Щиро вітаємо із травневими святами!

Офіційний сайт профспілки
www.zalp.org.ua

Газета видається
з 16 серпня 1996 р.
Індекс 94922
№ 8 (691)
28 квітня 2016 р.

Наймасовіша профспілкова газета в Україні

ВІСНИК ПРОФСПІЛКИ

залізничників і транспортних будівельників України

Згуртуймося, аби бути сильнішими!

Шановні спілчани!

Вітаю вас із Першотравнем – зі святом солідарності, яке з року в рік згуртовує всіх людей праці і є символом взаємопідтримки трудящих задля захисту своїх законних прав та інтересів.

Цей дзвінкий весняний день дарує нам натхнення на нові звершення, задоволення від обраної справи і піднесення для здійснення всіх планів. Саме таким настроєм на плідну добросовісну працю відзначаються наші спілчани.

Бажаю вам, друзі, миру і злагоди, оптимізму, добробуту й усіляких життєвих гараздів.

З Великоднем!

Дорогі друзі!

Щиро вітаю вас і ваші родини з одним із найбільших православних свят – з днем Світлого Христового Воскресіння! Нехай у ваших серцях панують радість і душевна рівновага, будуть світлими думки і сподівання, а віра у перемогу добра зміцнюється.

Бажаю кожному з вас здоров'я, щастя й світлої радості та затишку в домівках.

Із Днем Перемоги!

Шановні ветерани, ваш великий подвиг вічно житиме у серцях і пам'яті нащадків!

Хоч з кожним роком віддаляються від нас тривожні роки, та осколки тієї страшної війни досі болять і нагадують про себе майже у кожній українській родині.

Доземний уклін вам, дорогі ветерани, солдатським вдовам, дітям війни, за вашу самовідданість, незламну силу духу і героїзм. Світла пам'ять полеглим... Ми робитимемо все можливе, щоб бути гідними вашого ратного і трудового подвигу і продовжуватимемо стояти на варті миру.

Бажаю вам здоров'я, бадьорості духу і добрих довгих літ життя.

З повагою ***Вадим БУБНЯК, Голова профспілки залізничників і транспортних будівельників України***

ОФІЦІЙНО

Головою правління Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» Урядом затверджено Войцеха БАЛЬЧУНА.

Відповідне рішення Кабміном прийняте 20 квітня 2016 року.

ПРОФСПІЛКА ДОПОМОГЛА

● «У першому кварталі 2016 року завдяки наполегливості профкому та його комісії з праці та заробітної плати нашої первинки членам локомотивних бригад було повернуто понад 2,23 тис. грн. преміальної винагороди.

Профком також не допустив підрахунку технічного навчання в академічних годинах, що зменшило б його тривалість із запланованих 5 год. до 3 год. 45 хв. і спричинило б недоотримання ними 89 грн. на місяць.

Крім того не було надано згоди на безпідставне притягнення до дисциплінарної відповідальності працівника, який є членом профкому», – поінформував голова профорганізації Криворізького локомотивного депо **Віталій ПАУЛЬ**.

● «Профком Хутір-Михайлівської дистанції колії домігся забезпечення працівників спецрукавицями: 14 квітня отримано необхідні 380 пар. Цьому передувала тривала принципова і послідовна робота, адже проблема тягнулася ще з минулого року. Для її вирішення профком навіть змушений був звернутися до керівництва ПАТ «Укрзалізниця», регіональної філії «Південно-Західна залізниця», служби колії. Також питання було висвітлено у «ВІСНИКУ» *(№ 6 (689)*31 березня п. р.)*.

Загалом за п'ять років профкому вдалося вирішити багато наболілих питань, які стосувалися режиму роботи, умов праці і виробничого побуту, оплати праці. Зокрема, протягом цього часу за наполяганням профкому працівникам дистанції було виплачено безпідставно утриманих або ненарахованих 806 тис. грн.», – повідомила голова профорганізації Хутір-Михайлівської дистанції колії **Марина ДЕМЧЕНКО.**

● «За результатами перевірок правового інспектора праці Ради профспілки у дорожній профорганізації Придніпровської залізниці **Олексія Семеруня** 9 працівникам станцій Запорізької дирекції залізничних перевезень виплачено понад 11 тис. грн. за відпрацьовані у грудні 2015 року понаднормові години роботи», – поінформував **ПРЕС-ЦЕНТР Запорізького теркому профспілки**.

ІЗ ЗАСІДАННЯ РАДИ ПРОФСПІЛКИ

Критичні зауваження і пропозиції, висловлені учасниками засідання, направлено на адресу керівництва ПАТ «Укрзалізниця»

Забезпечення соціальних гарантій — безперечний пріоритет для всіх

Підсумки виконання у 2015-му Галузевої угоди, як повідомляв «ВІСНИК» у попередньому номері, підбито на засіданні Ради профспілки 7 квітня п. р., яке пройшло за надзвичайної активності його учасників, часом емоційно, проте конструктивно та принципово.

У газеті 14 квітня опубліковано тези доповіді Голови профспілки В.БУБНЯКА та інформації в. о. Голови правління ПАТ «Українська залізниця» Є.КРАВЦОВА, а також постанова та виступ голови Знам'янської територіальної профорганізації Л. СЕМИНІНОЇ.

Сьогодні до уваги читачів пропонуємо виступи інших учасників дебатів з обговорення найважливішої теми.

Фото Олени РОМАНОВОЇ

З виступів учасників засідання

Андрій СЕНИШИН, *голова дорожньої профорганізації Львівської залізниці:*

– Практика проведення реформ в інших країнах показала, що запорукою успіху будь-яких реформаторських ідей є зростання добробуту працівників. Це позитивно сприймається та додає надії на перспективу подальшого розвитку, гарантує підтримку будь-яких сміливих і рішучих задумів.

Натомість початковий етап реформування залізничної галузі, на якому ми знаходимося, викликає більше занепокоєння, ніж позитивного сприйняття. А без перспектив зростання добробуту залізничників успіх реформи неможливий.

Середня зарплата на Львівській залізниці з початку минулого року порівняно з 2014-м збільшилася на 20,7 %. Цифра виглядає непогано, однак, якщо ми проаналізуємо рівень інфляції, який, на жаль, лише за офіційними даними перевищує 40 %, додамо зростання витрат на комунальні платежі, паливо, коливання гривні, ми зрозуміємо, що заробітна плата аж ніяк не позначилася на добробуті наших залізничників.

Сьогодні ми навіть не порівнюємо заробітну плату наших працівників і залізничників в інших країнах. Всім зрозуміло, що необхідно її підвищити, однак, це має бути системна робота, яка має на меті зростання мотивації до праці.

Підвищення розміру тарифних ставок та посадових окладів мають відчути всі залізничники, а темпи зростання середньої заробітної плати повинні випереджати існуючий рівень інфляції в країні та піднімати престиж професії.

Також підвищення має відбуватись однаково стосовно всіх категорій працюючих, а співвідношення між розрядами та схеми посадових окладів мають регулюватись окремим наказом, а не диференційним підходом до підняття тарифних ставок.

