*Иван КРИЧКИН, мастер вагонного депо Одеса-Застава I, председатель молодежного совета Одесской дорожной профорганизации*

**П**РОФАКТИВИСТЫ пункта технического обслуживания Кривой Рог-Сортировочный эксплуатационного вагонного депо Батуриная Приднепровской магистрали организовали увлекательную поездку в центр народного искусства «Петриковка» с поездом на казачий хутор Галушковка. Работники познакомилась с картинами, посудой и другими экспозициями. В Галушковке посетили «Музей креста», в котором представлены натальные кресты со времен Киевской Руси до начала XX века», – сообщил **Е.КОРДЕЛЮК**, бригадир ПТО Кривой Рог-Сортировочный, член молодежного совета эксплуатационного вагонного депо Батуриная.

Газета «Вісник 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

Відповідальна за випуск Олена РОМАНОВА

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.

№ 24 (659)\* 25 грудня 2014 р.  
Тираж 151 тис. 599 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 «Поліпринт» (м. Київ, вул. Лугова, 1 А) Замовлення № 4087

Наступний номер вийде 22 січня 2015 року

## Соціальний проект профспілки – дисконтна програма



**НА** ГАДАЄМО, що до 19 січня 2015 року триває акція «Різдвяний подарунок» нашої профспілки, страхової компанії «Альфа страхування» і ТОВ «Центр соціальних послуг». За номером **0-800-210-308** (дзвінки по Україні зі стаціонарних телефонів безкоштовні, з мобільних – згідно з тарифами операторів) працює кол-центр, фахівці якого цілодобово і безкоштовно надають членам профспілки – власникам дисконтної картки та членам їхніх родин юридичні консультації, поради щодо дій в екстрених ситуаціях, інформацію про дисконтну програму профспілки тощо. Для того, щоб отримати консультацію, треба назвати оператору номер своєї дисконтної картки. Серед спілчан, які користуються послугою кол-центру, наприкінці січня буде розіграно спеціальні призи.