ІНФОРМАЦІЙНО-КОНСУЛЬТАЦІЙНИЙ
ВІСНИК
ДОРПРОФСОЖУ ЛЬВІВСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ
№ 2/94 лютий 2009 р.

ЧАС ДІЯТИ, А НЕ БУТИ СПОСТЕРІГАЧАМИ

Криза обмежила фінансування практично на все. Підприємства п'ятий місяць поспіль працюють за скороченим робочим днем, тижнем. Частина працівників перебуває у відпустках без збереження заробітної плати, виникає заборгованість із виплати заробітної плати.

Разом з цим, вже давно склалася негативна практика пограбування галузі державою. Незважаючи на те, що згідно з ст. 4 Закону України "Про залізничний транспорт", держава повинна сприяти пріоритетному розвитку залізничного транспорту, надавати підтримку у задоволенні потреб залізниць у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах, уряд знехтував проблеми галузі і в черговий раз приблизно півмільйона залізничників поставив "на коліна", захищаючи натомість приватний бізнес гірничо-металургійного і хімічного комплексів України, зобов'язавши Укрзалізницю знизити тарифи на перевезення сировини і готової продукції цих підприємств.

За рахунок залізничників виконується низка державних програм, зокрема, надання пільг на проїзд залізничним транспортом 24 категоріям громадян України. Залізниці далеко не в повному обсязі отримують компенсації за ці перевезення, а погодження тарифів на місцях – це "ходіння по муках"… Здається, що влада робить все для того, щоб довести ефективно працюючий цілісний транспортний комплекс до банкрутства, а залізничників – до жебрацтва.

Яскравим підтвердженням цього є ще такий факт – ставлення держави до проблем, а то й до бід залізничників. Всім відомо, що наробила липнева повінь у західних областях України. Значної шкоди (понад 300 млн грн.) заподіяно Львівській залізниці. І залізничникам всієї країни самим довелося долати наслідки стихії, за що всім Вам, дорогі колеги, честь і хвала.

Залізниця не лише не відчула підтримки держави, а й навпаки, в той час, коли для подолання наслідків стихійного лиха були потрібні величезні кошти, державні органи вимагали від керівництва нашої залізниці терміново заплатити податки державі, а прохання про відстрочку було категорично відхилено.

У скрутний час ми не маємо права бути спостерігачами того, як нашу галузь намагаються розвалити! У цій складній ситуації саме наша потужна профспілка повинна сказати своє вагоме слово заради однієї мети – збереження цілісності залізничного транспорту та його інфраструктури. Необхідно ефективніше захищати і спілчан. Нам потрібно стати ще сильнішими.

У суспільстві зростає напруга, посилюються спроби обмежити вплив профспілок. Пригадаймо, як влада уникала зустрічі з профспілками, і лише трудові конфлікти змусили уряд сісти за стіл переговорів. Проте і ці рішення грубо нехтують державні високопосадовці.

Отже, тактика держави у відносинах із профспілками містить цілу низку негативних моментів, включно зі спробами законодавчого обмеження діяльності профспілок, стримування активної діяльності та акцій протесту. З року в рік залізничники змушені захищати і відстоювати фінансові плани Укрзалізниці і залізниць, боронити галузеві навчальні і оздоровчі заклади, оскаржувати спроби державних мужів відібрати від залізничної інфраструктури "ласі шматки" – підприємства, без яких залізничники потраплять у ще більшу кабалу.

Впродовж останніх років нам усім доводиться писати все більше звернень, заяв, вимог до високих державних посадовців із проханням допомогти, вирішити, втрутитися, врахувати зауваження і пропозиції профспілки. А потім ще багаторазово писати листи-нагадування, оскільки чиновники настільки зайняті, що навіть забувають, а може й не хочуть перейматися проблемами залізничників?

Зазвичай, кожне таке наше звернення містить слова "у випадку, якщо вимоги профспілки не буде враховано, ми будемо змушені вживати всіх передбачених законодавством заходів щодо організації актів протесту залізничників". Зараз уже частіше згадується страйк.