Ми, зрештою, повинні подолати межу індексації, щоб зростання заробітної плати не стало причиною зменшення реальних доходів залізничників. До речі, питання індексації також непросте. Адже сьогодні рівень цієї доплати є відчутним, проте залежить від механізму застосування.

Нещодавно на регіональні філії було направлено роз'яснення щодо застосування індексації у підрозділах ПАТ «Укрзалізниця». Згідно з ним частина працівників, які були переведені на інші посади в межах підрозділу або філії, втратили значну частину грошового доходу, незважаючи навіть на підвищення в окремих випадках посадових окладів. На Львівській залізниці це 250–900 грн. На нашу думку, керівництву ПАТ «Укрзалізниця» необхідно переглянути цей механізм, аби реальний дохід працівників не зменшувався.

Наступне питання для нас принципове: збереження існуючих пільг та гарантій для працівників у новому колективному договорі ПАТ «Укрзалізниця».

Ми цілком задоволені тим, що адміністрація погодилась на проведення переговорів і консультацій. Однак хотілось би в черговий раз наголосити, що передумовами всього процесу реформування галузі були чіткі заяви з боку усіх посадових осіб про те, що внаслідок реформування відбудеться зростання добробуту працівників галузі.

Для мене, як керівника дорожньої профспілкової організації, є принциповими ще декілька питань, які, на жаль, поки що не мають підтримки з боку правління ПАТ «Укрзалізниця».

Перш за все, це стосується «Лікарняної каси», яка діє лише на Львівській залізниці. Вона охоплює майже 49 тис. осіб, майже 96 % її коштів використовується для медичної допомоги її членам, жодних нарікань на діяльність організації за весь час її існування не було.

Проте членів «Лікарняної каси» поставлено у нерівні умови з користувачами медичних послуг страхових компаній щодо відшкодування частини внесків.

А з приводу медоглядів хотів би додати тільки одне: після передачі наших відомчих медичних закладів у комунальну власність ми втратили виробничих лікарів, і зараз це питання лишається поза увагою керівництва ПАТ.

І на завершення: якщо ми є соціальними партнерами, давайте працювати по-чесному!

Стор. 2

ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Хроніка подій

7 квітня відбулось засідання Ради профспілки (*матеріали читайте сьогодні на* ***стор. 1–4*** *та у попередньому номері)*.

13, 20–21 квітня головний правовий інспектор праці Ради профспілки М.Бєльченко перевірив стан дотримання трудового законодавства у Полтавській дирекції залізничних перевезень і на станціях Здолбунів, Рівне та у Рівненській дирекції залізничних перевезень.

14 квітня заступник Голови профспілки О.Мушенок взяв участь у засіданні робочої комісії об'єднань профспілок для ведення колективних переговорів і підготовки проекту Генеральної угоди на новий строк.

15 квітня Голова профспілки В.Бубняк взяв участь у звітно-виборній конференції профорганізації філії «Рефрижераторна вагонна компанія» та виступив перед її делегатами.

15 квітня Голова профспілки В.Бубняк спрямував листа на ім'я керівника державної регуляторної служби України К.Ляпіної щодо врахування стану залізничної галузі при встановленні тарифів на вантажні перевезення ***(стор. 2)***.

18 квітня заступник Голови профспілки О.Мушенок і правовий інспектор праці Ради профспілки М.Абрамова взяли участь у робочій зустрічі комітету Верховної Ради з питань соціальної політики за участі представників Міжнародної організації праці, Адміністрації Президента, Кабміну, інших органів державної влади, всеукраїнських об'єднань профспілок, на якій було представлено коментарі МОП до проекту Трудового кодексу України.

18 квітня головний технічний інспектор праці Ради профспілки В.Дорошенко взяв участь у засіданні робочої групи з розробки програми підтримки працівників ПАТ «Укрзалізниця», які постраждали від нещасного випадку на виробництві та в ході бойових дій в зоні АТО.

19 квітня перший заступник Голови профспілки М.Сінчак взяв участь у звітно-виборній конференції Івано-Франківської територіальної профорганізації та виступив перед її делегатами.

19 квітня правовий інспектор праці Ради профспілки М.Абрамова взяла участь у зустрічі членів робочої групи комітету Верховної Ради з експертами МОП щодо рекомендацій до проекту Трудового кодексу України.

20 квітня заступник Голови профспілки О.Мушенок взяв участь у звітно-виборній конференції профорганізації Київського електровагоноремонтного заводу та виступив перед її делегатами.

20 квітня перший заступник Голови профспілки М.Сінчак взяв участь у V з'їзді фізкультурно-спортивного товариства «Україна».

21 квітня завідувач відділу організаційної і кадрової роботи О.Гнатюк і в. о. завідувача відділу соціально-трудових відносин та побутової роботи А.Єрмоленко взяли участь і виступили на звітно-виборних конференціях профорганізацій: Головного інформаційно-обчислювального центру і проектно-конструкторського технологічного бюро з автоматизації систем управління на залізничному транспорті ПАТ «Укрзалізниця».

25 квітня Голова профспілки В.Бубняк взяв участь у засіданні СПО репрезентативних всеукраїнських об'єднань профспілок на національному рівні.

Профспілка наполягає на підвищенні вантажних тарифів не менше ніж на 15 %

Відповідне звернення Голова профспілки В.БУБНЯК спрямував 15 квітня п. р. на ім'я керівника державної регуляторної служби України К.ЛЯПІНОЇ. У листі, зокрема, зазначено, що при прийнятті рішення щодо встановлення залізничних тарифів на перевезення вантажів необхідно враховувати реальний стан залізничної галузі, та наведено добре відомі аргументи.

ТАК, ПАТ «Укрзалізниця» є основним перевізником вантажів та пасажирів і відноситься до економічно активних підприємств країни, постійно виконує і перевиконує визначені Урядом завдання та забезпечує наповнення державного бюджету. Водночас держава усунулась від виконання своїх зобов'язань, визначених у статті 10 Закону України «Про залізничний транспорт», щодо придбання рухомого складу та утримання інфраструктури за державний кошт. Тому на будівництво мостів, прокладання колій, ліній електропередач та виконання інших робіт ідуть кошти, зароблені важкою працею робітників галузі.

Також залізничники здійснюють перевезення пільгових категорій пасажирів, при цьому не отримуючи з держбюджету повної вартості відшкодувань. У минулому році недоотримано 63 % компенсації за послуги, або 247,2 млн грн. «Укрзалізниця» вимушена направляти на субсидування пасажирських перевезень кошти, отримані від перевезень вантажів. Тільки у 2015-му на ці цілі було направлено 8,5 млрд грн., а в поточному році очікується зростання цих витрат до 11 млрд грн.

При цьому рухомий склад залізничного транспорту знаходиться у вкрай критичному стані і вимагає негайного оновлення – звісно ж, за кошти галузі...

Всі ці негаразди лежать важким тягарем і на плечах працівників, а це – понад 300-тисячний колектив кваліфікованих фахівців галузі. Адже, враховуючи, що держава не забезпечує виконання своїх обов'язків, значна частина доходів витрачається на ремонти й модернізацію рухомого складу й інфраструктури, а не на підвищення заробітної плати працівникам.

