



зустрічатися з трудовими колективами, роз'яснювати їм економічну ситуацію. Люди із розумінням поставилися до скороченого режиму роботи. Питання трудового законодавства, оплати праці – на постійному контролі теркому. Вдалося вирішити питання вчас-

дорпрофсожем приймають і популярні, і непопулярні рішення для того, щоб зберегти професійний колектив. Так було прийнято рішення про зменшення трудового тижня на один день. На даний час із загальної кількості працівників (57140 осіб) 10 тисяч осіб працює

# Заробітна плата – основна соціальна гарантія

## На пленумі дорожнього комітету профспілки розглянуто питання дотримання трудових прав і соціальних гарантій залізничників щодо обліку та оплати робочого часу

Голова дорпрофсожу Андрій Сенишин у своєму виступі зауважив:

– На Львівській залізниці склалася надзвичайно складна ситуація, пов'язана зі зменшенням обсягів перевезень, що призвело до нестачі коштів на виплату зарплати в повному обсязі. Для вирішення цієї проблеми запроваджено режим скороченого робочого тижня, вишукуються інші резерви економії та вживаються заходи зі зменшення витрат.

За 2009 рік обсяги перевезень на залізниці скоротилися на 28,5% порівняно з 2008 роком. Доходи залишилися на рівні 101,8% за рахунок тарифів при скороченні чисельності працівників на 1577 осіб та інфляції в країні на рівні 12,3%. Середня заробітна плата на залізниці за 2009 р. становить 2272 грн, що на 75 грн менше порівняно з показником 2008 р. Особливої гостроти набуває також співвідношення нашої середньої зарплати у порівнянні з іншими залізницями, адже на Львівській залізниці вона є найнижчою.

Залізниці не надаються доходи за здачу експорту та прийом імпорту на кордоні, не отримуємо коштів за перевезення вугілля, місцева влада не розраховується в повному обсязі за пільгові перевезення.

Незважаючи на це, Укрзалізниця ставить нові вимоги до подальшого зменшення фонду оплати праці, що стає не під силу залізничникам та технологічно неможливо, адже згідно з нормативними розрахунками для забезпечення технології перевезень штат працівників Львівської залізниці повинен становити приблизно 62 тис. осіб. Сьогодні планова чисельність встановлена на рівні 58 тис. осіб.

У таких умовах особливо важливим є дотримання трудових прав і забезпечення соціальних гарантій та пільг. Саме заробітна плата є основною соціальною гарантією, запорукою стабільної діяльності галузі та стимулом до праці.

На конференції трудового колективу 22 вересня 2009 р. було прийнято рішення, що основною метою захисту та збереження соціально-економічних пільг та гарантій працівників є насамперед збереження контингенту працівників, запобігання звільненням через скорочення чисельності працівників, закріплення кадрового потенціалу. Ці рішення є пріоритетними для нашої профспілкової організації.

Для підготовки питання на засідання дорожнього комітету профспілки "Про дотримання трудових прав і соціальних гарантій



працівників щодо обліку та оплати робочого часу" упродовж лютого-березня 2010 р. працівники відділу соціального захисту, праці і зарплати дорпрофсожу разом із правовою інспекцією дорпрофсожу вибірково перевірили відокремлені підрозділи всіх господарств залізниці із питань використання та оплати робочого часу, дотримання законодавства при запровадженні неповного робочого часу, надання чергових відпусток, відпусток без збереження заробітної плати, притягнення працівників до дисциплінарної відповідальності. Під час перевірок виявлено, що графіки роботи змінних працівників ведуться із виправленнями, деякі – не погоджені з профспілковим комітетом (Львівська, Підзамчівська, Ужгородська дистанції колії), кількість годин "підганяється" до норми робочого часу за звітний період, особливо там, де застосовується помісячний облік (Львівська, Підзамчівська дистанції колії). Не дотримується положення про преміювання на основі результатів господарської діяльності, рішення комісії не оформляються протоколом (Львівська дистанція колії, локомотивне депо Мукачєво). Не виплачується премія працівникам згідно з положенням про додаткове преміювання за рекуперацію електроенергії (локомотивне депо Мукачєво). Значна заборгованість із надання відпусток (моторвагонне депо Львів, локомотивне депо Львів-Схід, локомотивні депо Тернопіль, Мукачєво, Мукачівська, Ужгородська дистанції колії, вагонне депо Клепарів, Львівська дистанція електропостачання, Тернопільська дистанція сигналізації та зв'язку, станція Чоп). У триденний термін до настання відпустки працівникам не виплачують відпускних (локомотивні депо Тернопіль, Чернівці, пасажирські вагонні депо Чернівці, Ковель, Ужгородська пасажирська вагонна дільниця, Тернопільська дистанція сигналізації та зв'язку, станції Ужгород, Чоп). Працівникам надається відпустка без збереження заробітної плати більше 15 календарних днів, що суперечить ст. 26 Закону України "Про відпустки"

(Рівненська дистанція колії, Ужгородська пасажирська вагонна дільниця). У наказах про притягнення до дисциплінарної відповідальності в основній частині не вказується провина працівника, дата виявлення вказаних порушень (моторвагонне депо Львів, локомотивні депо Тернопіль, Мукачєво, Мукачівська дистанція колії).

