



З Днем профспілки!

Профспілковою діяльністю потрібно займатися всім разом і щоденно



У 2004 році започатковано профспілкові свята – День профспілки залізничників і транспортних будівельників України, яке відзначаємо щороку в першу неділю серпня. У профспілкових організаціях у цей період відбуваються святкові збори, дні сімейного відпочинку, спортивні змагання, поїздки вихідного дня, благодійні заходи.

День профспілки залізничників і транспортних будівельників України – це дата кращих сподівань, надія на позитивні перетворення. Це свято стає днем єдності, солідарності, гуртування профспілкових активістів для відстоювання прав людини праці.

Робимо багато, але ще більше треба зробити. Зусиль профспілки та праці керівництва залізниці та структурних підрозділів сьогодні недостатньо. Залізничний транспорт потребує загальнодержавної підтримки.

З 2008 року відбувається зміщення традиційних інтересів і сфер прикладання зусиль всіх профспілкових органів (боротьба за підвищення зарплати, за покращення життєвого рівня своїх членів профспілки) в умовах глобальної кризи в напрямку виживання підприємств і підрозділів. У більшості країн розвиваються точки зору, що перед загрозою масового безробіття потрібно зберігати робочі місця будь-якою ціною, навіть поступаючись вимогами у зарплаті.

Між працедавцем і працівниками завжди є конфлікт інтересів, особливо в умовах кризи. Якщо роботодавцю, а саме ним виступає держава, потрібно максимум прибутку, то працівникам – гідні умови праці. У кожного свої завдання, але фінальними повинні бути інтереси трудового колективу залізниці. Як голова дорожньої профорганізації, я повинен бачити шляхи знаходження балансу між цими інтересами. Для цього потрібно вміти розуміти керівництво залізниці, керівників структурних підрозділів, працівників та шукати омріяну золоту середину. При дестабілізації ринку перевезень важливого значення набуває згуртованість колективу, максимальне зближення та від-

критість керівництва. Ми цього досягли завдяки рішенням начальника залізниці Михайла Мостового на конференції трудового колективу залізниці в листопаді 2008 року при укладанні колективного договору на 2009-2013 роки та роз'яснювальній роботі керівників служб і відокремлених підрозділів та членів дорожнього комітету профспілки на робочих місцях працівників.

За перше півріччя цього року вантажообіг на залізницях України зменшився на 35%, транзитні перевезення – на 38%. Ми розуміємо, що відновити в повному обсязі вантажні перевезення в об'ємах 2008 року нам не вдасться. Львівська залізниця стала заручником економічної ситуації, бо територія, яку ми обслуговуємо, є промислово пасивним регіоном. За законом про залізничний транспорт, пільги за пасажирські та приміські перевезення повинні компенсуватися. Але законом про бюджет цього не передбачено. Тому залізниця по суті випрошує гроші у місцевих адміністрацій за проїзд пасажирів 25 пільгових категорій. До вирішення цього важливого питання змушені долучатися і дорожні та територіальні комітети профспілки, відбулися зустрічі з цього питання в облдержадміністраціях.

З початку року на залізниці запроваджено жорсткий централізований фінансовий контроль за всіма видатками. Ми змушені були вдатися і до заходів з економії заробітної плати. Щоб уникнути скорочень робочих місць на залізниці в умовах поглиблення кризи в державі, ми обрали шлях збереження людей за рахунок переходу на неповний робочий тиждень. І залізничники підтримали дії керівництва залізниці та профспілкових органів. Працівники залізниці переведені на чотириденний робочий тиждень, а працівники заводів – на трьохденний.

Постійно вишукуємо можливості, аби наша робота була результативнішою.

За перше півріччя 2009 року маємо найнижчий коефіцієнт плинності кадрів після 2004 року. У зв'язку зі змінами в організації праці й виробництва звільнено 26 працівників. Це – середній показник 2002-2005 років.

Будь-яке вивільнення працівників – це комплекс заходів із дотримання норм трудового законодавства та організаційно-психологічної підтримки працівника керівництвом і трудовим колективом підрозділу. Для оптимізації контингенту заохочуємо звільнення за власним бажанням осіб, які мають право на пенсію. За 2008 рік звільнено 2148 працівників у зв'язку з виходом на пенсію та тих, котрі отримували пенсію і продовжували працювати. А за перше півріччя 2009 року звільнено 1170 осіб з виплатою одноразової матеріальної допомоги в межах від 3 до 10 середньомісячних заробітків відповідно до норм Галузевої угоди та колективних договорів.

За можливості вимушені звільнення ми намагаємось замінити внутрішньою ротацією. На залізниці переміщені із одного відокремленого підрозділу в інший за перше півріччя цього року 2115 осіб, а за весь 2008 рік – 1509 працівників.