Водночас, приміром, на підприємствах металургійного комплексу, які є приватною власністю і не несуть ніякого соціального навантаження з надання безкоштовних послуг громадянам України, заробітна плата працівників, починаючи з 2014 року, значно зросла порівняно із залізничниками. Так, у 2014 році зарплата у металургійній галузі збільшилася на 13,5 %, у залізничників – на 5,1 %, у 2015-му, відповідно, на 20,6 % і 10,8 %. Не краща перспектива і у 2016 році, адже при зростанні мінімальної заробітної плати на 12 % для залізничників фінансовим планом визначено тільки 10 %.

До речі, продукцію металургів залізничний транспорт закуповує за цінами, які вони формують самостійно.

Таким чином, підкреслено у листі, працівники ПАТ «Укрзалізниця» за рахунок недоотриманих ними коштів на заробітну плату повинні субсидувати невиконання Урядом своїх зобов'язань лише тому, що вони є працівниками державної компанії.

Тому профспілка, зазначив у зверненні В.Бубняк, наполягає на необхідності із розумінням поставитись до проблем залізничників і прийняти виважене рішення щодо підвищення тарифів на перевезення вантажів не менше ніж на 15 %.

Відділ інформації Ради профспілки

Триває робота
щодо запровадження електронного профспілкового членського квитка

ПІД ЧАС нещодавно проведеної наради для голів первинок прямого підпорядкування Раді профспілки та Київського залізничного вузла йшлося про подальші кроки в цьому напрямку. Корисну інформацію надали представники ключових партнерів проекту Ради профспілки – банку «Кредит Дніпро» та маркетингової компанії «Пульс Телеком».

Йшлося, зокрема, про дизайн, емісію профспілкових квитків (карток) за рахунок банку та безкоштовного їх обслуговування, значного посилення дисконтної програми нарахуванням бонусів утримувачам карт, незалежно від того, користуються вони послугами банківської установи-емітента чи ні, створення електронного обліку членів профспілки тощо.

Учасникам наради роздано анкети, які треба заповнити спілчанам для отримання електронного профквитка (бланк анкети розміщено у відповідному розділі сайта профспілки).

Інф. «ВІСНИКА»

Співчуваємо...

26 квітня внаслідок важкої хвороби на 77-му році пішов із життя Почесний залізничник, правовий інспектор праці Ради профспілки у дорожній профорганізації Південно-Західної залізниці

КОНЦЕДАЛ
Володимир Костянтинович.

Сумуємо...

Понад 30 років із майже шести десятиліть сумлінного трудового життя він присвятив профспілковій роботі. За принципову позицію з відстоювання прав спілчан Володимир Костянтинович нагороджений знаком «За активну роботу в профспілці».

У пам'яті колег і всіх, хто його знав, він назавжди залишиться щирим правдолюбом, справедливою, чесною і порядною людиною.

Рада профспілки залізничників і транспортних будівельників України висловлює глибокі співчуття рідним і близьким, колегам Володимира Костянтиновича.

Світла пам'ять...

СОЦІАЛЬНИЙ ДІАЛОГ

Забезпечення соціальних гарантій –

Із виступів учасників засідання Ради профспілки

***Андрій КАНЗЕБА**, голова Попаснянської територіальної профорганізації:*

– Я не буду зупинятися на досягненнях і показниках у Попаснянському регіоні, зауважу, що вони є досить оптимістичними на сьогодні. В цілому можна зазначити, що зобов'язання за Галузевою угодою виконувалися.

Проте сумною традицією стає те, що не відбулося підвищення заробітної плати «Укрзалізницею» згідно з темпами, визначеними Галузевою угодою. Вочевидь, адміністрація звикла до того, що профспілка з року в рік з розумінням ставиться до проблем галузі, а їх від того не стає менше. А цього допускати не можна, адже людина праці повинна отримувати гідну зарплатню! Ми вже маємо офіційне 14-те місце за рівнем зарплати, і це не те місце, на яке заслуговують залізничники.

Тепер про інше, вкрай наболіле... Кривавою, руйнівною хвилею прокотилась по країні війна, і повної впевненості щодо термінів її остаточного закінчення немає. Лінія фронту знаходиться за 4,5 км від Попаснянського теркому, деякі структурні підрозділи розташовані ще ближче, майже на лінії зіткнення. А значна їх частина, а також працівників – наших спілчан опинилися на неконтрольованій території.

Для відновлення у нашому регіоні зруйнованих і пошкоджених залізничних об'єктів у березні 2015-го було заявлено і узгоджено з керівництвом Донецької залізниці забезпечення матеріалами на загальну суму до 12 млн грн. А у вересні на адресу керівництва було направлено ще й звернення від президії теркому щодо надання дієвої допомоги структурним підрозділам. Але фінансування так і не надійшло, як не надійшли й будівельні матеріали. Про яке поліпшення умов праці взимку з пошкодженими дахами і плівкою замість скла можна було говорити?! Начальники структурних підрозділів на місцях (а вони також є членами нашої профспілки!) в цьому питанні були кинуті напризволяще і керівництвом галузі. Така сама проблема постала і з забезпеченням запасними частинами, особливо для рухомого складу та колійного господарства.

Також неналежним чином працівники забезпечуються милом, молоком, спецодягом і спецвзуттям. Катастрофічна ситуація склалася із освітленням станцій та парків.

Неповний робочий тиждень (триденний) у минулому році та відсутність медичного страхування працівників і пенсіонерів на тлі росту інфляції і підвищення цін ще більше знизило рівень соціального захисту працівників.

Виплата у 2015-му «13-ї» зарплати працівникам Донецької залізниці за підсумками роботи за 2014-й була замінена на матеріальну допомогу. Проте працівники, які влаштувались на інші залізниці, не отримали ні того, ні іншого. З цього виду виплат не було перераховано профспілкових внесків, профбюджет первинних профорганізацій, таким чином, зазнав збитків (наприклад, локомотивного депо Попасна).

Не виконано спільну постанову про внесення змін до чинної Галузевої угоди (п.п. 3.6.26 та 3.6.27) щодо надання одноразової матеріальної допомоги сім'ям загиблих залізничників та пораненим.

Досі не виконуються постанова Кабінету Міністрів «Про особливості оплати праці працівників, які беруть участь у забезпеченні проведення АТО» від 22.07.2015 р., № 522, а також наказ Укрзалізниці «Про внесення змін до положення про умови оплати праці працівників залізничного транспорту, затвердженого наказом УЗ від 24.03.2011 р., № 098-Ц» від 24.09.2015 р., № 367-Ц/од, щодо 50 % підвищення годинних тарифних ставок і посадових окладів працівникам у зоні АТО. При цьому звертаю увагу на те, що на Південній та Придніпровській залізницях, які є нашими безпосередніми сусідами, така норма діє.