Щоб стати корисними для спілчан, ми повинні вести дієві переговори з владою, проводити активні кампанії з будь-яких питань, актуальних для працівників-залізничників та галузі. Давно відомо, що нашим основним ворогом є пасивність, зневіра людей та безвідповідальність щодо свого соціального становища. Люди часто не замислюються про те, що вони самі повинні брати активну участь у захисті своїх прав та інтересів. А сила профспілки – у знаннях, активності та впевненості, у єдності дій.

Відстоювання інтересів і прав – це важка праця, яка включає багато методів і форм, уміння йти на компроміси або застосовувати інші засоби боротьби. Відомо, що соціальна нестабільність здатна зруйнувати в людині сміливість, упевненість, урівноваженість. Тому ми повинні зробити все можливе, аби цього не сталося з нашими спілчанами.

Якщо наша профспілка діятиме ефективно і активно, а наші спільні дії будуть реальними, це значно підвищить довіру до нас. І, відповідно, ми будемо помітно сильнішими, доб'ємося більшого для своїх працівників і галузі. Люди, заради яких ми працюємо, сьогодні нам ще довіряють, але ця довіра поволі згасає… Тож настав час тверезо оцінити ситуацію.

Протестні акції свідчать, що профспілка готова до сильного захисту прав трудящих. Масове проведення акцій у травні-червні 2006 року продемонстрували високу громадську активність і свідомість членів профспілки. Вони зумовили широкий резонанс у суспільстві, привернули увагу вищого керівництва держави до необхідності посилення соціального захисту та обумовили прийняття низки позитивних рішень парламентом та урядом. А завдяки рішучим нашим діям були скореговані фінансові плани Укрзалізниці і залізниць.

Нині, поки політики змагаються за владу, профспілка стає ключовою фігурою позитивного розв'язання больових точок у соціально-економічній сфері, і вона фактично є "останнім бастіоном" реального захисту трудівника.

Закон України "Про порядок вирішення колективних трудових спорів (конфліктів)" значно обмежує використання такого методу економічної боротьби як страйк. Отже, вбачається за необхідне і доцільне звернутися до Конституційного Суду України з клопотанням щодо офіційного тлумачення ст. 18 Закону України "Про транспорт" та відповідність її до вимог Конституції (ст. 18 обмежує право транспортників на страйк – авт.)

Разом з цим, необхідно звернутися до комітету Верховної Ради з питань соціальної політики та праці з проханням внести зміни і доповнення до Законів України "Про транспорт" і "Про залізничний транспорт", щоб надати залізничникам можливість захищати свої права, за необхідності, шляхом активних протестних акцій, у тому випадку і страйку.

Зрозуміло, страйк – гранична форма розв'язання проблем, але до таких дій необхідно вдаватися, коли всі інші можливі спроби не принесли результатів.

Треба забути про свої страхи і проблеми. Настав час втілити в життя постанову Ради профспілки від 23 червня 2005 року "Про підвищення ефективності роботи профспілки в умовах демократизації суспільства" та змінити тактику роботи профорганів.

Пунктом 7 цієї постанови передбачалося розглянути питання щодо створення фонду профспілки для проведення активних форм захисту трудових прав спілчан. На мою думку, це дуже важливо і терміново необхідно зробити сьогодні. Згадаймо, знову ж таки, наші протестні акції у червні 2006-го. Люди повірили в силу профспілки, з'їхалися до Києва і перемогли! Але якщо проаналізувати витрати кожного учасника акції, картина постає не дуже втішна, зокрема, працівники втратили заробіток за ці дні, тому що писали заяви про надання відпусток без збереження зарплати. Але ж, будьмо відвертими, ентузіазм не є нескінченним…Крім цього, як вказано у п.10 вищезгаданої постанови та з метою підготовки профлідерів, здатних до формування команди та залучення спілчан до активної участі в організації активних форм захисту (мітинги, пікетування, робота "за правилами" тощо), вважаю за доцільне провести семінар. Нам необхідно розробити конкретну програму дій, технологію та послідовність їх втілення.

Вважаю також за необхідне широко обговорити ці питання у всіх профспілкових організаціях, трудових колективах, зібрати пропозиції та прийняти відповідні рішення.

Шановні колеги, ми всі повинні зрозуміти, що захищаючи свою галузь, ми захищаємо кожного працівника – члена нашої профспілки.

