Офіційний сайт профспілки
www.zalp.org.ua

Газета видається
з 16 серпня 1996 р.
Індекс 94922
№ 6 (617)
29 березня 2013 р.

Наймасовіша профспілкова газета в Україні

ВІСНИК ПРОФСПІЛКИ

залізничників і транспортних будівельників України

Діалог продовжується

Найважливіше питання, що розглядалося на засіданні Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників, – «Про виконання вимог профспілки до Кабінету Міністрів України та Укрзалізниці». За підсумками його обговорення було ухвалено постанову, яку опубліковано у попередньому номері «ВІСНИКА». Зазначено, що з Укрзалізницею триває конструктивний соціальний діалог, проте керівництву галузі запропоновано вжити необхідних заходів щодо виконання вимог профспілки у повному обсязі, а президії Ради профспілки, профорганам усіх рівнів доручено здійснювати постійний контроль за їх реалізацією.

Фото Олени РОМАНОВОЇ

Відбулося засідання Ради профспілки за участі керівника галузі Сергія Болоболіна

Учасники засідання Ради профспілки, що відбулося 12 березня, розглянули з цього питання детальні доповіді Генерального директора Укрзалізниці С.БОЛОБОЛІНА та Голови ФПТУ, Голови профспілки залізничників і транспортних будівельників України В.ТКАЧОВА.

Стор. **2**

Щодо виконання вимог профспілки до Укрзалізниці

НА ВИКОНАННЯ **п. 13 вимог профспілки до Укрзалізниці щодо удосконалення порядку фінансового забезпечення проїзду залізничників у виробничих потребах і недопущення придбання проїзних документів із цією метою за рахунок працівників** відповідні дії керівництва галузі підсумувала телеграма Генерального директора Укрзалізниці С.БОЛОБОЛІНА на адресу начальників залізниць, керівників підпорядкованих підприємств, а також голів дорпрофсожів і всіх причетних **(№ Ц–2/16 від 20.03.2013 р.)**...

Детальніше — на *стор.* **3**

ВАЖЛИВО ЗНАТИ

НА АДРЕСУ всіх дорпрофсожів, теркомів і профкомів прямого підпорядкування Раді профспілки надіслано телеграму за підписом Голови профспілки В.ТКАЧОВА від 14.03.2013 р., № 8/Цпроф такого змісту:

«Доводимо до відома, що відповідно до наказу Укрзалізниці від 13.03.2013 р., № 068-Ц/од «Про призупинення дії наказу від 19.12.2012 р., № 456-Ц» та в розвиток обговорення цього питання на засіданні Ради профспілки 12 березня п. р. встановлення режиму неповного робочого тижня з неробочими днями по п'ятницях з 1 квітня 2013 року для працівників апарату Укрзалізниці призупинено.

Наполягаємо провести необхідну роботу з паритетними господарськими органами щодо призупинення дії таких наказів на залізницях, підприємствах, у структурних підрозділах**»**.

ПРОФСПІЛКА ДОПОМОГЛА

ЦИФРА

729 **тис. грн.** – таку суму **на вимогу правової інспекції праці Ради профспілки** повернуто працівникам у 2012 році за 4171 випадок безпідставного позбавлення преміальних виплат або їх навмисних недоплат.

● «Виявивши, що наказ про встановлення неповного (чотириденного) робочого тижня на березень для всіх працівників Фастівської дистанції сигналізації та зв'язку видано з грубим порушенням частини 3 ст. 32 КЗпП, правовий інспектор праці Ради профспілки на Південно-Західній залізниці **Анатолій Кашперовецький** вніс подання керівництву дистанції про його скасування. У результаті наказ було скасовано, а 224 працівникам збережено 140 тис. грн. заробітної плати, які б вони недоотримали у результаті дії наказу», – повідомив старший електромеханік, голова профорганізації Фастівської дистанції сигналізації та зв'язку **Володимир МОСТИЦЬКИЙ**.

● «Защищены права 141 члена профсоюза, которым возвращено незаконно удержанных 65,8 тыс. грн.; отменено семь незаконно изданных приказов; выплачено без малого 50 тыс. грн. за часы сверхурочной работы – таков прошлогодний итог деятельности внештатной правовой инспекции труда Луганского теркома профсоюза. Так, после обращения работников Луганской дистанции электроснабжения в ходе проверки выявлено почти 2 тыс. часов сверхурочной работы, за которые 31 работнику было доплачено 45 тыс. грн.», – проинформировала заместитель председателя Луганской территориальной профорганизации **Любовь ГОРБЕЛЕВА.**

● «На вимогу профкому Конотопської дистанції сигналізації та зв'язку Південно-Західної залізниці адміністрацією було зроблено перерахунок і доплачено 593 грн. електромеханіку зв'язку за виконання обов'язків тимчасово відсутнього працівника без звільнення від основної роботи за грудень 2012-го та січень п. р.», – поінформував старший електромеханік, голова профорганізації Конотопської дистанції сигналізації та зв'язку **Владислав ЗБОРОВСЬКИЙ**.

Газета «Магістраль», № 20 (1806) 16–22 марта 2013 г.

(статья «Диалог продолжается» публикуется с незначительными сокращениями)

«С апреля текущего года на железных дорогах Украины не будет использоваться право на введение режима неполной четырехдневной рабочей недели. О том, что в Укрзализныце уже принято такое решение, и в ближайшее время его доведут дорогам и предприятиям отрасли, проинформировал Генеральный директор Укрзализныци Сергей БОЛОБОЛИН на заседании Совета профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Украины, которое состоялось 12 марта. На этой встрече, которая прошла в рамках социального диалога, Сергей Петрович озвучил и прокомментировал ряд важных для железнодорожников вопросов: рост заработной платы, обеспечение социальных гарантий, жилищную программу и т. д.

...Генеральный директор уделил внимание наиболее интересующему железнодорожников вопросу – росту заработной платы:

– Все знают, что вторая половина 2012 г. была особенно сложной для наших железных дорог из-за падения объемов погрузки и перевозок в целом, а особенно транзита (более чем на 17 %). Такого не наблюдалось последние 10 лет. Результат неутешительный: мы не получили те доходные средства, которые планировали получить. И речь идет о серьезных суммах. Тем не менее, в прошлом году мы постарались выполнить все социальные обязательства, которые брала на себя администрация железнодорожного транспорта. Будем идти таким путем и в году нынешнем.

По словам главного железнодорожника страны, все были изначально проинформированы о том, что повышение заработной платы напрямую увязывалось с вопросом повышения тарифов на грузовые перевозки. Сводным финансовым планом железных дорог Украины на 2013 г. предусматривалось ежемесячное повышение тарифов на грузовые перевозки, начиная с 1 марта, на 1,9 %. В целом оно должно было составить за год 9,2 %, что могло принести в казну отрасли дополнительно 3 млрд грн.

К сожалению, этого не случилось. Всего несколько дней назад, после третьего по счету пересмотра финансового плана железных дорог, уже заложены другие цифры. А это значит, что доходная часть бюджета железных дорог может быть ориентировочно пополнена всего на 1,3 млрд грн. В разрез с запланированным отрасль недополучит около 1,7 млрд грн., а это значит, что возникла необходимость пересмотреть все расходные статьи финплана.

Тем не менее Укрзализныця, по словам Сергея Болоболина, не намерена отказываться от планов повышения заработной платы работникам стальных магистралей. Были изысканы возможности и принято решение, что оклады и тарифные ставки будут повышаться в 2013 г. три раза на 5 %. А именно: первое повышение произойдет не в апреле, а с 1 мая, затем с 1 августа и с 1 декабря.

