

“Криза всім нам кинула виклик”

(Закінчення. Поч. на 3 стор.)



– Галузева угода – це правовий нормативний документ, – підкреслив у своєму виступі голова профспілкової організації Львівської залізниці Андрій Сенишин, – що становлює лише мінімальні обов’язкові норми оплати праці, трудові та соціальні гарантії працівників для подальших переговорів у колективах. Треба відзначити, що, незважаючи на фінансову кризу в державі, соціальні питання, що стосуються оплати праці, надання соціальних пільг, передбачених галузевою угодою, в основному виконуються. 2008-й запам’ятався нам найвищою середньою заробітною платою у галузі. Сьогодні ми маємо зовсім іншу ситуацію, але рівень соціальних пільг збережений. Це, безперечно, спільна заслуга адміністрації і профспілки. Ми підраховали вартість соціальних пільг у колективному договорі Львівської залізниці за 2009 р. Вони становлять 280 млн грн, а разом із зобов’язаннями по заробітній платі та нарахуваннями на неї – майже 2 млрд грн.

У своїй діяльності ми зосередилися на двох напрямках – робота з молоддю та розвиток Лікарняної каси. Щодо молоді, то ми внесли до колективного договору матеріальну допомогу при прийнятті на роботу. При цьому немає значення – прийшла до нас людина після закінчення інституту (технікуму) чи після служби в армії. І, звичайно, ми покращили медичну допомогу на Львівській залізниці, створивши громадську організацію “Лікарняна каса Львівської залізниці”. Нещодавно відбулася конференція Лікарняної каси. Вважаю, що ми знайшли вдалу альтернативу послугам страхових компаній.

Хотів би торкнутися кількох найбільш актуальних у нашій галузі питань: забезпечення працівників форменим одягом та спецодягом і спецвзуттям. Рішення цих питань чомусь поділене між Укрзалізницею та залізницями. Звичайно, можна дискутувати, яка з форм забезпечення сьогодні краща та забезпечує найбільш раціональне використання коштів. Але багато проблем полягає у відсутності необхідної кількості форменого одягу та зрозумілого

й доступного для працівників механізму отримання компенсацій.

Схожі проблеми виникають і при централізованому постачанні запчастин для ремонту рухомого складу, зношення якого сягає нині 80%. Наведу приклад: за кілька тижнів на Львівській залізниці відбудеться виїзд у поле колійного господарства. Під нашим контролем – 10 тур-вагонів, які зараз перебувають у пасажирському вагонному депо Тернопіль. Досі по них не закрито 8 позицій, отже, ці вагони не повезуть колійників, а значить не буде створено належних умов праці.

Економічна криза позначилася на обсягах перевезень. Наша залізниця вважається транзитною, і ми першими відчули на собі наслідки світової економічної кризи. Ми були змушені прийняти непопулярні рішення про неповний робочий тиждень та неоплачувані відпустки – цілий комплекс заходів для економії матеріальних і фінансових ресурсів. Аналізуючи економічну ситуацію, що складається на 2010 рік, Львівська залізниця розробила програму оптимізації витрат відповідно до виконуваних обсягів перевезень та збільшення доходів у 2010 р. Крім зменшення витрат і жорсткого режиму економії, передбачається і відміна нерентабельних приміських поїздів, вдосконалення процесу перевезень, оптимізація тарифів, пошук вантажів, розширення номенклатури платних послуг, впровадження нової техніки та технологічних послуг.

Другий розділ нашої програми – вирішення долі нерентабельних дільниць, яких чимало на залізниці. Генеральний директор Укрзалізниці під час засідання балансової комісії Львівської залізниці дав позитивну оцінку цій програмі, зазначивши, що було б корисним існування таких програм на всіх залізницях, щоб стабільно працювати у 2010 р. На наш погляд, для успішної роботи залізниць необхідно вирішити ряд питань. Це рівень заробітної плати, який на українських залізницях – найнижчий серед країн СНД, завершення роботи щодо застосування наказу №246 про медичні огляди для залізничників, адже до 40% наших працівників сьогодні не можуть приступити до роботи, затвердження фінансових планів залізниць і соціальних програм до них, виділення коштів на позики для поліпшення житлових умов. Це і зменшення терміну перебування в оздоровчих таборах, бо ціни на путівки відчутно зросли. Необхідно ініціювати зміни до закону про соціальний захист інвалідів, адже сьогодні залізницю змушують не лише створювати робочі місця для інвалідів, а й заповнювати їх навіть за відсутності кандидатів на працевлаштування. Ось цифри нарахування штрафів Львівській залізниці: 2006 р. – 24 млн грн; 2007 – 29 млн грн; 2008 р. –

