



Минулого тижня у конференц-залі вокзалу станції Львів відбувся VI пленум дорожнього комітету профспілки залізниць, на порядку денному якого був ряд важливих питань, серед яких – виконання статутних зобов'язань профспілки.

Перед початком пленуму голова дорпрофсожу Андрій Сенишин запросив представників недержавного пенсійного фонду "Магістраль" при Укрзалізниці Юрія Бурка та Олександра Белоусова поінформувати присутніх про створення недержавного пенсійного фонду при Укрзалізниці. Проблема з

сячного окладу (тарифної ставки). Завдяки молодіжній раді дорожньої профорганізації, яка неодноразово порушувала питання про зарахування часу навчання працівника у вищому навчальному закладі до стажу, з 2008 року молодим фахівцям нараховується стаж, що дає право на отримання надбавки за

на 6 відсотків, досягнуто домовленості щодо підвищення на 5,1 відсотка на рік, вже на 3 відсотки з квітня. Львівська залізниця стала заручником економічної ситуації, бо територія, яку ми обслуговуємо, є промислово пасивним районом. У січні об'єми перевезень зменшилися на 54 відсотки, а в лютому 2009 року вони становили лише 55 відсотків до рівня лютого минулого року, падіння продовжилось і в березні: відправлення вантажів становило лише 45 відсотків до рівня березня минулого року, перевезення зменшилися на 20 відсотків. Профкоми здійсню-

щасних випадків.

Про роботу профспілкових організацій було достатньо сказано на звітних конференціях, тому на пленумі делегатам запропонували розповісти про проблеми, які накопилися у профспілкових осередках.

Ярослав Афтанас, голова теркому Ужгородської дирекції залізничних перевезень:

– Зарплата кожного працівника сьогодні зменшилася на 500-600 гривень, впав життєвий рівень, знизилась соціальна захищеність працівників. Тому профспілковим органам нині важко працювати. Та не варто падати духом, потрібно зустрітися з людьми, розповідати їм про складність ситуації, про те, що конкретно робить профспілка. Отримавши листи з Мінфіну, зрозуміли, що треба розраховувати на те, що маємо. Після балансової комісії залізниця подивилася, де ми "не тягнемо", особливо в тих організаціях, де працюють звільнені голови профкомів. Якщо кілька років тому я був противником централізо-

Економічна криза додала проблем, які



нестачею коштів у пенсійному фонді на-зрівала давно, тож ініціатором створення недержавного фонду та його засновником виступила профспілка залізничників і транспортних будівельників України. Як зазначив заступник директора цього фонду Юрій Бурко, "накопичення у фонді достатньої суми грошових коштів дасть можливість отримувати в майбутньому додаткову пенсію, яка буде власністю залізничників і може передаватися у спадщину".

Голова дорпрофсожу Андрій Сенишин зупинився на питанні роботи профорганів залізниць щодо виконання статутних завдань профспілок:

– Продуктивність праці на нашій залізниці за 2008 рік становила 91,7 відсотка до плану та 94 відсотки до рівня 2007 року. До колективних договорів у 2008 році вносились відповідні зміни, передбачені в Галузевій угоді, зокрема, додаткових соціальних пільг і гарантій при вступі до шлюбу, виплати одноразової матеріальної допомоги при поверненні на роботу в галузь звільнених у запас військовослужбовців, збереження середньої зарплати за період перепідготовки працівників, які не пройшли медичну комісію, оплату часу технічного навчання. Для закріплення молоді на посадах, відповідно до здобутої професії та кваліфікації, випускникам вищих та професійно-технічних навчальних закладів державної форми власності виплачується матеріальна допомога в розмірі мі-

Профспілкові комітети відповідно до колективних договорів представляють інтереси трудових колективів у соціально-економічних питаннях в усіх органах влади і державного управління. Працівники негативно сприймають "новаторства" влади: спочатку зменшити фонд оплати праці залізничникам удвічі, а тепер ліквідувати соціальні гарантії, закладені в Галузевій угоді й колективному договорі. У розпал передвиборчої кампанії залізничники не хочуть брати участь в пікетуваннях, страйках з метою тиску на Уряд України.

Щоб запобігти загостренню конфліктної ситуації, перевести її в цивілізоване русло соціального діалогу, порозуміння з профспілкою, профкоми первинних організацій залізниць надіслали телеграми на адресу Кабінету Міністрів України, Міністра транспорту і зв'язку, Генерального директора Укрзалізниць з вимогами припинити дії міністерств і інших владних структур, скеровані на урізання соціальних гарантій залізничників у фінансовому плані залізниць України на 2009 рік (див. стор. 3).

вистугу років. У цілому зобов'язання колективних договорів відокремлених підрозділів виконуються. Є позитивні факти щодо виконання критичних зауважень та пропозицій окремими профкомами, які можуть бути взяті за приклад. Із 64 пропозицій, висловлених на зборах виробничих підрозділів, які були сформовані, 62 минулого року повністю було виконано, дві пропозиції у стадії виконання.

Профком разом з роботодавцем вирішує питання оплати праці працівникам. Якщо в січні цього року середня заробітна плата на залізниці становила 1866 гривень, то в регіонах вона була нижчою, зокрема, на Волині – 1263 гривні, на Тернопільщині – 1203 гривні. Профспілка поставила вимогу підвищити з 1 квітня тарифні ставки і посадові оклади

ють громадський контроль за дотриманням законодавства про працю та охорону праці. У минулому році відновлена робота юридичної консультації дорожнього комітету профспілки. Ми повинні приділяти увагу роботі комісії по трудових спорах. У багатьох підрозділах вони діють формально, а в деяких члени комісії відмовляються від такої громадської діяльності. Завдяки твердій позиції комітетів профспілки різко зменшуються порушення трудового законодавства. У минулому році на третину зменшилась кількість прогулів і вдвічі менше стало випадків появи на робочому місці в нетверезому стані в порівнянні з 2007 роком. У питаннях охорони праці маємо зниження нещасних випадків на виробництві в порівнянні з 2007 роком – 22 проти 43 не-

ваного бухгалтерського обліку, то тепер бачу не лише необхідність, але й перевагу: полегшиться робота головам профкомів у плані перевірок податкової інспекції чи інших контролюючих органів. Недопрацьовуємо ми у питаннях інформування наших членів профспілки. Стенди, листівки, зустрічі, виступи наших голів профкомів у виданнях "Вісник дорпрофсожу", "Львівський залізничник" – це добре, але цього замало. Була хороша справа – єдиний інформаційний день, коли ми збиралися та отримували більше інформації, яку доводили до людей. Це варто відновити. Важливим питанням є навчання кадрів, адже серед нових голів профкомів – молоді люди. Наші працівники по роботі зустрічаються із залізничниками Словаччини, Угорщини, Румунії, саме з цими державами у нас є прикордонні переходи, і навіть під час кризи вони виступають за підвищення зарплати на 1-2 проценти, хоча держава їм з державного бюджету виплачує дотацію. На жаль, в Україні дотацію мають тільки банки. Тому нам потрібно триматися разом, розраховуючи на себе, і дотримуватися принципу "В єдності наша сила".

Ярослав Боднар, інженер пасажирського вагонного депо Чернівці:

– Не зважаючи на кризу, у 2009 році в Івано-Франківській дільниці пасажирського вагонного депо Чернівці виконання обсягів пасажирських перевезень становило у 2009 році 109 відсотків у порівнянні з 2008 роком.