– По нашим расчетам,– продолжил Сергей Петрович,– в этом году на повышение средней заработной платы в отрасли (из тех 1,3 млрд грн., которые потенциально должны поступить от повышения тарифов) будет направлен 1 млрд грн. Поэтому социальная ответственность Укрзализныци проявляется тут в полной мере.

Планируется, что средняя зарплата в отрасли на конец нынешнего года составит 4136 грн., что на 10 % больше, чем аналогичный показатель в 2012 г. Руководитель отрасли отметил, что со всеми железнодорожниками желал бы, чтобы этот процент был еще выше, но есть определенные экономические рамки. Также Сергей Петрович обратил внимание на то, что, к сожалению, производительность труда в отрасли не растет даже на уровне с зарплатой. Ведь с точки зрения экономики несколько нелогичное соотношение наблюдается за прошедший 2012 г. и за предыдущие годы. Так, при росте заработной платы на 14,4 % производительность труда поднялась всего на 2,7 %!

По итогам работы за 2012 г. в апреле железнодорожникам будет выплачена «тринадцатая» заработная плата в размере 50 % от оклада. Что еще раз подтверждает, что Укрзализныця изыскивает любые возможности для того, чтобы обеспечить хоть мало-мальское улучшение финансового положения железнодорожников, несмотря на все трудности.

На заседании Совета профсоюза Сергей Болоболин порадовал еще одной приятной новостью. Укрзализныця предприняла все возможные меры для экономии средств и ресурсов, чтобы с 1 апреля не прибегать к установлению режима сокращенной рабочей недели.

– Хочу, чтобы все понимали: увеличение заработной платы и отмена четырехдневки не происходит за счет сокращения рабочих мест. За этот период мы хорошо поработали, сэкономив своими силами ресурсы и денежные средства. Например, дизельного топлива с начала года было сэкономлено 5 тыс. тонн. И это только один из показателей,– заявил Сергей Болоболин.

Еще одна тема из наболевших и обсуждаемых железнодорожниками – якобы возможные сокращения при реструктуризации предприятий и изменении их технологии работы. О необоснованности таких страхов сказано уже не один раз и написано не одну статью. **Но все же руководители отрасли и профсоюза отмечают, что основной задачей реформирования было и остается сохранение кадрового потенциала... 8 февраля 2013 г. был издан приказ Генерального директора Укрзализныци, о том, что теперь любое решение о реструктуризации предприятия может приниматься на уровне не ниже начальника дороги и лишь после защиты этого приказа в Укрзализныце. Руководство дороги должно предоставить подробный отчет о каждом человеке на предприятии, которое реструктуризируется, кому и где предложили трудоустройство, кого необходимо переквалифицировать и т. д. Такие приказы будут поддерживаться в Укрзализныце, если по каждому человеку будет принято взвешенное решение.**

Также 11 января было дано указание на дороги и на предприятия железнодорожного транспорта о назначении работников из числа юридических служб и отделов, ответственных за защиту трудовых прав железнодорожников. Таким образом в соответствии с требованиями профсоюза со стороны администрации было сделано все возможное относительного этого вопроса. Но о результатах говорить пока рано...

Стр. **2**

ДЕНЬ ЗА ДНЕМ
Хроніка подій

14 березня заступник Голови профспілки В.Лесько взяв участь у засіданні СПО профспілок, а також провів зустріч із трудовим колективом вагонної дільниці Київ-Пасажирський Південно-Західної магістралі з приводу виконання вимог профспілки до Кабміну та Укрзалізниці, а **20 березня** разом з правовим інспектором праці Ради профспілки М.Бєльченком взяв участь у засіданні робочої групи Укрзалізниці щодо розгляду питання удосконалення проекту контракту провідникам пасажирських вагонів та розгляду пропозицій змін і доповнень до нього.

19 березня завідувач відділу соціально-трудових відносин і побутової роботи О.Мушенок взяв участь у засіданні правління Фонду соціального страхування від нещасних випадків на виробництві та професійних захворювань, а провідний фахівець відділу Я.Мальський – у засіданні комісії Укрзалізниці з питань управління майном.

20 березня перший заступник Голови профспілки М.Сінчак взяв участь у засіданні оргкомітету з підготовки до Всесвітнього дня охорони праці (28 квітня), що проводилося Держгірпромнагляду. Затверджено Звернення, а також план заходів з підготовки та проведення Дня охорони праці.

20 березня правовий інспектор праці Ради профспілки М.Абрамова взяла участь у засіданні громадської ради при Державній інспекції з питань праці.

НАПЕРЕДОДНІ

4 квітня відбудеться засідання Ради профспілки, на якому буде розглянуто та обговорено підсумки виконання у 2012 році Галузевої угоди між Укрзалізницею та профспілками.

Магістраль
ЕКСПРЕС+ТБ
ДИАЛОГ ПРОДОЛЖАЕТСЯ
Реформування галузі – соціальну спрямованість!
У НОМЕРІ:
ЗДОРОВ'Я
СПОЖИВАЧ
ТЕЛЕГІД
РОЗМОВА В ЮРТІ

Окончание.
Начало на 1-й стр.

Сергей Болоболин также рассказал, что **по просьбе профсоюза в ходе реформирования будет создано управление социального развития.** А пока для всестороннего поддержания эффективного и продуктивного социального диалога было **решено ввести должность советника начальника дороги по социальным вопросам на всех магистралях. В ближайшее время такой советник появится и в Укрзализныце.**

Еще один актуальный вопрос социальной сферы – целесообразность компьютерного отбора проводников пассажирских вагонов. И руководство отрасли активно совершенствует эту систему. Так, в ближайшее время, по словам Сергея Болоболина, на Львовской железной дороге проведут эксперимент на базе ЛВЧД-1 Львов, где, по мнению специалистов, будет рассмотрена более совершенная форма компьютерного отбора проводников.

На протяжении последних трех месяцев активно исследуются условия работы локомотивных бригад. Уже много лет не могут принять решение о целесообразности работы железнодорожников на удлиненных плечах. По словам Сергея Петровича, в планы на 2013–2014 гг. включена научно-исследовательская работа относительно максимально допустимой продолжительности беспрерывной работы локомотивных бригад. По результатам этой работы будет принято соответствующее решение, и если исследования покажут необходимость корректировки времени работы, это непременно будет сделано.

Еще одной труднопродвигаемой темой, которую поднимает перед Кабмином профсоюз, является погашение долга Укрзализныце государственным предприятием «Уголь Украины» за перевозку угля в 2009–2010 гг. Еще в 2011 г. Укрзализныця получила судебное решение по делу о долгах ГП «Уголь Украины» в свою пользу, не говоря уже о рассрочках платежа. Но проблема не решена до сих пор. По мнению Генерального директора, единственный реальный шанс на сегодняшний день изменить сложившуюся поистине тупиковую ситуацию – погашать долг путем зачета за электроэнергию.

– Вот те основные вопросы, которые были поставлены в январе этого года, – такими словами завершил свое выступление Генеральный директор Укрзализныци Сергей Болоболин. – Хочу также поблагодарить руководство и членов профсоюза за понимание и активное участие. Именно благодаря вам диалог продолжается до сих пор и будет вестись на всех уровнях и в будущем. Я верю, что, идя к людям, нужно говорить действительные и конкретные вещи. Это на сегодня наши с вами общие задачи. Я благодарен за сегодняшний разговор. И готов прийти на встречу в любое время для решения вопросов железнодорожной отрасли.

«Магістраль», № 20 (1806) 16–22 марта 2013 г.

Діалог продовжується

Закінчення.
Початок на 1-й стор.

ГОЛОВА ПРОФСПІЛКИ В.ТКАЧОВ акцентував увагу присутніх на найголовніших і принципових моментах у розгляді цього питання.