33 млн грн. Наша галузь потребує від свого керівництва та керівництва держави рішень, спрямованих на стабілізацію фінансово-економічної ситуації за рахунок нових ідей, а не зменшення соціальних пільг та гарантій працівників. Пора віддати галузі все те, що у неї забрали.



У своєму виступі голова Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України Вадим Ткачов зазначив:

– Якщо аналізувати показники виконання галузевої угоди за 2009 р., можна сказати, що переважна більшість зобов’язань сторін була реалізована в повному обсязі. У цілому на виконання угоди спрямовано близько 3,5 млрд грн, у т.ч. – 1,1 млрд грн на щомісячні надбавки за вислугу років, 715 млн грн – надбавки і доплати, 234,6 млн грн на фінансування заходів з охорони праці, 166,4 млн грн – одноразова грошова допомога при виході на пенсію, 164,8 млн грн – додаткові відпустки, 123 млн грн – безплатний проїзд працівників та пенсіонерів.

Із розумінням ставлячись до фінансових труднощів залізниць, Рада профспілки конструктивно співпрацювала з Укрзалізницею у вирішенні проблем галузі. Упродовж минулого року ми неодноразово зверталися до вищого керівництва держави з приводу державної підтримки залізничного транспорту, вимагали від уряду припинення преференцій іншим галузям економіки України за рахунок залізничників. Зокрема, виступали проти замороження тарифів на перевезення продукції гірничо-металургійного та хімічного комплексів, вимагали попередньої оплати за перевезення вугілля, компенсації збитків від пільгових пасажирських перевезень. На засіданні Ради профспілки розглядалося питання поліпшення умов праці, оплати за виконану роботу, режиму праці та відпочинку, створення належних умов виробничого побуту. Активну позицію зайняла Рада профспілки у питаннях реформування залізничного транспорту. Скоординовані з Укрзалізницею дії дозволили запобігти прийняттю Мінтрансом програми реформування галузі, і таким чином вберегти залізничний транспорт від розпорошення та розвалу. Спільно нам вдалося довести до уряду та Ради національної без-

пеки і оборони суть нашої позиції про необхідність збереження у галузі всіх підприємств залізничного транспорту, що входять до єдиного виробничо-технологічного комплексу залізничних перевезень, та узаконити це у програмі реформування залізничного транспорту.

Відповідно до Генеральної угоди законодавчі та нормативно-правові акти, що стосуються найманих працівників, розроблялися за участю профспілок. Галузеві нормативні документи із соціально-трудова питань приймалися за погодженням чи за участю Ради профспілки. За колективною угодою Рада профспілки зобов’язалася здійснювати громадський контроль за дотриманням трудового законодавства і законодавства з питань охорони праці. За 2009 р. правовою інспекцією праці Ради профспілки перевірено 818 структурних підрозділів залізниць і підприємств залізничного транспорту. При цьому виявлено 6,6 тис. порушень трудового законодавства, на усунення яких роботодавцям спрямовано 680 подань. У результаті 10 осіб поновлено на роботі, ще 11 поновлено на попередніх посадах. Всього скасовано 261 наказ господарських керівників, які були видані з порушенням законодавства про працю. Повернено працівникам недоплачені або недоотримані кошти в обсязі 5,4 млн грн. Захищено права понад 26 тис. працівників, у т.ч. в 12 випадках – через суди. Правовими інспекторами у десяти випадках передано матеріали на розгляд органів прокуратури та в державну правову інспекцію праці. У результаті перевірок дотримання трудового законодавства 22 посадові особи притягнуті до дисциплінарної та адміністративної відповідальності.