Зростає напруженість у трудових колективах, пов'язана з проходженням медоглядів. Працівник повинен їхати світ за очі, в умовах, коли нема прямого залізничного сполучення, а автомобільне – з пересадками, шукати, де переночувати... Невже втративши відомчу медицину на місцях, ми повинні втратити і довіру людей?! Людина ладна піти на будь-який компроміс з лікарями, тільки б скоротити час медогляду. Про яку якість медогляду при цьому може йтися?! Прогнозовано зростає кількість залізничників з хронічними захворюваннями, та й мета профілактичного медогляду не досягнута. Крім того, при оплаті часу проходження медичного огляду фінансисти здебільшого не беруть до уваги відшкодування на проїзд та проживання.

Звертаються по допомогу працівники-колійники (зокрема, дефектоскопісти): при використанні форми 4 для проїзду у службових потребах в межах обслуговуваних дільниць їм не відшкодовують податок на прибуток. Чому залізничники повинні сплачувати з власної кишені від 30 до 50 грн. щомісяця за те, що виконують свою роботу?! Чи не доцільно було б повернутись до використання форми 3?

На завершення – про те, що йде від серця – про дітей і ветеранів. Не все можна обчислити грошима. Потрібно більше уваги приділяти організації їх оздоровлення і відпочинку. Адже мусимо пам'ятати: той, хто заощаджує на дітях і людях похилого віку, втратить минуле і не матиме майбутнього.

***Наталья СКИБА**, председатель профорганизации Харьковской дистанции пути:*

– На Южной железной дороге в 2015 году выполнены все пункты Отраслевого соглашения, кроме трех:

- железнодорожникам, которые состоят на квартирном учете, беспроцентные ссуды на строительство жилья не предоставлялись (п. 3.6.1);
- оплата за учебу детей железнодорожников в отраслевых учебных заведениях не производилась (п. 3.4.4);
- благотворительным организациям и фондам для улучшения медицинского обслуживания одиноких и немощных пенсионеров финансовая помощь не предоставлялась (п. 3.6.13).

Думаю, что эти пункты, особенно первые два, и на других дорогах остаются всего лишь красивыми декларативными пожеланиями.

Что касается конкретно Харьковской дистанции пути, то в целом обязательства колдоговора между администрацией и профкомом выполнены.

По результатам аттестации рабочих мест 300 наших путейцев получают льготы и компенсации за работу во вредных и тяжелых условиях труда. Улучшены санитарно-бытовые условия на околотках и в цехах. По инициативе профкома продолжена практика организации горячего питания во время проведения «окон» в холодное время года. Кроме того, в период высоких температур все путейцы обеспечиваются бутилированной водой.

В рамках предоставления дополнительных льгот и гарантий оказывалась единовременная помощь при рождении ребенка, вступлении в брак, компенсировались расходы на ритуальные услуги, предоставлялся бесплатно автотранспорт для перевозки урожая и стройматериалов.

Поддерживается развитие физкультуры и спорта: наши путейцы активно участвуют в дорожных спартакиадах и других соревнованиях.

Что же касается выполнения некоторых качественных показателей производственно-экономической деятельности дистанции, планирование которых – вне компетенции администрации и профкома, то это – на недостаточном уровне. Например, для такого подразделения, как наше, которое обслуживает главные направления Южной дороги, планы капитальных работ и обеспечение материалами верхнего строения пути не просто низкие, а, без преувеличения, мизерные. Даже в тяжелые 90-е положение выглядело не столь плачевно.

Тем не менее, коллектив дистанции не допустил ни «неудовлетворительных» километров, ни транспортных происшествий, ни случаев производственного травматизма.

Еще один непростой вопрос – качественная спецодежда и спецобувь, хотя обеспеченность спецодеждой в сравнении с 2014-м улучшилась и составила 88 %.

И, без сомнения, самый главный вопрос, который волнует наших работников, – это крайне низкая заработная плата, чего не было все последние десятилетия. И хотя выплачивается индексация, за что, конечно, большое спасибо, только этого явно недостаточно. Тяжелый труд путейцев, работающих и в снег, и в зной, обеспечивая безопасность движения, заслуживает адекватной, достойной оплаты.

В начале прошлого года у нас было 16 нерабочих пятниц, что дало экономию фонда оплаты труда в сумме 2,2 млн грн. Но этим, я считаю, гордиться нельзя. Вспомним, как при Г.Н. Кирпе зарплаты повышались единовременно на 20 % и больше. А ведь тогда не было такой инфляции, как сейчас.

Во многом благодаря позиции Совета профсоюза практика предоставления отпусков без сохранения заработной платы была отменена. Надеемся, что навсегда!

***Юрий ГОРДА**, старший электромеханик, председатель профорганизации Мелитопольской дистанции сигнализации и связи:*

– Следует обратить особое внимание на повторяющееся из года в год неудовлетворительное обеспечение железнодорожников спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты.

План обеспечения спецодеждой за собственные средства дороги составлял 28,5 млн грн., фактически по заключенным договорам в 2015-м было поставлено продукции чуть больше, чем на 21 млн грн. Не были выполнены договора на поставку 10 тыс. пар мужских ботинок, 1 тыс. пар – женских, почти 1,8 тыс. пар сапог, 5,3 тыс. пар – утепленных.

Положение в этом году не улучшилось. Потребность в обеспечении спецодеждой и спецобувью составляет 46,5 млн грн., а в план заложено только 41,1 млн грн., что заведомо выльется в серьезную проблему. И этот вопрос необходимо решать уже сегодня.

Очень сложная ситуация сложилась с обеспечением молоком. Только в конце марта 2016-го работники начали получать его за прошлый год. Мы понимаем, что руководство регионального филиала вынуждено придерживаться процедуры проведения тендеров, но ведь из-за этого не должны страдать работники и нарушаться законодательство. Ситуацию необходимо в корне менять – либо доводить планы в конце года, либо давать разрешение на приобретение молока по счетам до заключения договора.

Несмотря на многократные заверения членов правления ПАО «Укрзализныця» об увеличении социальных льгот и стандартов, дело, фактически, выглядит так.

Проектом финплана Приднепровской на 2016 год на отчисление профкомам утверждены расходы в сумме 13,8 млн грн., что меньше фактических расходов прошлого года в два раза. И расходы, которые учитывались за счет нераспределенной прибыли по плану на 2016-й, не предусмотрены. Таким образом, расходы на удешевление стоимости путевок в оздоровительные учреждения дороги, а также приобретение путевок на санаторно-

Стор. 3

ІЗ ЗАСІДАННЯ РАДИ ПРОФСПІЛКИ

безперечний пріоритет для всіх

курортное лечение, новогодних подарков, бесплатный проезд детей железнодорожников в оздоровительные лагеря и питание, предоставление профработникам социальных гарантий, приобретение оборудования в оздоровительные учреждения составляют лишь 5,55 млн грн., что меньше фактических затрат в 2015-м в 3,6 раза. В частности, только для обеспечения оздоровления железнодорожников Приднепровской на уровне прошлого года сумма удешевления стоимости путевок в 2016-м должна составлять как минимум 11 млн грн., а то, что запланировано в проекте финплана, может обеспечить только 52 % наполняемости двух дорожных пансионатов.