Так, у грудні минулого року заробітна плата працівників залізниць зменшилась на 6 % порівняно з попереднім місяцем, у той же час як, незважаючи на кризу, в цілому по галузях економіки України вона зросла на 8 %. Чисельність працівників порівняно з 2012-м зменшується на 4,9 %, а фонд оплати праці зростає лише на 4,6 %. А це може потягнути за собою зменшення розміру премій, скасування окремих доплат і надбавок, несплату за надурочні години роботи та інше.

Але найбільшу соціальну напругу у колективах сьогодні викликає питання зайнятості, зауважив В.Ткачов: «Як можна пояснити людям, що при зменшенні обсягів перевезень на 5 % необхідно скоротити 10 % працюючих і, крім цього, зекономити ще 20 % робочого часу?! Сьогодні посадові особи багато говорять, що звільнення працівників не буде. Думаю, що мова йде про звільнення працівників за скороченням чисельності чи штату. Проте у нас є досить прикладів, коли залізничників примушують писати заяви про звільнення саме за власним бажанням або за угодою сторін. А останнім часом з'явилися нові «підходи до вирішення проблеми» – звільняти працівників за п. 6 ст. 36 КЗпП у зв'язку з відмовою працювати у нових умовах при змінах в організації виробництва та праці. Викликає подив позиція Укрзалізниці з приводу того, що, мовляв, немає необхідності в розробці програми зайнятості. Але, як відомо, до штату на залізницях не вистачає 15,2 тис. осіб, а до нормативу – 39,2 тис., тож про яке скорочення чисельності йдеться?! Сьогодні, на жаль, неможливо знайти підприємства чи організації, де б забезпечувався достовірний облік та оплата робочого часу. Тому вважаю, – наголосив Голова профспілки, – що до тих пір, поки керівники залізниць і структурних підрозділів не будуть нести за це дисциплінарну та матеріальну відповідальність, порядку і справедливості не буде!».

У доповіді приведено вражаючі цифри з приводу правового свавілля щодо дотримання трудового законодавства. Так, протягом минулого року правовими інспекторами праці Ради профспілки виявлено майже 5,5 тис. порушень трудового законодавства та невиконання окремих пунктів Галузевої угоди і колдоговорів. Було скасовано 361 незаконно виданий наказ роботодавців, працівникам повернуто недоплачених або незаконно утриманих коштів на загальну суму близько 6 млн грн. І це лише вибіркові перевірки, які не охоплюють всього спектру трудових відносин. Це свідчить про те, що Укрзалізниця, керівники залізниць практично усунулися від контролю за дотриманням трудового законодавства у галузі, тому вкрай важливим і своєчасним є рішення щодо підтримки пропозиції нашої профспілки – призначення фахівців з числа працівників юридичних служб відповідальними за даний напрямок роботи. Сподіваємося, що це сприятиме посиленню законності на залізницях. Також ми позитивно оцінюємо наміри створення департаменту або управління соціального розвитку в системі АТ «Укрзалізниця» вже на першому етапі реформування залізничного транспорту, зазначив В.Ткачов.

На жаль, надані профспілкою пропозиції щодо контрактної форми трудового договору Укрзалізницею не були враховані, тому домагатимемося, щоб до нашої думки прислухалися.

Профспілка наполягає також на розробці механізму доведення структурним підрозділам залізниць фінансово-економічних показників у залежності від обсягів роботи та штатної чисельності працівників. Адже фінансово-економічні показники структурним підрозділам, як правило, доводяться залізницями не до початку планового періоду, а в окремих випадках – навіть по факту після закінчення цього періоду, до того ж вони часто базуються не на обсягах роботи та штаті працівників, а на наявності фінансових ресурсів. Тож наслідком цього є масові необліковані надурочні години роботи та необґрунтована економія фонду оплати праці.

В.Ткачов торкнувся й проблеми доцільності у подальшому комп'ютерного відбору провідників пасажирських вагонів: «На підставі тих відгуків, які ми маємо від працівників пасажирського господарства, комп'ютерний відбір поїзних бригад не виправдав сподівань, покладених на цю систему. З іншого боку, його запровадження негативно відобразилося на згуртованості поїзних бригад, технічному утриманні вагонів, підвищенні кваліфікації працівників, якості обслуговування пасажирів тощо. Вважаю, що цю проблему потрібно вирішувати не в кабінетах, а за участі начальників поїздів і провідників. На нашу думку, комп'ютерний відбір доцільно проводити по бригадах, що дозволить начальникам поїздів ефективніше керувати бригадами та підвищить відповідальність як колективів, так і кожного провідника».

Роз'яснення Укрзалізниці з приводу надання доплат і додаткових відпусток за результатами атестації робочих місць направлено на залізниці. Будемо контролювати, щоб воно виконувалось.

Актуальним залишається питання щодо застосування порядку фінансового забезпечення проїзду залізничників у виробничих потребах. «Попри запевнення Укрзалізниці про відсутність проблем у цьому питанні, у нас є чимало сигналів про те, що розрахункових карток немає, аванси на квитки працівникам не надаються, і вони за власні кошти купують квитки для проїзду залізничним транспортом за службовими потребами або під тиском адміністрації отримують і використовують з цією метою форму № 4 для проїзду за особистими потребами. При цьому їм не компенсується податок за її придбання. Тож контроль з боку профспілки за вирішенням цієї проблеми не зменшиться», – запевнив В.Ткачов.

Все більшої гостроти набуває тема застосування нетипових форм зайнятості на роботах, пов'язаних із перевезеннями і забезпеченням безпеки руху. Треба обов'язково аналізувати економічну доцільність передачі конкретних робіт стороннім організаціям і в жодному разі не можна допускати, щоб ці затрати значно зростали, що, на жаль, вже відбувається на практиці. Адже це призведе до збільшення експлуатаційних витрат, наголосив Голова профспілки.

Підсумовуючи аналіз виконання вимог, висунутих профспілкою до Укрзалізниці, В.Ткачов зазначив, що актуальні питання поступово вирішуються. Він висловив сподівання, що з реалізації деяких злободенних проблем також буде знайдено позитивне рішення та запевнив присутніх у тому, що профспілка залізничників і транспортних будівельників України цілеспрямовано та принципово відстоюватиме інтереси спілчан.

В обговоренні взяли участь голови дорожніх профорганізацій: Одеської залізниці – Анатолій Прокопенко, Донецької – Вадим Бубняк, Південної – В'ячеслав Залозних, голови територіальних профорганізацій: Ужгородської – Ярослав Афтанас, Полтавської – Марина Маслак, Дніпропетровської – Віталій Терещенко, Івано-Франківської – Богдан Грицак, Жмеринської – Юрій Андрушков, Іловайської – Микола Уваров.

Зазначивши, що з Укрзалізницею триває продуктивний діалог, водночас переважною більшістю голосів членів Ради профспілки було затверджено пункт постанови щодо вступу профспілки залізничників і транспортних будівельників у колективний трудовий спір з Урядом України. Адже на вимоги профспілки Кабмін відповіді не надав – Рада профспілки отримала відповідь від Мінінфраструктури, у якій, на жаль, не йдеться про вирішення зазначених у вимогах проблем. До того ж відповідь було отримано із недодержанням встановлених законодавством термінів розгляду звернення (вимог профспілки до Кабінету Міністрів України). Затверджено примирну комісію від профспілки у складі президії Ради профспілки.

Інф. «ВІСНИКА»

Із виступів учасників засідання Ради профспілки

Ярослав АФТАНАС, *голова Ужгородської територіальної профорганізації:*

– Просимо вирішити питання щодо врахування всієї роботи (навантаження, вивантаження, прийом, здача) з іновагонами колії 1435 мм та прийому і здачі вагонів по колії 1520 мм в основні показники роботи дирекції. Дані обсяги не враховуються жодними чинними нормативами розрахунку контингенту прикордонних станцій та впливають на визначення рівня продуктивності праці за основними професіями. Цю роботу виконують по колії 1435 мм працівники станцій Страбічево, Ключарки та Батєво Ужгородської дирекції Львівської залізниці.