Богдан ГРИЦАК, голова теркому профспілки Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень, заступник голови дорпрофсожу

У ПРОФСПІЛЦІ ПОБІЛЬШАЛО МОЛОДІ

Станом на 31 грудня 2008 року дорожня профспілкова організація Львівської залізниці нараховує 265 первинних профспілкових організацій, з них 12 профспілкових організацій навчальних закладів. У порівнянні з 2007 роком, на 5 профспілкових організацій стало менше.

Відзначається тенденція щорічного зменшення чисельності працівників на Львівській залізниці. Станом на 31 грудня 2008 року загальна кількість працівників без навчальних закладів становить 69 139 осіб, що на 950 чоловік менше, ніж у 2007 році.

Членами профспілки серед працівників без навчальних закладів є 68 467 осіб, у порівнянні з минулим роком ця кількість зменшилася на 940 осіб. Зменшення членства пов'язано зі зменшенням кількості працівників на залізниці.

Профспілковим членством охоплено 99, 07% від числа працівників (це на 0, 05% більше ніж торік).

Зменшення кількості членів альтернативних профспілкових організацій відбулося внаслідок ліквідації таких організацій у моторвагонному депо Львів та Ужгородській пасажирській вагонній дільниці.

І надалі зменшується кількість працюючих жінок. У 2008 році працюючих жінок-членів профспілки на залізниці було 26 072 особи, що на 589 жінок або 0,2% менше у порівнянні з минулим роком (торік 26 661 особа). Кількість жінок-працівників становить 38% від загальної кількості працюючих членів профспілки.

В останні роки спостерігається тенденція до збільшення молоді серед працівників. Зокрема, молодих людей до 28 років у профспілці в 2008 році було 12 961 особа (більше на 697 осіб у порівнянні з минулим роком), що становить 18, 93% від загальної кількості працюючих членів профспілки. Цей показник вищий від минулорічного на 1, 05% за рахунок омолодження кадрів.

Загальна кількість непрацюючих пенсіонерів-членів профспілки, які сплатили членські внески – 3 227 (у 2007 р. – 3 295), загалом непрацюючих пенсіонерів на залізниці – 40 530 осіб (торік 40 494 особи). Кількість непрацюючих пенсіонерів, які сплатили членські профспілкові внески, становить 7, 96% від загальної кількості непрацюючих пенсіонерів.

У дорожній профспілковій організації є 250 голів профкомів, голів профорганізацій, що об'єднують до 15 членів профспілки – 15 осіб. Голів профкомів, звільнених від основної роботи – 42 особи, ця кількість залишилася на рівні минулого року і становить 16, 8% від кількості всіх голів профспілкових організацій.

Станом на 31 грудня 2008 року ліквідовано штатні посади голів цехових організацій.

Навантаження на одного профспілкового працівника становить 1850 працюючих членів профспілки.

Залишаються проблемними питання навантаження на працівників виконавчих апаратів теркомів та об'єднаних профспілкових апаратів. Зокрема, на одного працівника в об'єднаному профкомі Тернопільської дирекції залізничних перевезень – 452 члени профспілки, а в теркомі Ужгородської дирекції залізничних перевезень – 2088 осіб.

Олег ТХІР, завідуючий відділом організаційної і кадрової роботи дорпрофсожу

Відділ соціального захисту, праці і заробітної плати дорожнього комітету профспілки повідомляє про середню заробітну плату в господарствах залізниці за грудень 2008 року та рік у цілому

	грн	*грн*
	грудень	**2008р.**
Львівська дирекція	**1836**	**2170**
Тернопільська дирекція	**1939**	**2243**
Рівненська дирекція	**1945**	**2171**
Івано-Франківська дирекція	**1806**	**2089**
Ужгородська дирекція	**1883**	**2166**
Служба локомотивного господарства	**2410**	**2666**
Служба перевезень	**1982**	**2294**
Комерційна служба	**1670**	**1960**
Служба вагонного господарства	**1930**	**2222**
Служба колії	**2110**	**2390**
Служба електропостачання	**2686**	**2832**
Служба сигналізації і зв'язку	**2254**	**2516**
Служба пасажирського господарства	**1972**	**2122**
Інформаційно-обчислювальний центр	**2234**	**2603**
По залізниці	**2111**	**2347**