Учитывая то, что санаторное лечение через Фонд соцстраха с 2014 года отсутствует и в связи с отчуждением ведомственных здравниц в Крыму, у нас утрачена возможность оздоравливать за один заезд около 1690 человек, в том числе 680 детей.

Мы убедительно просим руководство ПАО принять неотложные меры по сохранению социальных гарантий для железнодорожников, а также решить вопрос с заключением договоров с медучреждениями на прохождение медкомиссии по месту жительства. Это позволит снять социальное напряжение в трудовых коллективах.

Злободневный вопрос – оплата труда. По статданным, заработная плата на предприятиях транспортной отрасли возросла на 23,5 %, в промышленности – на 20,1 %, отраслях экономики – на 20,7 %, а у железнодорожников – на 10,8 %. По темпам ее прироста «Укрзализныця» занимает последнее место среди экономически активных предприятий страны, о чем свидетельствует и размер средней зарплаты за год – 4622 грн., в которых почти 418 грн. – индексация. Инфляция за прошлый год составила 143,3 %, а потери доходов работникам компенсированы лишь частично.

Повышение тарифных ставок и должностных окладов на 5 % на зарплате железндорожников практически не отразится. А как быть молодым работникам, к примеру, электромонтеру СЦБ 4-го разряда, который непосредственно обеспечивает безопасность движения, с зарплатой немного больше 2 тыс. грн.?

Не могу не остановится на «плодах» реформирования отрасли. Создано ПАО «Укрзализныця». Где плюсы, где минусы?.. В 90-х в ходу было слово «реструктуризация», упразднили НОДы, у которых был юридический статус и в подчинении структурные подразделения. Они отвечали за их финансово-хозяйственную деятельность, безопасность движения. Потом создали обособленные структурные подразделения, чем ухудшили управляемость, разве что увеличился административный штат. Руководителю дирекции добавили приставку «заместитель начальника дороги», и он получил право давать команды начальникам структурных подразделений, при этом никакой ответственности за их финансово-хозяйственную деятельность не нес.

Теперь процесс называется «реформирование»: забрали права у дорог, все централизуется, хотя в стране идет процесс децентрализации власти, больше прав передается на места.

Что получается в итоге? Добираться до места проведения работ – за свой счет (форма 4 – для личных надобностей), потому что предложенная «Укрзализныцей» система фактически не работает.

А ведь реальная работа по выполнению плана перевозок пассажиров и грузов с безусловным обеспечением безопасности движения производится в структурных подразделениях, которые теперь не имеют никаких прав: ни разряд повысить, ни принять на работу специалиста, ни купить необходимое и т. д. И ко всему прочему, о чем говорили все выступающие, – железнодорожники получают нищенскую зарплату.

Вопросы риторические: где честь, где совесть, где ответственность перед людьми?!

***Андрій ОВСІЄНКО**, в.о. головного технічного інспектора праці Ради профспілки в дорожній профорганізації Південно-Західної залізниці:*

– Сьогодні дуже багато сказано про проблеми, які турбують залізничників. Водночас хочу звернути увагу на плинність кадрів, особливо – молоді. Що ми можемо дати молодим працівникам? Що їх чекає, яке майбутнє? Гуртожитків немає. Позику не надаємо. Заробітна плата низька...

За підсумками 2015 року, плинність кадрів по Південно-Західній залізниці дуже висока. Йдуть, в першу чергу, молоді фахівці: в основному – виїжджають на заробітки за кордон. А вони навчались за кошти залізниць, які лише вкладали, але нічого з цього не отримали... При цьому ми говоримо про реформування залізничної галузі. А хто ж буде працювати?!

Два тижні тому відбулося розширене засідання правління ПАТ, де за участі фахівців порушувалося питання про підвищення заробітної плати залізничникам. Минув час, а нічого про підвищення не чути.

Перебуваючи у трудових колективах, спілкуючись із працівниками, чую про те, що їм не потрібно, наприклад, підвищення розряду. Спитаєте – чому? Та тому що різниця в тарифних ставках – максимум 50 грн. Невже керівництво не бачить, що насправді відбувається в колективах?

Ми постійно говоримо про якість спецодягу. Але, якщо бути відвертими, якості нема! Знову ж, на столичній залізниці постійно змінюються начальники служби матеріально-технічного забезпечення, а ця проблема лишилася, точніше – спецодягу просто... немає. І як залізничникам за таких умов працювати за всіма правилами охорони праці?

Тому хотілось би, щоб керівництво ПАТ звернуло увагу на ті першочергові проблеми, які є у залізничників. Насамперед, на плинність кадрів. Адже нам і завтра треба буде працювати. Я теж молодий фахівець, і люблю свою роботу. Проте зараз починаю думати, чи зможу гідно забезпечувати свою родину, якщо продовжуватиму працювати на залізничному транспорті?..

***Владимир СКИБА**, председатель профорганизации моторвагонного депо Одесса-Застава I:*

– На конференции по подведению итогов выполнения колдоговора начальник Одесской магистрали Г. А. Бойко говорил о перспективе работы дороги в 2016-м полтора часа, а мы услышали пятиминутную информацию и. о. Председателя правления ПАО «Укрзализныця» Е. П. Кравцова. Вместо аргументированного анализа реальной ситуации звучали фразы о том, что сегодня – лучше, чем вчера. Кому лучше?! Работнику, получающему 2,5–3 тыс. грн. в месяц? К сожалению, ситуация в трудовых коллективах близка к взрывоопасной. Могу заверить, что большинство железнодорожников не разделяют вашего оптимизма, уважаемый Евгений Павлович Кравцов.

В бригадных домах, где по 6–8 часов между поездками отдыхают члены локомотивных бригад с разных железных дорог, идут разговоры о том, что руководство ПАО установило себе месячную зарплату в 300–400 тыс. грн. Есть просьба: официально это опровергнуть или подтвердить. В случае, если это действительно так, то руководители... сидят на «пороховой бочке». Ведь люди, у которых зарплата в сто раз меньше (даже машинисту нужно работать для этого 40 месяцев!), выйдут на рельсы стихийно. Профсоюзу даже не надо будет для этого ничего делать. Но чтобы потом руководство ПАО было не в претензии...

Теперь что касается повышения тарифных ставок и должностных окладов железнодорожникам. Мы настаиваем на увеличении на 20 % и не меньше!

Следующий вопрос. По итогам работы «Укрзализныци» в 2015-м руководителям ПАО в январе нынешнего года было выплачено вознаграждение в размере пяти окладов. Справедливый вопрос – за что? Железнодорожники пока что не ощутили положительных изменений от акционирования. Это не я говорю, это члены профсоюза говорят – прислушайтесь к ним, уважаемое правление ПАО! Поэтому мы призываем выплатить работникам «13-ю» зарплату не в третьем квартале, как предлагает правление ПАО, а в первом полугодии 2016-го!

Руководство «Укрзализныци», очевидно, ездит на служебных автомобилях класса «люкс». Мы не против. Но почему тогда весь автотранспорт для подвоза локомотивных бригад в таком ужасном состоянии, ведь «возраст» машин от 20 до 30 лет эксплуатации! Так неужели нельзя оплатить ремонт этих старых автомобилей по безналичному расчету, без тендеров или вообще обновить парк таких служебных автомобилей?