Крім того, на прикордонних станціях Ужгород, Чоп, Батєво, Дяково з-за кордону приймаються та передаються (на треті країни) понад 1600 вагонів, відповідно, працівниками проводиться введення інформації для одержання перевізних документів. На цій роботі зайнято 195 осіб, робота яких також не облікована.

Нам говорять – у вас 100 осіб зайвих до об'єму роботи. А якщо врахувати дану роботу, то майже 100 осіб нам не вистачає!

Роками не працює Закон України «Про залізничний транспорт», натомість залізниці справно перераховують до бюджету всі належні платежі. Вважаю, що наразі пора вже ставити питання перед Урядом про виконання цього Закону, де записано, що держава повинна виділяти кошти на придбання рухомого складу.

Ще одне питання: як сьогодні можемо працювати, не маючи затвердженого фінансового плану на 2013 рік?! Тому треба домагатись затвердження фінансового плану вчасно, щоб залізниці могли нормально працювати в законодавчому полі.

Анатолий ПРОКОПЕНКО, *председатель Одесской дорожной профорганизации:*

– Длительное время в подразделениях дороги работникам более 40 профессий, занятым на работах с вредными и тяжелыми условиями труда, которые указаны в постановлении КМУ от 17.11.1997 г., № 1290, и еще более 50 профессий, не указанных в этом постановлении, не предоставляются на основании аттестации рабочих мест дополнительные отпуска. Это связано с отсутствием средств на эти цели в финансовом плане дороги, а также запоздалым его утверждением.

Из-за отсутствия финансирования не производится и компенсация работникам проезда в производственных целях. Выявлены случаи, когда администрация обязывает работников приобретать для служебных поездок форму № 4 – для личных надобностей.

Все более широкий размах приобретает применение нетипичных форм занятости, в частности, планируемое в моторвагонных депо Христиновка и Одесса-Застава I. Применение аутсорсинга в других подразделениях дороги вызвало массовые возмущения тем, что с нашими бывшими работниками не оформлены трудовые отношения, и они юридически и социально не защищены (их трудовые книжки находятся дома). И самое главное – в этом нет финансовой выгоды для дороги. Яркий пример – передача под охрану железнодорожных объектов сторонним фирмам, от чего расходы только увеличились.

Все проводимые мероприятия по оптимизации кадров не учитывают необходимости установления и соблюдения нормативной численности, обязательности выполнения технологических процессов в полном объеме, обеспечения охраны труда и безопасности движения поездов. На фоне неукомплектованности штата до структурных подразделений доведены задания по 10 % сокращению независимо от объема перевозок и работы. Непонимание у людей вызвало также повсеместное применение четырехдневной рабочей недели, причем даже в подразделениях, где численность напрямую не связана с объемом перевозок (дистанции пути, сигнализации и связи, электроснабжения).

До сих пор не доведены плановые финансово-экономические показатели на 2013 год, вместо этого в структурные подразделения направляются лимиты по фонду оплаты труда, что лишает работников получения заработной платы в полном объеме.

Вывод таков: ограничение финансирования ставит под сомнение обещания Укрзализныци по выполнению протокольных решений.

Хочу сказать еще об оценке труда железнодорожников. Думаю, было бы справедливо к государственным праздникам за честную и добросовестную работу нашим труженикам сказать спасибо и вручить награды отрасли, правительства, государства. Неужели это так сложно или дорого? Не хотелось бы верить в то, что поощрения будут только к профессиональному празднику, дата проведения которого, кстати, несмотря на все ходатайства и принятые решения, так и не перенесена...

Марина МАСЛАК, *председатель Полтавской территориальной профорганизации:*

– Четыре основных вопроса задают сегодня нам работники. Прежде всего, будет ли повышение заработной платы? Конечно, интересует не повышение тарифных ставок, а увеличение фонда оплаты труда и, думаю, что нужно каждому руководителю дать право распоряжаться этим фондом: пусть он принимает решение, как экономить, с учетом конкретного объема работы. На два вопроса мы получили сегодня ответ: это отмена четырехдневки и выплата «13-й» зарплаты в размере 50 % тарифной ставки (должностного оклада). Если кто-то не хочет замечать проблем, это не значит, что их не существует. Понятно, что наиболее легкий путь снижения расходов и высвобождения средств для проведения реформ – это уменьшение зарплаты. Только нужно помнить о реальных людях – мощном коллективе железнодорожников, которые уважают себя, свой труд и любят профессию.

На заседаниях профкомов и президиума теркома пришли к мнению – необходимо отменить систему компьютерного отбора проводников. Ведь ставя цель – борьбу с коррупцией, мы реально получили массу негативных результатов. Вагон – это второй дом проводника, потому считаем, что формирование бригад должно проходить с учетом профессионального уровня работников. А при введении автоматизированной системы мы попросту потеряли хозяина вагона...

Вадим БУБНЯК, *председатель дорожной профорганизации Донецкой железной дороги:*

– Диалог между руководством Укрзализныци и нашим профсоюзом ведется, и это дает нам определенную уверенность в решении проблем, зафиксированных в наших требованиях.

Острых вопросов достаточно. Так, не имея до настоящего времени решений государственных органов, регулирующих деятельность железнодорожного транспорта, в структурных подразделениях проводится работа по оптимизации штата работающих. Это сводится к уменьшению

Із виступів учасників засідання Ради профспілки

среднесписочного состава работающих на 10 % в первом полугодии 2013 г. Для Донецкой это 6095 человек, и такое количество мы не перекроем ни намеченным увольнением работающих пенсионеров, ни за счет так называемой естественной убыли. Трудоустройство за счет внутреннего перемещения на вакантные должности тоже проблематично, поскольку делать это надо с привязкой к месту жительства. Не дает уверенности и переобучение высвобождаемых работников (основная их часть – женщины), поскольку не определен перечень необходимых профессий. Недосодержание штата работников из-за запрета на прием – одна из причин работы в выходные дни и сверхурочно. Только за два месяца т. г. допущено более 211 тыс. чел.-часов работы сверх нормы. Считаем, что к оптимизации руководству отрасли следует подходить более осторожно и взвешенно, а не ставить заранее невыполнимые задания перед руководителями дорог. Необходимо пересмотреть ранее доведенные задания по оптимизации, уменьшив численность высвобождаемых работников, и перенести сроки этих мероприятий на более позднее время.

Все требования профсоюза к Укрзализныце справедливы и обоснованны, и, следовательно, они должны быть полностью удовлетворены. Генеральный директор заверил, что так и будет.

Чего нельзя сказать о выполнении требований профсоюза к Кабмину. Ответ, полученный от Мининфраструктуры, читали все и, согласитесь, что это отписка, в которой были даны лишь заверения и комментарии, а никаких конкретных мер принято не было. Нашей отрасли в сложившейся ситуации не обойтись без государственной поддержки. Так, требуют государственного урегулирования такие глобальные вопросы, как приобретение подвижного состава и модернизация железнодорожных линий за счет средств госбюджета, компенсация затрат от перевозок льготных категорий пассажиров, погашение задолженности по бесплатной перевозке угля для ГП «Уголь Украины», сохранение отраслевых медучреждений, достойная зарплата...

