



КОЛЕКТИВНИЙ ДОГОВІР – ОСНОВНИЙ ЗАКОН ТРУДОВОГО КОЛЕКТИВУ

Нещодавно конференція трудового колективу розглянула виконання колективного договору між адміністрацією і профспівковою організацією залізниці за 2008 рік та прийняла колективний договір на 2009–2012 роки.

“Кризю треба перетерпіти. Іншого виходу нема”

Про ситуацію, яка склалася на залізниці в умовах економічної кризи та про виконання зобов'язань колдоговору за дев'ять місяців 2008 року розповів начальник залізниці Михайло МОСТОВИЙ:



– 2008 рік стає для нас найважчим за всі попередні роки. У липні в результаті повені постраждало багато залізничних об'єктів, а їхнє відновлення потребувало значних фінансових витрат. На сьогодні на ліквідацію цього стихійного лиха витрачено понад 30 млн грн.

Спіткало нас ще одне лихо – світова економічна криза. Різко зменшилися об'єми навантаження на підприємствах, які принесли нам левову частку доходів. Ми вимушені були ще 3-4 місяці тому розпочати програму економії витратної частини.

За підсумками роботи впродовж 9 місяців вантажообіг виконано в обсязі 18 млрд 134 млн, що менше від плану на 6,6% і менше від показників минулого року на 3%. Зменшення вантажообігу пов'язане з падінням обсягів перевезень в міждержавному сполученні, частка яких у загальному вантажообігу становить 75,5%. Міждержавні перевезення зменшилися порівняно з минулим роком на 1,3%, зокрема, транзити – на 7,8%. У внутрішньодержавному сполученні обсяг зменшилися на 369 млн тонно-кілометрів або 7,7%, передусім, за рахунок падіння обсягів перевезення нафтопродуктів і високовартісних вантажів. Якщо порівняти із 2003 роком, то об'єм перевезення нафтопродуктів впав у 19 разів.

За звітний період відправлено 18 млн 717 тис. тонн вантажів, що менше від плану на 6,4%, від показників минулого року на 4,9%. Нафти і нафтопродуктів ми перевезли менше на 784 тис. тонн, будівельних матеріалів – на 484 тис. тонн, щебеню – на 275 тис. тонн.

Обсяг пасажирообігу становить 4 млрд 296 млн пасажиро-кілометрів, що більше від плану на 1,3%, а від показника минулого року на 3,1%. Як бачимо, є така тенденція, що при падінні виробництва збільшується кількість пасажирів.

Тонно-кілометрову роботу виконано на 95,3% від плану, це 98,6% до минулого року.

Покращилися порівняно з 2007 роком якісні показники: обіг вантажного вагона, продуктивність

вагона, дільнична швидкість, статнавантаження, середньодобова продуктивність локомотива.

За рахунок росту цін та інфляції збільшилися витрати залізниці. Ціни на товари, яких ми потребуємо, тільки офіційно зросли на 34%, а на окрему продукцію, особливо для вагонного господарства – в 2-2,5 рази. Зросли ціни й на паливно-енергетичні ресурси. Витрати на оплату праці у зв'язку з підвищенням тарифних ставок збільшилися на 32,5%. На жаль, з урахуванням інфляції, росту цін реальна зарплата практично не збільшилася, однак нам вдалося втримати її на попередньому рівні.

Хочу зауважити, що за 9 місяців цього року, залізниця сплатила податків і зборів до бюджету і цільових фондів на суму 939,5 млн грн.

За звітний період було у нас і чимало позитивних здобутків. Введено в експлуатацію багато важкої колійної техніки. Проведено електрифікацію другої колії на дільниці Рівне-Ківерці. У пасажирському вагону до Тернопіль створили санітарно-побутовий поїзд, який функціонує на місцях масових робіт. Ми реконструювали станційний комплекс Вадул-Сірет, зробили капремонт всього господарства на станціях Борщів, Бучач, Заліщики, Володимир-Волинський. На базі оборотного депо Чортків створили сучасний цех для ремонту важкої колійної техніки.

Щодо виконання зобов'язань колдоговору за 9 місяців, то наведу кілька показників: на матеріальну допомогу малозахищеним ветеранам скеровано понад 3 млн грн, зокрема, на лікування через медичні заклади 1 млн 586 тис. грн. При звільненні на пенсію залізничникам виплачені допомоги на суму 15,5 млн грн. Ветеранським організаціям виділено 148 тис. грн. На покращення медичного обслуговування лікарням виділено 11 млн 234 тис. грн. Надавали ми й фінансову допомогу навчальним закладам. 360 наших випускників одержали матеріальну допомогу за місцем роботи. Для працівників, які одружилися, надано 530 тис. грн допомоги. 195 працівників одержали позику на житлове будівництво та на покращення житлових умов на суму 13 млн 658 тис. грн.