Руководители «Укрзализныци» не ездят в электропоездах, но понимают ли они, что это сегодня не безопасно ни для пассажиров, ни для проводников?! СМИ сообщают, что во Франции все пассажирские поезда будет сопровождать вооруженная охрана. У нас своей транспортной милиции уже нет, а с полицией договора на сопровождение не заключаются. На Одесской уже были случаи, когда по информации проводников с поезда снимали и пассажиров с гранатами-патронами на станции Березовка, и человека, угрожающего другим пассажирам ножом на станции Крыжополь. Чего мы ждем – чрезвычайного происшествия?! А что говорить тогда о моторвагонных депо в прифронтовых областях, прилегающих к зоне АТО...

Еще один наболевший вопрос. Руководители «Укрзализныци», наверное, давно не оформляют командировочные документы, потому что для них 60 грн. суточных, очевидно, не деньги. А как простому работнику, приехавшему в командировку, прокормиться на эти 60 грн. в день?! Следовательно, пора пересмотреть размер суточных и повысить его в 2–3 раза.

***Ярослав АФТАНАС**, голова Ужгородської територіальної профорганізації:*

– Сьогодні ми розглядаємо дуже серйозне питання – виконання нашого основного документа, за яким ми жили минулий рік.

Конкретно наша робота – на кордоні: у Чопі ми межуємо з Угорщиною, в Ужгороді – зі Словаччиною. Я особисто був присутній на 80 % звітно-виборних конференцій, тож після спілкування з людьми виникає цілком доцільне запитання – хто буде працювати у нас на залізниці? На станції Чоп вже звільнились шість складачів поїздів, у дирекції два локомотивних диспетчери пішли працювати за кордон. І їх можна зрозуміти – за три-чотири зміни там вони отримують таку саму суму, як на нашій залізниці за місяць! Тож коли постає питання підвищення заробітної плати, можу впевнено стверджувати – терміново необхідно це робити, якщо ми хочемо врятувати залізницю. Тому що завтра залишиться одне правління ПАТ, а робітників не буде...

Євген Павлович Кравцов сказав, що не було скорочення. Та сьогодні тільки по Мукачівській дистанції колії в деяких бригадах не вистачає 50 % монтерів колії, а то й більше. Причина така: для того, щоб прийняти працівника на роботу, треба зібрати документи, відправити їх в службу, а звідти – до начальника залізниці, і поки все владнається – людина вже влаштувалась на іншу роботу... Необхідно, щоб правління ПАТ дозволило керівникам виробничих підрозділів самим приймати робітників на робочі спеціальності в межах штатного розпису та фонду оплати праці.

Підтримую тези виступів щодо підтримки молоді. Треба справді терміново, на рівні ПАТ, виправляти цю ситуацію. Адже прийшовши на залізницю без вислуги років, на мінімальному окладі молодий працівник просто не зможе забезпечити себе і свою родину.

Наступне питання стосується економії коштів. Якщо подивитися, приміром, на суму, перераховану «Укрзалізницею» і працівниками страховим компаніям, то з майже 300 млн грн. було повернуто лише близько 118 млн грн. І де ж економія? Треба рахувати гроші більш ретельно!

Тепер про те, як у нас відбувається децентралізація. Насправді ж навпаки – відбувається централізація, адже на місцях нічого не можна вирішувати. Так чому мовчать наші юристи і правовики?! Як бути з колективними договорами? Чи зможе виробничий підрозділ укладати колдоговір згідно із Законом «Про колективні договори»? Це питання теж треба розглядати.

Крім цього, в колективах відбуваються й інші неприємні події. Так, за минулий рік з 13 працівників податковою було стягнуто штрафи. За що? Бо неправильно заповнили декларацію! А у 2016 році перелік зобов'язаних подавати податкову декларацію збільшено на понад 40 професій. Черговий по станції, наприклад, який живе в горах і жодного разу до цього не заповнював декларацію, не записав, що брав путівку для дитини. А інший не вказав, що у нього є причіп автомобільний, з яким він раз на три місяці виїжджає... То вони – злочинці?! Можливо, керівникам і потрібно заповнювати декларацію, але тому ж комірнику, електромеханіку чи черговому по станції – який сенс?

Вважаю, що необхідно підвищити заробітну плату залізничникам протягом року не менше ніж на 25 %. Одна із можливостей для цього – суттєва економія за рахунок зменшення єдиного соціального внеску.

Те, що ми спостерігаємо зараз у галузі, – це пряме знищення залізничного транспорту. Профспілка не повинна мовчати! Треба профорганізаціям, усім спілчанам разом стати на захист галузі від розвалу! Бо якщо сьогодні будь-який керівник підніметься на цей захист, то завтра він уже може ним і не бути...

Такі, на жаль, нинішні реалії...

***Роман МОРДА**, голова профорганізації моторвагонного депо Львів (до 20 квітня п.р.):*

– Вандальне розграбування сьогодення для знищення шансу на майбутнє – так можна охарактеризувати стан електропоїздів у моторвагонному депо Львів. Свідомі дії, бездіяльність посадових осіб чи, може, низький рівень їх компетентності за нетривалий час привели в повну непридатність 60 секцій (120 вагонів) приміського парку електропоїздів. Стан, у якому вони перебувають, не підлягає відновленню без капітальних заводських ремонтів. А те, що залишилося в експлуатації, не відповідає жодним вимогам норм безпеки і не може гарантувати безпеку перевезення пасажирів.

Машиністи працюють в нестерпних умовах психологічного тиску, їх «обстрілюють» з усіх боків доганами, звинуваченнями, без будь-якої реакції керівництва на необхідність покращення технічного стану електропоїздів. Хто відповість за невдалий кадровий експеримент з призначенням керівників і бездарних команд?

За злочини проти держави, а залізниця – це майно нашої держави і народу, повинна судити держава. А за злочин проти власного народу – має судити народ. За те, що людина не може нормально добиратися до місця роботи, додому, за те, що мусить всю дорогу стояти на одній нозі, ризикує своїм здоров'ям, життям, їдучи в несправних електропоїздах...

Ми, фахівці, не маємо права байдуже спостерігати і мовчати, чекаючи повного знищення нашого депо і транспорту, який об'єднує Західну Україну від Чопа до Рівного. Ми звернулися до Президента – відповідь відсутня, до Прем'єр-міністра – без реакції, до керівництва Укрзалізниці, в Міністерство інфраструктури – вони не все розуміють, про що йдеться, в Генпрокуратуру – та взяла питання під контроль... А поки що вся вина лежить на локомотивних бригадах і провідниках: одні не мають на чому їхати, вислуховуючи звинувачення і скарги пасажирів, інші не можуть надати євро-сервіс у розбитих, зламаних і переповнених на 200 % вагонах. А адміністративно-ревізійний апарат розглядає скарги та звинувачення і щедро їх карає, хоча вони не можуть нічого зробити за відсутності вкрай необхідних запчастин, без яких електропоїзд – це просто гора металобрухту.