***Виталий ТЕРЕЩЕНКО**, председатель Днепропетровской территориальной профорганизации:*

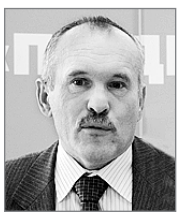
– Анализируя ответы Мининфраструктуры и Укрзализныци на требования профсоюза, приходим к неутешительным выводам. При ссылках на отсутствие государственной поддержки отрасли через госбюджет, несостоятельность местных бюджетов в решении вопросов развития железнодорожного транспорта, в ответах Укрзализныци говорится о проведении мероприятий, предполагающих сокращение штата и численности работающих – при условии внедрения новых технологий, усовершенствования технологических процессов, модернизации производства, новой системы управления, которые необходимо будет финансировать. И затраты эти существенны.

Возникает закономерный вопрос: а где же брать средства на решение производственных задач и социальных проблем? Может, все это будет финансироваться за счет средств целевого фонда инвестиционных ресурсов, который должен быть создан в соответствии со ст. 10 Закона Украины «О железнодорожном транспорте» для решения общеотраслевых проблем развития железнодорожного транспорта при Укрзализныце, или это будет решаться за счет дорог, за счет экономии на зарплате работников или кредитов? Нами еще не забыта ситуация с банком «Барклай», когда из-за 9 млрд грн. долга по кредиту этого банка железнодорожникам отказывали в повышении заработной платы. И не потому ли игнорируется п. 3.2.1 Отраслевого соглашения: «Домагатися підвищення заробітної плати залізничників не нижче темпів зростання заробітної плати в галузях економіки та забезпечувати підвищення рівня заробітної плати не менше ніж на 25 % щороку»? В 2012-м железнодорожники по уровню заработной платы среди отраслей экономики занимали 10–11-е место, а в конце года, в декабре – уже 15-е. Отвечая на п. 9.1 требований профсоюза, Укрзализныця сообщает, что в связи с экономическими и финансовыми трудностями в 2013-м заработная плата будет повышена на 15,8 %. При этом в ответе указывается, что проектом сведенных финансовых планов дорог на 2013 год предусмотрено обновление подвижного состава за счет привлеченных и собственных средств на 2,6 млрд грн. За счет чего будут формироваться эти средства? Возможно, сегодня они формируются за счет нашей работы в режиме неполной рабочей недели, отпусков без сохранения заработной платы?! Действительно ли существует план Укрзализныци на 15 нерабочих дней в первом квартале или указание об уменьшении фонда оплаты труда на 10 %? А, может быть, эти решения принимаются на местах? Не являются ли эти мероприятия, а также работа по оптимизации кадров к объему перевозок (проще говоря, сокращение штата и численности работников) предвестниками банкротства железных дорог?

Не совсем понятен подход к вопросу введения неполной рабочей недели. Согласно требованиям ст.ст. 32 и 56 КЗоТ Украины: «неполный рабочий день вводится при наличии изменений в организации производства с технико-экономическими обоснованиями», чего зачастую у нас нет. И в основном страдают работники, не связанные с прямым обеспечением безопасности движения поездов – как правило, социально незащищенные – многодетные семьи, матери-одиночки, молодые работники и люди предпенсионного возраста. Правильно ли это?

Не разделяем оптимизма Укрзализныци в рассмотрении требований п. 7 о разрешении вопроса контрактной формы трудового соглашения. Потому поддерживаем требование профсоюза к Укрзализныце об отмене постановления Кабмина от 15.07.1997 г., № 764.

За 20 лет существования Укрзализныци так комплексно и жестко не применялись административные меры к работникам отрасли. Без учета роста объемных показателей. Без дополнительных льгот для высвобождаемых работников... Есть о чем задуматься.



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

– Сьогодні на порядку денному дуже важливе, актуальне питання, і вирішувати його треба принципово.

Вимоги нашої профспілки до Кабміну та Укрзалізниці є необхідними і своєчасними, хоча насправді деякі пункти вимог є вже навіть і запізнілими. Сьогодні найбільш актуальне питання, що викликає соціальну напругу в колективах, – проблема зайнятості. На думку Укрзалізниці, вивільнені працівники повинні пройти перепідготовку за рахунок залізниць і бути працевлаштованими на залізничних вузлах, де вони працювали. Однак понині невідомо, на які спеціальності, в якій кількості слід навчати людей.

Реформування набирає обертів все більше і більше, але, на жаль, профактив мало обізнаний з даного питання. Керівництво Укрзалізниці неодноразово заявляло, що всі кроки під час реформування будуть здійснюватись за участі профспілки. Шановні колеги, страшно, що може так статися, коли, як сніг на голову, скажуть: буде так і так, і ми, профспілка, уже нічого не зможемо зробити...

З питання про порядок фінансового забезпечення проїзду залізничників у виробничих потребах було багато висловлювань: справді, чимало проблем є. На залізницях є відповідні накази, зокрема, якщо є залізничне сполучення, то працівник повинен дістатися ним, якщо немає – тоді відшкодовуються гроші за проїзд автомобільним транспортом. Але бувають випадки, коли сполучення є, а багато поїздів скасовано. Чим доїжджати на об'єкти? Складається враження, що хтось категорично не хоче у ці питання вникати. А якщо з цього приводу працівники не будуть виїжджати на об'єкти, тоді побачимо, які будуть наслідки для роботи...

Щодо контрактної форми трудового договору. Дійсно, питання непросте і складність полягає ще й в тому, що адміністрації зараз легко звільнити працівників, у першу чергу, провідників: закінчився термін контракту – і йди, куди хочеш. Якщо ми зараз розробляємо типову форму, то обов'язково слід вказати, що з працівником, який відпрацював 2–3 терміни, можна продовжити працювати на постійній основі.

Зауважу також, що, на жаль, ще не вирішено питання щодо додаткових пільг і соціальних гарантій для працівників, які звільняються у зв'язку з реформуванням галузі.

***Юрий АНДРУШКОВ**, председатель Жмеринской территориальной профорганизации:*

– Есть ряд важных моментов.

Проводится сокращение ряда станций. Однако экономический эффект от этого не рассчитан, как и то, в какую сумму все это выльется. И никто не даст гарантий, что завтра станцию не нужно будет снова открывать, вложив уже гораздо больше средств...

Применение аутсорсинга тоже относится к оптимизации. Ведь, привлекая стороннюю фирму, надо сокращать наших работников. Такой факт: фонд оплаты труда работников, производящих уборку помещений вокзала станции Жмеринка, составляет до 100 тыс. грн., а сторонней фирме только за январь т. г. выплачено 200 тыс. грн. Где экономия?!

К сожалению, не на всех предприятиях проведена аттестация рабочих мест. Руководители утверждают, что не платят и не дают отпусков по результатам аттестации, потому что нет денег на ее проведение. Но как быть работникам, ведь завтра они, к примеру, не смогут оформить себе льготную пенсию!

Ведомственная медицина находится на грани развала. Сейчас стоит вопрос о передаче железнодорожной больницы городу. Вот это очень тревожит наши коллективы.

Спущен на тормозах вопрос проезда железнодорожников по производственной необходимости: люди покупают билеты за свои деньги. А путейцы, связисты, энергетики добираются до объектов попутками, личным транспортом, потому что электропоезда сократили, транспорта на предприятиях нет, как, впрочем, и бензина...

По-прежнему проводятся селекторные совещания после 18, а то и после 20 часов, а оплаты за это по-прежнему нет... Как и за работу на снегоборьбе: немного оплатили путейцам, остальным – ни копейки. А ведь зимы у нас суровые и непредсказуемые...

***Николай УВАРОВ**, председатель Иловайской территориальной профорганизации:*

– Железнодорожники должны обеспечивать в полном объеме перевозочный процесс при безусловном обеспечении безопасности движения, и прежде всего – здоровья работающих. А нашу ведомственную медицину правительство в который раз пытается отобрать! Донецкая, Днепропетровская и Винницкая области попали под так называемый пилотный проект, по которому ведомственная медицина должна перейти в коммунальную собственность.