Представники профспілки постійно брали участь у роботі комісії з перевірки знань посадових осіб із законодавства та охорони праці. У минулому році за участю дорожніх територіальних комітетів профспілки оздоровлено у галузевих оздоровчих об’єктах 74,9 тис. осіб. Серед них – 33,2 тис. дітей. Фінансування оздоровчої кампанії здійснювалося за кошти роботодавців, фонду соціального страхування з тимчасової втрати працездатності, профспілки і власні кошти працівників. Відповідно до галузевої угоди Рада профспілки зобов’язалася не організувати колективних акцій протесту і всі спірні питання вирішувати згідно з чинним законодавством. При підбитті підсумків виконання галузевої угоди за 2008 р. Рада профспілки висунула ряд вимог до Укрзалізниці у зв’язку з невиконанням окремих положень угоди. Було створено спільну комісію для врегулювання спірних питань.

Перший заступник голови Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України Михайло Сінчак зокрема зазначив:



– Щороку на пільги та гарантії за колективними та Генеральною угодою витрачається близько одного мільярда гривень. Рада профспілки відстояла цілісність збереження структури галузі. Саме завдяки її принциповій позиції вдалося зберегти вищі навчальні заклади залізничного транспорту у сфері управління Мінтрансу зв’язку. Рада профспілки підтримала експеримент із запровадження Лікарняної каси, яка створена та діє на Львівській залізниці, що сприяло усуненню недоплат у роботі зі страховими компаніями та поліпшенню умов медичного обслуговування працівників залізниці. У галузі збережено практично всі оздоровчі заклади і щороку в них оздоровлюється близько 70 тис. працівників.

Політика профспілки в області оплати праці спрямована на забезпечення в галузі престижності роботи на залізничному транспорті. За ці роки зарплата залізничників зросла у 2,5 рази. Якщо середня зарплата у 2004 р. становила 991 грн, то у 2009 р. – 2487 грн. За цей же період тарифні ставки та посадові оклади зросли у 17 разів. Рівень заробітної плати працівників галузі до 2009 р. був на 6-7 місці серед галузей економіки України, і тільки світова економічна криза та спад виробництва погіршили цей показник. Крім того, на рівень заробітної плати суттєво вплинуло запровадження на залізниці неповного робочого тижня та надання працівникам відпусток без збереження заробітної плати. Проте цей непопулярний захід дозволив уникнути масових скорочень працівників, а зменшення їх чисельності відбувалося переважно за рахунок природної плінності кадрів.

На завершення засідання Рада профспілки прийняла звернення до Кабінету Міністрів України з проханням не продовжувати Меморандум взаєморозуміння з підприємствами хімічного та металургійного комплексу та скасувати своє рішення про відрахування до державного бюджету 30% чистого прибутку залізниць і підприємств галузі, надати державну підтримку залізничному транспорту та виділити кошти на придбання рухомого складу для перевезення уболівальників під час проведення чемпіонату Європи з футболу 2012 року.

Олександр GERШУНЕНКО
Фото автора

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсоюз
Реєстраційне свідоцтво КВ № 1252.
Редактор
Ігор ПАРАЩАК
тел. 226-32-97
факс. 226-41-83
Заступник редактора
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

Відповідальний секретар
Галина КВАС.....226-25-67
Кореспонденти:
Орися ТЕСЛЮК.....226-32-03
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65
Дмитро ПЕЛИХ.....226-36-23
Олександр GERШУНЕНКО.....226-37-83
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34
Коректор Валентина СУГАН.....226-37-80
Бухгалтер Тетяна АНДРУШКО.....226-46-80

Львівський Залізничник
Адреса редакції: 79000 м. Львів, вул. Гоголя, 1.
E-mail: lz@railway.lviv.ua
ГС ДТГО “Львівська залізниця”
Р/р 260000092670
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956
ЛФ АБ “Експрес-Банк”

Індекс газети 30223.
Виходить щоп’ятниці.
Тираж 36 812.
Замовлення 473.
Зверстано у комп’ютерному центрі редакції газети “Львівський залізничник”.
Комп’ютерна верстка
Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.
Склад редакційної колегії:
Ігор Паращак, Андрій Везденко, Орися Теслюк, Галина Квас, Олександр Гершуненко.

Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції.
Передрук текстових чи візуальних матеріалів газети можливий лише з письмового дозволу редакції. Редакція залишає за собою право скорочувати і редагувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються. При цитуванні посилання на газету “Львівський залізничник” обов’язкове.
Газету віддруковано у “Видавничому Домі “Високий Замок”.