Такий підхід є дуже дорогою платою для суспільства, тому що помилка, непрофесіоналізм на транспорті оплачуються людським горем, а жертви можуть бути масштабними.

Ми звертаємось до залізничної спільноти та всіх небайдужих: приберімо всі корупційні схеми впливу на транспорті, не допустімо його повного знищення, повернімо залізничному транспорту фаховість і професіоналізм, жорсткий відбір за всіма критеріями вимог залізничної галузі!

В інформації Євгена Павловича Кравцова прозвучала фраза про стабільну ситуацію. Хотілось би уточнити: небезпечно стабільна чи стабільно важка? Робота без ремонту і запчастин – це стабільна ситуація?! В тому, що ми йдемо у прірву беззаконня і тотального дефіциту запасних частин? Адже відсутність запчастин одразу тягне за собою беззаконня, тому що кожна інструкція пише, що рухомий склад повинен бути справним. Якщо на ньому повинно бути три компресори і усі три мають працювати, то так і має бути. А рухомий склад без болтів чи гальмівних колодок – то вже злочин.

Також було вказано, що ситуація значно краща. Чим підтверджено такий висновок?!

Приміські перевезення сьогодні поставили в режим очікування передачі місцевим органам влади. Що будемо передавати? Купу металобрухту, розвалені будівлі, в яких дахи не ремонтуються, всю зиму тече вода, куди не вкладається жодної копійки...

Довідки про кращу ситуацію – неправдиві, у них показано те, що керівники «Укрзалізниці» хочуть бачити. Щоб переконати в цьому, я готовий провести екскурсію. Фахівці ПАТ на наші листи, які ми відправляли Президенту, Прем'єру, у Верховну Раду, Генеральну прокуратуру, Міністерство інфраструктури, надають лише бюрократичні відповіді. Тож нехай вони не марнують часу, а чесно напишуть: «Я не знаю, не розумію, про що йдеться».

Стор. 4

ІЗ ЗАСІДАННЯ РАДИ ПРОФСПІЛКИ

Забезпечення соціальних гарантій — безперечний пріоритет для всіх

Закінчення. Початок на стор. 1 — 3

Із виступів учасників засідання Ради профспілки

***Анатолій ВІЛЬЧИНСЬКИЙ**, голова Козятинської територіальної профорганізації:*

– Ми не поділяємо оптимізму основних ідеологів реформування. На нашу думку, створено монстра, яким надзвичайно важко оперативно керувати при виникненні проблем.

Наведу один невеликий приклад.

У локомотивному депо Козятин при 20-градусному морозі й епідемії грипу виникла загроза відключення газу через заборгованість на суму 118 тис. грн. Звертаємось до керівництва регіональної філії, а у відповідь чуємо, що вони не уповноважені. В «Укрзалізниці» нам відповідають, що розглянуть проблему лише на черговому засіданні правління ПАТ. Тим часом газ відключили, люди мерзнуть, технологічні процеси порушені. Правління відбулось через 3–4 дні, і лише за наполяганням запрошеного на засідання Голови профспілки рахунки було нарешті сплачено.

Тож дайте можливість керівникам на місцях вирішувати подібні питання, виділіть на це певні, нехай лімітовані, кошти. Україна велика, уявіть, скільки часу забере вирішення правлінням усіх нагальних проблем, які потребують оперативного втручання?!

Інший приклад. Фактично завершено підйомний ремонт електровоза, витрачено близько півмільйона гривень. Але нема елементарної «копійчаної» деталі, і, зауважте, начальник підрозділу не має права її придбати навіть за наявності коштів!

Якщо правління ПАТ довіряє керівникам на місцях, то нехай дасть їм право розпоряджатися коштами. Проте якщо не довіряєте їм – змінюйте кадри.

Ми постійно спілкуємося із спілчанами. Усі залізничники вважають, що жорстка централізація – це помилка. Бо на місцях не можна вирішити найпростіших питань. У нас не вистачає 50 % монтерів колії, і людей не можуть взяти на роботу, хоч в «Укрзалізниці» стверджується протилежне. Наголошуємо: керівник структурного підрозділу не має необхідних повноважень, те саме – на рівні регіональної філії.

Треба щось змінювати...

Вітаємо з обранням!

ЗВІТНО-ВИБОРНА кампанія у профспілці набирає обертів. Інформацію про її хід «ВІСНИК» публікує у кожному номері. Завершилися звіти й вибори у цехових організаціях і профгрупах, зараз триває кампанія у первинках і розпочинається у територіальних профорганізаціях.

На звітно-виборних конференціях обрано голів:

територіальних профорганізацій –

Ярослава АФТАНАСА – Ужгородської;
Богдана ГРИЦАКА – Івано-Франківської;
Анатолія ПРОТАЩУКА – Рівненської;
Івана МАЦІЙОВСЬКОГО – об'єднаної профорганізації Львівської дирекції залізничних перевезень;

профорганізацій:

В'ячеслава ШУЛЬГУ – філії «Рефрижераторна вагонна компанія» ПАТ «Укрзалізниця»;
Руслана КУЛІНІЧА – Київського електровагоноремонтного заводу.

Щиро вітаємо колег і бажаємо успіхів із захисту трудових прав спілчан!

● У літопис профспілки

ЗА БАГАТОРІЧНУ сумлінну роботу в профспілці, активну діяльність щодо відстоювання прав та інтересів спілчан нагороджено

ПОЧЕСНОЮ ГРАМОТОЮ РАДИ ПРОФСПІЛКИ

ЧЕМЕРИСА Вадима Олександровича, який був незмінним головою профорганізації Київського електровагоноремонтного заводу дотепер.

Признанный лидер

НА КОНФЕРЕНЦИИ профорганизации станции Попасная делегаты единогласно избрали председателем проверенного лидера – Г.Ковыженко. Уж она-то хорошо понимает, что сегодня вновь избранному профкому придется работать не покладая рук.

В подразделении произошел ряд структурных изменений: к опорной станции Попасная присоединены часть станций, ранее относившихся к Луганску, в связи с чем изменилась и численность первички. Возник ряд проблем, в первую очередь – отсутствие прямого железнодорожного сообщения, сложности с прохождением медосмотров, обеспечением спецодеждой, мылом и спецмолоком... Об этом и других наболевших вопросах говорили выступающие. Впрочем, люди с пониманием относятся к сложившейся ситуации, потому как трудятся уже в режиме пятидневной рабочей недели, производится выплата премии за выполнение плановых заданий, проводятся восстановительные работы (полностью восстановлены вокзалы Лисичанск и Рубежное), оздоравливаются ветераны в санатории-профилактории «Щуровский», действуют другие гарантии колдоговора.

ПРЕСС–ЦЕНТР
Попаснянского теркома профсоюза

Співчуваємо...

Рада профспілки залізничників і транспортних будівельників України висловлює глибоке співчуття завідувачу відділу охорони праці – головному технічному інспектору праці Ради профспілки Володимиру Григоровичу Дорошенку та його родині у зв'язку з важкою втратою: смертю батька – **Григорія Олександровича**.