На станции Иловайск одна-единственная в городе больница, ближайшие расположены в 24 км – в Харцизске, а в связи с отменой электричек, автомобильных маршрутов добираться туда трудно. Да и опыт показывает, что железнодорожникам, членам их семей и нашим ветеранам получить там медицинскую помощь проблематично, а о страховой медицине вообще придется забыть.

Приведу цифры. За 2012-й в стационарах железнодорожной больницы пролечено до 3 тыс. человек, из них 65 % женщин. За январь и февраль т. г. в нашей поликлинике обслужено более 34 тыс. человек, из них на профосмотре – около 4 тыс., а более 15 тыс. пациентов находятся на диспансерном учете. Имеем и такой факт: в конце декабря 2012-го была закрыта санитарно-эпидемиологическая станция. А где проходить медосмотр персоналу детской здравницы, осматривать детей при отправке в лагерь? А санитарный контроль за здоровьем лиц, переезжающих границу, кто будет осуществлять?

Еще факты: в январе уже закрыт гинекологический стационар, а в городе 60 % женщин; ликвидирована экстренная круглосуточная хирургическая служба... Сейчас наш медперсонал в ночное время и выходные дни на добровольных началах оказывает людям необходимую медицинскую помощь...

Реформу можно и нужно проводить, если есть альтернатива ведомственной медицине. Не нужно ничего изобретать! Пилотный проект в виде амбулаторий на железнодорожном узле, которые будут работать с 8 до 17, суббота и воскресенье – выходной (!), не может стать альтернативой налаженной работе.

По данному вопросу мы обратились к Премьер-министру, губернатору Донецкой области, подкрепив письма подписями 9 тыс. жителей Иловайска. Звонили на «горячую линию» Президента и получили ответ: все отправлено в облгосадминистрацию для решения данного вопроса. Я уверен, что если руководство Укрзализныци и Мининфраструктуры примут решение оставить в прежнем виде нашу ведомственную больницу не только на этот год, но и далее, то так оно и будет! Надеюсь на положительное решение этой острой проблемы.

***Вячеслав ЗАЛОЗНЫХ**, председатель дорожной профорганизации Южной железной дороги:*

– Зарплата в 2012-м в отрасли увеличилась на 14,4 %, но за последние четыре года на 25 %, как указано в Отраслевом соглашении, повышения ни разу не было. Кто определил повышение тарифных ставок и должностных окладов в 2013-м на 15,8 %? Почему мы всегда на первое место ставим какие-то другие интересы, а человека оставляем на второй план? Ведь все прекрасно понимают, что если человек не будет обеспечен работой, зарплатой, то с него и требовать нечего. Мы теряем авторитет железнодорожников, специалистов. Давайте вспомним то время, когда специальность железнодорожника действительно ценилась. Хотя я понимаю, что трудно сегодня Сергею Петровичу, и мы с вами должны подставить ему плечо. А в том, что мы можем это сделать, я убежден.

По поводу приказа № 185, я не знаю, как у других, но у нас на дороге с проводниками большая проблема. Но давайте все-таки подведем черту под этим приказом. Мы предлагаем, чтобы руководители вагонных участков получили право формировать поездные бригады, т. к. действующая система не дала положительного результата в вопросах повышения культуры обслуживания пассажиров.

По п. 11 требований профсоюза к Укрзализныце – обеспечить предоставление работникам, занятым в тяжелых и вредных условиях труда, соответствующие льготы и компенсации (отпуска, дополнительная плата и др.), если это подтверждается аттестацией рабочих мест, независимо от того, включены ли эти профессии в Списки, утвержденные Кабмином, – дорпрофсож готовит предложения по внесению дополнений и изменений в наш дорожный колдоговор.

Начинаем год с отпусками без содержания, неполной рабочей неделей и еще добавилась оптимизация. В 1-м квартале этот вопрос решили за счет естественного оттока, переобучения, но во 2-м придется тяжеловато. Мы проводим встречи в коллективах и изучаем ситуацию...

Щодо виконання вимог профспілки до Укрзалізниці

Закінчення. Початок на 1-й стор.

З МЕТОЮ УСУНЕННЯ ПОРУШЕНЬ та своєчасного забезпечення оплати проїзду працівників залізничного транспорту за службовими потребами керівник галузі С.БОЛОБОЛІН зобов'язав начальників залізниць і керівників підпорядкованих підприємств:

- розширити закупівлю та практику застосування банківських платіжних карток для придбання проїзних документів через POS-термінали у встановленому порядку;
- не допускати випадків примушення працівників виписувати приміські квитки форми 4 за відсутності особистої потреби в працівника, враховуючи, що використання цих квитків згідно з Галузевою угодою передбачено для проїзду від місця проживання до місця роботи, що не виключає можливість за його наявності одночасно використовувати квиток за службовими потребами;
- встановлювати найбільш прийнятні механізми оплати проїзду за службовими потребами, розповсюдити практику використання абонементних квитків, виходячи зі специфіки та місцевих умов роботи в структурних підрозділах залізниць (господарства колії, сигналізації та зв'язку, електрифікації та електропостачання, воєнізованої охорони). Не допускати випадків придбання проїзних документів працівниками за власні кошти, крім випадків негайного виїзду згідно з п. 4 Порядку;
- забезпечити під час планових перевірок ревізорським апаратом залізниць виявлення і розгляд звернень працівників та усунення порушень Порядку, дотримання фінансової дисципліни з надання звітності про витрати на відрядження;

У телеграмі Генеральний директор Укрзалізниці С.Болоболін наголосив, що кожен випадок звернення працівників чи профорганів щодо незадовільного стану оплати проїзду за службовими потребами, порушень положень Галузевої угоди буде розглядатися ним особисто з прийняттям відповідних рішень.

НА ВИКОНАННЯ п. 5 вимог профспілки до Укрзалізниці щодо безумовного виконання керівниками всіх рівнів подань правової і технічної інспекцій праці та профорганів заступник Генерального директора Укрзалізниці О.СЛІПЧЕНКО направив відповідного листа на адресу начальників залізниць та керівників підприємств залізничного транспорту, зобов'язавши:

«1. Посилити контроль щодо забезпечення безумовного дотримання законодавства про працю, забезпечити неухильне дотримання вимог законів України «Про оплату праці», «Про професійні спілки, їх права та гарантії діяльності», інших нормативно-правових актів, що регламентують ці питання.

2. Для безумовного додержання вимог законодавства вживати необхідних заходів щодо забезпечення виконання у повному обсязі покладених на керівників усіх рівнів трудових обов'язків та використання прав, наданих їм законодавством.

3. Розглядати всі подання правової і технічної інспекцій праці Ради профспілки та профспілкових органів.

4. При виявленні порушень вимог трудового законодавства вживати заходів щодо їх усунення та притягнення до дисциплінарної відповідальності осіб, винних у порушенні.

5. Проводити серед працівників залізничного транспорту роз'яснювальну роботу щодо недопущення випадків порушень законодавства.

6. При встановленні неузгодженості позицій між керівниками підприємств залізничного транспорту та правової і технічної інспекцій праці Ради профспілки і профспілкових органів, спірні питання передавати на розгляд Укрзалізниці**».**

Молодь — майбутнє профспілки

Учасники засідання Ради профспілки, що відбулося 12 березня п. р., розглянули важливу тему – про соціальні, економічні та організаційні передумови для життєвого самовизначення і самореалізації молоді профспілки. З цього питання колег поінформував перший заступник Голови профспілки М.СІНЧАК

В ОБГОВОРЕННІ ДОПОВІДІ взяли участь заступник голови Луганської територіальної профорганізації Любов Горбельова та голови молодіжних рад дорожніх профорганізацій: Львівської залізниці – Артем Корольков (спеціаліст дорпрофсожу) та Одеської – Іван Кричкін (слюсар вагонного депо Одеса-Застава І).