Показники листопада невтішні: вантажообіг за 18 днів становить до минулого року лише 71,5%. Відтак, ми вимушені були на деяких прикордонних переходах перейти тільки на денний режим роботи. Навантаження до минулого року становить 67,9%. На найближчий час нема перспектив до збільшення обсягів. У зв'язку з кризою на 60-70% зменшилися обсяги робіт на металургійних комбінатах Польщі, Словаччини, Угорщини, Чехії, Австрії. Різко впали перевезення металургійної сировини для цих заводів. Аналогічна ситуація і на наших підприємствах.

Моя головна мета – зберегти колектив, зберегти спеціалістів. Через таку ситуацію я змушений заборонити прийом на роботу. Хочу, щоб працівники поставилися з розумінням до необхідності брати відпустки без збереження заробітної плати. Вважаю, що краще усім нам спільно перетерпіти і мати гарантію роботи на майбутнє. Іншого виходу нема.



“Ми повинні уникнути скорочення чисельності працівників”

Голова дорпрофсожу Андрій СЕНИШИН акцентував увагу делегатів конференції на вартості колективного договору.

“Колективний договір – це Конституція нашого колективу. Серед найважливіших його пунктів – фонд оплати праці, фінансування заходів із охорони праці, матеріальна допомога працівникам, допомога при звільненні на пенсію, проїзд за формами №4, №6, надання позики на житло, виділення коштів для медичної служби, здешевлення путівок на відпочинок, підготовка оздоровчих таборів.

Треба зауважити, що колективний договір 2007 року коштував залізниці 1 млрд 618 млн грн, а колдоговір 2008 року коштуватиме приблизно 2 млрд 470 млн грн. Ми повинні пам'ятати, що нам нічого не дає, ми самі заробляємо кошти і самі їх розподіляємо. Чималі кошти йдуть на сплату податків. Натомість від держави ми не маємо ніякої підтримки, з держбюджету не виділено жодної копійки. Навіть на ліквідацію наслідків повені нам не виділили кошти. Металургійні підприємства в серпні 2008 року підвищили у 2-2,5 рази ціни на продукцію, яку використовують підприємства залізничного транспорту. З жовтня рішенням Мінтрансу і Укрзалізниці зменшено плату за перевезення руди, концентратів, коксу, вапняку, чорних металів. Така економічна політика нашої держави, коли враховуються інтереси лише великого капіталу, може призвести до вкрай негативних наслідків, а саме масових і необґрунтованих звільнень, затримки виплати заробітної платні, незаконного вилучення в позасудовому порядку майна громадян, які мають зобов'язання перед банками, незаконного та необґрунтованого підвищення ціни на газ для населення.

Головна наша проблема полягає у стабілізації процесу перевезень. Весь перевізний процес повинен здійснюватися заради підвищення прибутковості. Якщо цього не буде, то не буде і результату.

Підтримую позицію начальника залізниці, що в сьогоднішніх умовах



потрібно, насамперед, зберегти трудовий колектив. Маємо економити кошти, спрямувати зусилля працівників і профспівкову діяльність на підвищення ефективності роботи транспорту, ліквідацію непродуктивних витрат, зміцнення виробничої і трудової дисципліни.

Ми повинні уникнути скорочення чисельності працівників. Безробіття – жадливе явище, ми маємо тяжкий досвід, коли в 1996–1997 роках із залізниці вивільнено майже 3 тисячі працівників. Сьогодні в Україні попит на робочу силу складає лише 6% від загальної кількості безробітних.

Нам зараз потрібно дякувати людям, спілкуватися з ними, створювати дружню атмосферу в колективі, почуття поваги до людей, готовність прийти на допомогу будь-якої хвилини та за будь-яких обставин.

І ще одна проблема – це здоров'я наших працівників. Я вношу пропозицію від президії, щоб додаткові сім днів відпустки за шкідливі умови праці використовувати саме для оздоровлення. Наприклад, у нас 46% машиністів локомотивних бригад депо і 26% помічників машиністів перебувають на обліку. Путівок безкоштовних не буде, вони коштуватимуть 10% від вартості, але працівник повинен поїхати і оздоровитися.

Я сподіваюся на взаємодопомогу і підтримку в наших підрозділах. Вірю в силу трудового колективу залізниці і його творчий потенціал”.