Сьогодні кожна залізнична родина змушена економити. У порівнянні з докризовим періодом 2008 року, середня місячна заробітна плата наших працівників зменшилась на 600-700 гривень. Разом з тим, профспілка запобігла зменшенню фонду оплати праці працівників. Залізничники були готові до крайніх дій, включаючи страйк, у випадку набрання чинності рішенням Верховної Ради від 3 березня 2009 року про внесення залізниць до переліку державних підприємств-монополістів, яким у 2009 році удвічі зменшується фонд оплати праці. Ми відстояли всі соціальні позиції Фінансового плану залізниці на 2009 рік, який погоджувався у профільних міністерствах та затверджений Кабінетом Міністрів України.

Поглиблення кризи збіглося в часі із застосуванням жорстких фінансово-правових санкцій працівників Державтоінспекції до працівників колійного господарства, з накладенням штрафів у розмірі від 1020 до 1360 гривень за порушення або невиконання правил, норм і стандартів при утриманні залізничних переїздів. На базі дистанцій колій проведено навчання із правового захисту працівників, відпрацьована система захисту та відстоювання прав залізничників, розроблено відповідні методичні рекомендації.

Дорожній комітет профспілки основну роботу в IV кварталі 2008 року та в першому півріччі 2009 року сконцентрував у напрямку реалізації прав працівників на безпечні умови праці, отримання встановлених компенсацій за шкідливі умови праці, покращення виробничого побуту, забезпечення спеодягом, спецвзуттям, іншими засобами індивідуального захисту, попередження виробничого травматизму.

У 2008 році Львівська залізниця визнана переможцем в огляді-конкурсі з охорони праці серед залізниць України. Залізниця не шкодує коштів на профілактичні заходи з охорони праці. За 2 попередні роки на фінансування заходів із охорони праці витрачено майже 80 млн гривень, це – найкращий показник серед залізниць України.

Профспілкові комітети в межах своїх бюджетів роблять чимало благодійних справ. Ще раз висловлюю щирі подяку всім працівникам, профспілковим комітетам і Львівській, й іншим залізницям України, які не залишились байдужими до потерпілих залізничників нашої магістралі від стихійного лиха – повені – 23-27 липня минулого року. У благодійний фонд "Спілчани" надійшло майже 12 млн гривень від залізничників України, тоді як у державному благодійному фонді при Міністерстві праці та соціальної політики України сума зібраних благодійних внесків склала 45,6 млн гривень. І якщо ми всі кошти своєчасно розподілили між потерпілими, то благодійні внески з держказначейства були спочатку перераховані облдержадміністраціям.

Важливою умовою ефективної роботи залізничників є повноцінний якісний відпочинок. Щороку в пансіонатах "Львівський залізничник", "Галичина" відпочивало понад 7 тисяч залізничників. У дитячих таборах

залізниці оздоровлювалося понад 3 тисячі дітей залізничників. Весь 2008 рік та 1-й квартал 2009 року Міністерство транспорту та зв'язку України ініціювало через органи прокуратури та суди спроби вилучити майно цих закладів із власності трудового колективу залізниці. І лише Верховний суд України остаточно закріпив право власності на ці об'єкти за нашим трудовим колективом.

Показники здоров'я залізничників стабільно вищі, ніж у середньому по регіону. Міністерство фінансів України пропонує на 2010 рік фінансування галузевих медичних закладів здійснювати за кошти залізниць. Це питання регулярно виникає з 2003 року, уже в 2005 році бюджетне фінансування медичних закладів залізничного транспорту складало лише 75 відсотків від рівня 2004 року. У 2009 році з ініціативи керівництва залізниці й дорожнього комітету профспілки організована Лікарняна каса. Перевага "Лікарняної каси Львівської залізниці" перед страховими компаніями полягає в тому, що це неприбуткова громадська організація, яка не ставить собі за мету отримання прибутку.

Основним важелем захисту соціально-економічних прав та інтересів працівників є колективний договір. Колдоговір – це єдиний документ соціального партнерства, виконання зобов'язань за яким може бути захищено в судовому порядку. Хід виконання колективного договору залізниці за перше півріччя 2009 року розглядатиметься в серпні.

Роль та значення профспілки в умовах ринкових перетворень і надалі зростатиме.

Ми не допустили руйнування галузі. У зверненнях до органів влади профспілковий актив Львівської залізниці не погодився з моделлю реформування галузі, а на нараді з цього питання в Укрзалізниці 8 квітня поточного року на знак протесту представники профспілки залишили зал засідання. Свою принципову позицію щодо реформування галузі профспілка відстояла й відстоюватиме надалі.

Від себе особисто та від імені дорожнього комітету профспілки бажаю всім членам профспілки стійкості духу, оптимізму, здоров'я і щастя. Дякую всім за підтримку, за тактовність у відносинах з людьми. Шлях подолання кризи зробить нас сильнішими, із нашою допомогою працівники повинні піднятися до чіткого усвідомлення особистої компетентності та власної відповідальності за доручену ділянку роботи. Наша сила – в єдності й солідарності!

Зичу всім профспілковим активістам і працівникам вагомих успіхів у здійсненні відповідального, благородного та життєво важливого громадського покликання – служити людям заради їхнього достатку й добра.

Андрій СЕНИШИН,
голова дорожнього комітету профспілки Львівської залізниці