Разом із наказами про заохочення працівників депо видані накази про надання матеріальної допомоги непрацюючим пенсіонерам, що суперечить встановленому порядку надання матеріальної допомоги непрацюючим пенсіонерам (моторвагонне депо Львів, Львівська дистанція електропостачання).

Сьогодні саме від нас – профспілкових активістів – залежить добробут кожного працівника залізниці, адже шляхом контролю за виконанням зобов'язань із заробітної плати, дотримання чинного законодавства про працю ми робимо свій внесок у збільшення доходів кожного залізничника. Ми маємо додати нашим залізничникам впевненості у справедливому ставленні до них, їхньої праці з боку залізничної галузі. Керівники держави та галузі повинні негайно прийняти рішення, скеровані на стабілізацію фінансово-економічної ситуації за рахунок нових ідей, а не за рахунок зменшення соціальних пільг та гарантій її працівників, і в цьому ми маємо бути єдиними. Сьогодні наша позиція така – треба виплатити людям те, що вони заробили.

Голова профкому Ківерцівської дистанції колії Олена Гнезділова, виступаючи на засіданні пленуму, акцентувала увагу на потребі співпраці профкому та адміністрації у вирішенні проблем, пов'язаних із обліком та оплатою робочого часу.

Як зазначив голова теркому Івано-Франківської дирекції залізничних перевезень Богдан Грицак, дирекція відчула кризу ще наприкінці 2007 р., коли в регіоні перестали працювати великі підприємства, які були основними клієнтами-вантажовідправниками. Тоді ж профактивісти почали



ного надання відпусток – зараз по дирекції майже нема заборгованості із відпусток. За словами Богдана Грицака, невирішеною залишається проблема оформлення відраджень на навчання у дортехшколу, яке триває три місяці.

На думку голови профкому станції Львів Івана Будзяка, не виправдовує сподівань квартальний облік робочого часу. Особливо важко підготувати квартальні графіки для змінних працівників.

Машиніст тепловоза локомотивного депо Львів-Схід Михайло Гаврилук розповів про труднощі, які виникали при реорганізації локомотивного депо Стрий і підпорядкуванні його депо Львів, зокрема в обліку і оплаті робочого часу машиністів локомотивів, що працюють у районах, яким надано статус гірських. Цю проблему було вирішено завдяки удосконаленню системи ЛОКБРИГ.

Голова профкому Львівської дистанції колії Михайло Гоцько зазначив, що питання обліку та оплати праці уже впродовж кількох років порушується на засіданні секції працівників колійного господарства при раді профспілки. Незважаючи на кризу, яку відчув кожен працівник, важливо, щоб у такий складний час не порушувалися права і гарантії залізничників.

Голова профкому Ужгородської пасажирської вагонної дільниці Володимир Хом'як, акцентуючи увагу на потребі підготовки пасажирських вагонів до літніх перевезень, висловив прохання від трудового колективу на цей період (приблизно один місяць) перевести працівників на повний режим робочого часу.

Заступник начальника залізниці з кадрів і соціальних питань Володимир Чернега у своєму виступі зауважив:

– Ситуація на залізниці є складною, нема роботи, а відтак нема де заробити кошти. Ми маємо інструмент, сучасні технології виробництва, засоби виробництва, професійний колектив, але нема де усе це застосувати і заробити гроші. Упродовж двох років, – починаючи з жовтня 2008-го, керівництво залізниці разом із

в режимі повного робочого тижня. Це – працівники, які задіяні там, де є безперервна технологія перевезення вантажів або пасажирів, чи йдеться про гарантування безпеки руху.

Керівництво залізниці не скорочувало премії працівникам за виконану роботу, бо відомо, що премія стимулює, дисциплінує працівника. На зустрічах з колективами я завжди наголошую, що, незважаючи на таку складну ситуацію, ми не скоротимо жодної людини. Навіть якщо технологія змінюється, відбувається реорганізація підприємства, то при переміщенні пропонуємо працівникові щонайменше 10 вакансій.

На залізниці діє багато доплат працівникам, наприклад, за роботу у шкідливих умовах, у нічний час, у вечірній час, за суміщення професій. Щодо суміщення професій, то тут вигода і адміністрації, і працівників. По-перше, це – економія фонду оплати праці, а по-друге, працівник отримує доплату. Сьогодні залізниця чи відокремлені підрозділи готові відправити працівника на навчання для здобуття ще однієї професії. Залізничники отримують доплати за почесне звання, за роботу в умовах поділу робочого дня на частини, за розширення зони обслуговування або збільшення обсягів роботи, за вислугу років, за високу професійну майстерність, за клас кваліфікації машиністів та помічників машиністів, бригадирів, водіїв.

За словами голови дорпрофсожу Андрія Сенишина, практика суміщення професій є актуальною за кордоном. Наприклад, на Естонській залізниці після приватизації стало працювати вдвічі менше людей. Кожен естонський залізничник має 3-4 професії, а відтак середня зарплата у галузі – приблизно 1500 доларів. До цього питання потрібно підійти професійно, і тоді, звичайно, буде позитивний результат.

Із питання дотримання трудових прав і соціальних гарантій щодо обліку та оплати робочого часу на пленумі було прийнято відповідну постанову.