За підсумками обговорення ухвалено постанову, у якій зазначається, що на залізничному транспорті та у профспілці залізничників і транспортних будівельників України відбуваються позитивні зміни у напрямку реалізації державної, галузевої та профспілкової молодіжної політики.

Затверджено план заходів щодо виконання Програми підтримки молодих членів профспілки у 2013 році.

Керівництву Укрзалізниці запропоновано: забезпечити дотримання відповідних прав, соціальних гарантій і компенсацій молодим фахівцям; провести аналіз закріплення молодих фахівців на залізничному транспорті, причин дострокових звільнень з роботи; при розробці програми реформування заробітної плати передбачити додаткові мотиваційні чинники для заохочення молоді до роботи на залізничному транспорті; розробити цільову молодіжну програму «Молодь Укрзалізниці» тощо.

Дорпрофсожам і теркомам рекомендовано вжити заходів із посилення контролю за реалізацією відповідних положень Галузевої угоди та колективних договорів – щодо організації працевлаштування молодих фахівців, своєчасної виплати їм матеріальної допомоги у визначених розмірах. Запропоновано також забезпечити контроль за організацією виробничої практики студентів випускних курсів вишів, що навчаються на замовлення підприємств залізничного транспорту.

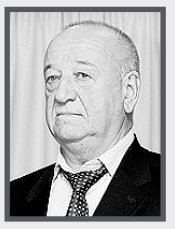
Відділ інформації Ради профспілки

Фотофакт

Фото Олени РОМАНОВОЇ

Голова профспілки В.ТКАЧОВ вручив нагороди – дипломи та цінні подарунки за перемогу в огляді-конкурсі на кращу профорганізацію щодо роботи з молоддю, який проводився у рамках заходів 2012-го – «Року молоді в профспілці», і про що повідомлялося у «ВІСНИКУ» в № 4(615) від 28 лютого п. р. Кращою щодо роботи з молоддю визнано ***дорожню профорганізацію Донецької залізниці****, нагороду отримав її голова В.БУБНЯК (на знімку).*

Пам'яті колеги



Рада профспілки залізничників і транспортних будівельників України глибоко сумує з приводу передчасної смерті голови дорожньої профорганізації Південно-Західної залізниці, Почесного залізничника

ФУРСИ
Анатолія Олексійовича.

Тяжка хвороба підступно обірвала життя нашого колеги... Та у пам'яті всіх, хто знав Анатолія Олексійовича, він назавжди залишиться справжнім життєлюбом, щирою, доброзичливою людиною. Сумуємо і співчуваємо його рідним, близьким і друзям...

Свій трудовий шлях А.Фурса починав помічником машиніста в депо Дарниця 44 роки тому, і понад чверть століття присвятив служінню профспілковій справі – спочатку на посаді голови райпрофсожу Київського відділку залізниці, а до останніх днів – голови дорожньої профорганізації столичної магістралі. Він нагороджений Почесним знаком «За заслуги перед профспілкою», іншими відзнаками.

Світла пам'ять про Анатолія Олексійовича назавжди збережеться в наших серцях.

З повагою до жінок...

Велику кількість розповідей про сумлінних і відданих своїй справі профпрацівниць та активісток «ВІСНИК» отримав у березні, і це не дивно, бо початок весни для всіх нас асоціюється з Міжнародним жіночим днем...

✉ «В атмосфері тепла і пошани до наших спілчанок пройшли урочисті збори. Під час святкового концерту чоловіки дарували їм вірші й пісні, а профком подбав про квіти і подарунки. Найкращим працівницям вручено відзнаки адміністрації й профкому», – поділився інженер з охорони праці, голова первинки Самчинецького кар'єроуправління **Анатолій ФРОЛОВ**.

✉ «У нашому депо – 170 жінок, більшість працюють на лінії, тож святкування 8 Березня – чудова нагода зібратися разом. Профком щиро привітав спілчанок і вручив кожній солодкий подарунок», – повідомила голова первинки вагонного депо Клепарів, голова профсекції працівників вагонного господарства Львівської залізниці **Ірина ПІНЧУК**.

Фото автора

✉ Щирий і доброзичливий лист надійшов від громадського кореспондента «ВІСНИКА», водія Мукачівського будівельного управління № 5 **Івана КОЗАКА**: «Про квиткового касира, заступника голови профорганізації станції Виноградів Львівської залізниці Олену ЧЕХ у спілчан тільки добрі відгуки. Вона сприймає колектив як єдину дружну родину, тому й співчуває у турботах, радіє приємним подіям. Наприклад, квитковому касиру М.Лебович разом допомогли зібрати кошти на операцію чоловікові, відвідують ветеранів, дбають про дітей залізничників. І результати злагодженості й взаємодопомоги втішні: всі тут працюють сумлінно і з повною віддачею».

Фото автора

✉ «На станцию Знаменка Елена БОРОЗНА пришла работать в 1983-м, после окончания железнодорожного института, а к 2006-му, когда ее избрали председателем первички и членом президиума Знаменского теркома профсоюза, у нее уже был большой опыт общественной работы, ведь она более десяти лет была членом профкома и пять из них – заместителем председателя. Авторитет профлидера в коллективе высок. За свой добросовестный труд и активную общественную работу Е.Борозна неоднократно поощрялась руководством станции и дирекции, а также теркомом, дорпрофсожем и Советом профсоюза», – написала про колегу заступник голови Знам'янської територіальної профорганізації **Людмила СЕМИНІНА**.

За гідні працю і життя для жінок!

Дорожня профорганізація Південної залізниці долучилася до участі у глобальній кампанії МФТ за гідні працю та життя для жінок. У її рамках проведено низку заходів, зокрема до Міжнародного жіночого дня.

У ВСІХ ПЕРВИНКАХ спільно з адміністрацією організовано святкові збори і концерти, виступи аматорських, а на окремих вузлах – і професійних артистів. Залізничницям дарували квіти, сувеніри, їх заохочено преміями, наприклад, 263 працівниць моторвагонного депо Харків. За кошти профкому заохочено і працівниць електровозного депо «Жовтень», тут, до речі, не оминули увагою і жінок, які перебувають у декретній відпустці. Окремо відзначено у первинках профактивісток. Так, у вагонному депо Основа найбільш ініціативні з них отримали премію від профкому.

Загалом, жінки активні у громадському житті. Приміром, зі 120 первинок Полтавської територіальної профорганізації 70 очолюють жінки і близько 60 % їх входять до складу профкомів. У Куп'янському регіоні профактив на 82 % складається з представниць прекрасної статі, з них 76 % є головами первинок. Така тенденція і в складі молодіжних рад. Простежується вона і під час звітно-виборної кампанії, яка триває нині у цехкомах, профгрупах, молодіжних радах: у більшості випадків працівники довіряють представництво саме колегам-жінкам. Дві з чотирьох наших територіальних організацій також очолюють жінки.

У первинках під час заходів окрему увагу приділено питанням дотримання вимог трудового законодавства щодо роботи жінок, створення для них безпечних і гідних умов праці, проаналізовано стан організації та оплати праці, забезпечення спецодягом і спецвзуттям тощо. Проведено відповідні перевірки, більшість виявлених недоліків одразу було усунено.

Профком локомотивного депо Основа придбав побутові прилади у кімнати приймання їжі. У моторвагонному депо Харків встановлено фільтри для очищення питної води в цеху експлуатації, де працюють більше половини жінок. Поліпшення умов праці залізничниць є однією з обов'язкових вимог, що висувають до адміністрації первинки, підпорядковані Куп'янському теркому, під особистим контролем якого також питання надання відпусток з догляду за дитиною, самотнім матерям. Для контролю цього питання у профкомах створено спеціальні комісії.