ГОЛОВНА ТЕМА 2016-го — ЗВІТИ І ВИБОРИ В ПРОФСПІЛЦІ

С настроем на успех

ОТЧЕТНО-ВЫБОРНАЯ кампания с учетом изменений в структуре нашей первички проходит при заинтересованном участии членов профсоюза. Взят курс на повышение авторитета и ответственности профгрупоргов. Важно отметить, что профком в два раза – до девяти – уменьшил количество профгрупп путем их укрупнения. Мы уверены, что это позволит наладить эффективную прямую связь с активом, в том числе для оперативного принятия важных решений.

Учитывая то, что во главе профгрупп семь вновь избранных активистов, профком, не откладывая, организовал обучение профгрупоргов и их заместителей.

Семинар состоялся с участием членов профкома и молодежного лидера первички. Было определено главное направление – конкретная работа с членами профсоюза: вовлечение их в общественную жизнь, индивидуальный подход к каждому активисту и поддержка его полезных и интересных инициатив.

Хорошим подспорьем в проведении занятий стал «Дневник профгрупорга», изданный Советом профсоюза.

По итогам мероприятия проведен тренинг для закрепления полученных знаний по темам: «Устав профсоюза», «Содержание колдоговора», «Некоторые нормы трудового законодательства».

Организаторы семинара поделились со слушателями практическими советами в профсоюзной деятельности, отметив их настрой на успешную общую работу.

В конце мая отчетно-выборная конференция первички подведет итог работы актива за последние несколько лет.

***Наталья ЛУКЬЯНЧЕНКО,** председатель профорганизации вокзала Харьков-Пассажирский*

З пошти «Вісника»

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

Традиционный турнир

✉ Ежегодные соревнования по шахматам памяти бывшего главного редактора газеты «Приднепровская магистраль», писателя В.Ковалюка провел бессменный организатор турнира – профком объединенной профорганизации служб регионального филиала «Приднепровская железная дорога».

Второй год сильнейшим среди участников – 14 мастеров этой интеллектуальной игры – вновь стал аспирант Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта А.Пугач. «Серебряный» результат показал начальник отдела службы управления имущественными и земляными ресурсами П.Шиманский, а «бронзу» трижды подряд завоевывает инженер-технолог Днепропетровского метрополитена Ю.Услугин. Председатель профкома А.Мунтян вручил тройке призеров медали и грамоты, а остальные участники поощрены памятными сувенирами.

***Юрий ШВАЙКО,** внештатный корреспондент «ВІСНИКА»*

Фото Анатолия БУДЯШЕВСКОГО, корреспондента газеты «Приднепровская магистраль»

✉ «Л.Панасюк – майстриня декоративно-прикладного мистецтва, понад 30 років працює художником вокзалу станції Козятин. Нещодавно вона відзначила свій ювілей та відкрила в музеї історії міста персональну виставку витинанки «Я і квіти».

З юних літ брала участь у всеукраїнських, обласних і міських виставках образотворчого мистецтва. Захоплювалась вишивкою, а останнім часом малює олійними фарбами і витинає чудові орнаменти з паперу. Гостями виставки стали її численні родичі, друзі, колеги і профпрацівники, адже Леся Ігорівна вже довгий час із задоволенням займається громадською роботою – є членом профкому. Керівництво теркому висловило пропозицію організувати таку цікаву виставку в одному з приміщень вокзалу, щоб якомога більше наших спілчан долучилися до чарівного світу мистецтва», – йдеться у повідомленні **ПРЕС–ЦЕНТРУ Козятинського теркому профспілки.**

✉ «В соревнованиях по волейболу среди организаций и предприятий города Тростянец приняли участие шесть команд, в том числе и нашего депо. Железнодорожники завоевали «бронзу». Победителю и призерам вручены дипломы и медали, а также сладкие подарки от спонсоров турнира», – сообщил председатель профорганизации локомотивного депо Смородино **Валерий САВИН**.

✉ «Ми отримали масу задоволення від цікавих сполучень різних стилів і неповторної чарівності Чернівців, відвідали Хотинську фортецю. Були зачаровані старовинністю і містичністю Кам'янця-Подільського, краєвидами річки Смотрич, екскурсією до Бакотського скельно-печерного монастиря», – висловивши від імені всієї молодіжної ради щиру вдячність профкому за підтримку її ініціатив, розповіла електромеханік, голова молодіжної ради первинки Конотопської дистанції електропостачання регіональної філії «Південно-Західна залізниця» **Ольга ГЛУШАН.**

✉ Спілчани Сумської дистанції сигналізації та зв'язку регіональної філії «Південна залізниця» відвідали один із мальовничих куточків нашої країни – місто Кремінець на Тернопільщині. Враженнями від поїздки поділилась електромеханік **Юлія ТАРАН**:

«Завдяки профкому нам вдалося дізнатися багато цікавого з нашої історії. Пройшлися визначними місцями Тернопілля – піднялися на Замкову гору, побували на руїнах фортеці Бони, яку не могли захопити навіть татарські війська, у храмах і музеях. Дивовижною видалася й екскурсія до Почаївської лаври, де відвідали богослужіння, а бажаючі скупалися у цілющому джерелі.

Після таких пізнавальних подорожей виникає бажання робити нові відкриття».

Творити добро...

✉ «За ініціативи молодіжної ради первинки Бахмацької дистанції сигналізації та зв'язку проведено акцію допомоги Батуринській школі-інтернату, де навчаються і проживають 50 вихованців. Допомагали хто чим міг, бажаючих зробити добру справу було багато. Зібрали одяг, взуття, іграшки та книжки, а працівники додали ще миючі засоби, Конотопський терком закупив канцтовари.

Діти із захватом розбирали привезені пакунки. Разом із вихователями вони продемонстрували нам величезну кількість своїх чудових робіт, виконаних у навчальних майстернях, яких в інтернаті аж чотири! Та найбільше вразив хлопчик Саша, який з турботою шив черевички для своєї бабусі на день народження...

Ми вирішили, що знову приїдемо сюди, адже ці діти нас чекатимуть», – написала у листі електромонтер, голова молодіжної ради первинки Бахмацької дистанції сигналізації та зв'язку **Оксана ГУБАР** (*на знімку*). ***Фото надано молодіжною радою.***

ДАТИ

26 квітня
в Україні проведено заходи з нагоди 30-ї річниці катастрофи на Чорнобильській АЕС.

Вшановано подвиг ліквідаторів наслідків цієї техногенної аварії глобального масштабу та віддано шану пам'яті загиблих.

28 квітня
у Всесвітній день охорони праці, що цьогоріч проводиться під гаслом «Стрес на робочому місці: колективний виклик», завершуються заходи у рамках «Тижня охорони праці».

Президія Ради профспілки у відповідній постанові рекомендувала профорганізаціям усіх рівнів організувати низку тематичних заходів. Про підсумки «Тижня» — у наступному номері «ВІСНИКА».

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;
Олександр МУШЕНОК – 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.

**№ 8 (691)*
28 квітня 2016 р.**

Тираж 153 тис. 741 прим.

Розсилка електронної версії газети – 270 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 № 6209

Наступний номер вийде 26 травня 2016 року