В'ячеслав ЗАЛОЗНИХ,
голова дорожньої профорганізації Південної залізниці

● Про злободенне вголос!

Колдоговірна кампанія та... її проблеми

У НЕПРОСТИЙ ЧАС реформування наша головна мета – зберегти трудовий колектив, не спричинивши зниження зарплати, адже це може підірвати впевненість у завтрашньому дні. Тож обговорення найважливіших і гострих тем на конференції у лютому в пасажирському вагонному депо Бахмач Південно-Західної залізниці було жвавим, особлива увага була привернута, зокрема, до введення неповного робочого тижня. Колектив, заручившись сприянням Конотопського теркому, одноголосно підтримав пропозицію звернутися до керівництва залізниці щодо повторного розгляду цього питання, тобто скасування рішення про чотириденку.

Не менш хвилююча проблема – медичне обслуговування. Минулого року колективи вузла на чолі з профактивом відстояли право місцевої залізничної лікарні на проведення періодичних медоглядів працівників, надавали фінансову допомогу на придбання медичної техніки і ремонтували приміщення. Проте не встигли вирішити одне питання, як виникло інше – закрили кабінет педіатра. Тепер мами з дітьми змушені звертатися до бахмацької міської лікарні, або їхати аж у Конотоп...

Дійшли такої думки: самостійно і наодинці колектив одного підприємства вирішити гострі проблеми не в змозі. Необхідна підтримка всіх залізничників і профорганів різних рівнів. А наша первинка готова наполегливо і принципово відстоювати трудові права та інтереси спілчан!

Анжела РОЖНОВА,
голова профорганізації вагонного депо Бахмач

● З пошти «ВІСНИКА»

✉ «Колійна машинна станція з ремонту земляного полотна станції Смородине вже не перший рік поспіль найпершою в службі колії Південної залізниці розпочала планові роботи на перегонах. Працівників розміщено у турному вагоні, а профком подбав про забезпечення для них належних побутових умов. Вагон обладнано холодильником, телевізором, електрочайниками та іншими необхідними предметами і приладами», – поінформував інженер з охорони праці, голова профорганізації КМС **В'ячеслав ВОРОШИЛО.**

✉ «В нашем депо работают шесть ветеранов-интернационалистов, чествование которых стало доброй традицией, также им в первую очередь предоставляется бытовое топливо, путевки на оздоровление и лечение», – повідомив голова профорганізації локомотивного депо Смородине Південної залізниці **Валерій САВІН.**

✉ Досвідом проведення студентського дозвілля поділився викладач Сімферопольського коледжу транспортної інфраструктури, голова молодіжної ради Кримської територіальної профорганізації **Олег КУКЛІШИН**: «В соревнованиях «А ну-ка, парни!» приняли участие четыре команды, которые состязались в дартсе, подтягивании, перетягивании каната и эстафете. Самыми сильными и ловкими оказались ребята с курса «Обслуживание и ремонт железнодорожных сооружений и объектов путевого хозяйства». Все участники порадовали достойной борьбой и настоящим мужским стремлением к победе. А в конкурсе «Мисс колледж–2012», подарившем зрителям красочное представление, победительницей стала Н.Юрьева. Она получила приз – сертификат на 500 грн. на приобретение косметики в сети магазинов «Brocard».

● Стався такий випадок...

Знайти документи допомогла... дисконтна картка

ПРАЦІВНИК Київської дистанції колії В.Недолько, знаходячись у Шепетівці, випадково загубив документи, серед яких виявилася і дисконтна картка профспілки. Людина, що знайшла втрачені речі, звернулася до Ради профспілки за телефоном «гарячої лінії», вказаним на звороті картки, і таким чином, спільними діями власника вдалося розшукати.

В.Недолько висловив вдячність за те, що саме дисконтна картка профспілки допомогла повернути йому загублені речі і уникнути тривалого їх відновлення.

«Как я путешествовал из Киева в Детройт», или О преимуществах ПНПФ «Магистраль»

Внештатный корреспондент «ВІСНИКА» Александр ТКАЧ получил у своих друзей-изобретателей пятиминутный доступ к секретной машине времени. Ему удалось 1 апреля побывать в гостях у Генри Форда, создателя знаменитых автомобилей! И вот о чем они поговорили...

А.ТКАЧ: ***«Добрый день, мистер Форд!»***

Г.ФОРД: «Добрый день, Александр! Что у вас нового?»

– Только и разговоров о реформировании железных дорог... Что вы, кстати, думаете о железных дорогах, мистер Форд?

– Худшим примером того, как далеко может отойти предприятие от принципа полезного служения, являются железные дороги. У нас неизменно в ходу этот вопрос, разрешению которого посвящено немало размышлений и речей. ***Железной дорогой недовольны все.*** *Недовольна публика, потому что тарифы как пассажирские, так и товарные, слишком велики. Недовольны железнодорожные служащие, так как их ставки слишком малы, а рабочее время слишком продолжительно. Недовольны владельцы железных дорог, ведь они утверждают, что вложенные в их предприятия деньги не дают процентов. Однако при правильно налаженном деле все должны бы остаться довольны. Если, не говоря о пассажирах, и служащие, и владельцы не имеют выгоды от предприятия, то значит, в его управлении в самом деле что-то неладно.*

– А какой, по вашему мнению, должна быть заработная плата железнодорожников?

– Продуктивный рабочий день – самая неисчерпаемая золотая жила, которая когда-либо была открыта. Поэтому оплата труда должна была бы, по меньшей мере, покрывать расходы по всем внешним обязательствам рабочего. ***Но она должна также избавить его от заботы о старости,*** *когда он будет не в состоянии трудиться – да и, по праву, не должен больше работать...*

– А что для этого нужно сделать?

– Наука политической экономии до сих пор еще не создала фонда для вознаграждения за утрату сил трудящегося человека, истощенного за свою трудовую жизнь. ***Правда, можно создать свого рода фонд в форме ренты под старость.*** *Да, неплохая мысль...*

– Как в воду глядите: именно такой пенсионный фонд пять лет назад (у нас, в будущем) и создан нашим профсоюзом железнодорожников, и называется он «Магистраль». Что бы вы посоветовали нашим работодателям?

– Если вы требуете от кого-нибудь, чтобы он отдал свое время и энергию для дела, то позаботьтесь о том, чтобы он не испытывал финансовых затруднений. Это окупается.

– Спасибо, мистер Форд. Мое время истекло – пора возвращаться в будущее – в наш 2013-й. А это первоапрельское интервью, построенное на цитатах из вашей книги «Моя жизнь, мои достижения», переведенной на русский язык в 1924 году, не менее актуально для современников...

Кстати, эту книгу можно бесплатно скачать в интернете...

Хорошего дня всем ☺

www.zalp.org.ua

Вісник профспілки

Газета «Вісник профспілки залізничників і транспортних будівельників України»

Засновник і видавець – Рада профспілки залізничників і транспортних будівельників України

Реєстраційне свідоцтво КВ № 2661 від 3.07.1997 р.

Газета виходить двічі на місяць.

Індекс 94922

Головний редактор Ольга АРТЕМ'ЄВА

Редакційна колегія:
Михайло СІНЧАК – перший заступник Голови профспілки, голова редакційної колегії;
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.

№6 (617)* 29 березня 2013 р.

Тираж 243 тис. 015 прим.

Газету набрано і зверстано у відділі інформації Ради профспілки.

Адреса: 03049, м. Київ, Повітрофлотський пр-т, 15 А
тел. 465-00-80
тел./факс 465-00-78
E-mail: visnykprof@uz.gov.ua

Друк: ТОВ «Поліпрінт» (м. Київ, вул. Лугова, 1 А)
Замовлення № 2608

Наступний номер вийде 12 квітня 2013 року