



“Реальна заробітна плата залізничників зменшується”

Минулого тижня в Києві відбулося восьме засідання Ради профспілки, яке розглянуло питання про виконання Галузевої угоди щодо підвищення заробітної плати залізничників у 2010 році. Як зауважив голова профспілки залізничників і транспортних будівельників України Вадим Ткачов, відповідно до пунктів 3.2.1. – 3.2.2. Галузевої угоди передбачено щорічно підвищувати заробітну плату працівників галузі шляхом перегляду тарифних ставок і посадових окладів та забезпечувати підвищення заробітної плати не менше, ніж на 25% щороку: “У фінансовому плані залізниць на 2010 рік передбачено підвищення тарифних ставок і посадових окладів працівників на 8,15% (з 1 квітня 2010 р. – на 3%, з 1 жовтня 2010 р. – на 5%). Проте в цьому році тарифні ставки і посадові оклади залізничників взагалі не переглядалися.

Реальна заробітна плата працівників зменшується. Наприклад, за 9 місяців 2010 року порівняно з аналогічним періодом 2008-го середньомісячна зарплата на залізницях зростає на 12,8%, а індекс інфляції на споживчому ринку за цей час склав

27,1%. Отже, реальна заробітна плата залізничників за два попередні роки зменшилась на 14,3%.

Нині темпи зростання заробітної плати в інших галузях економіки значно вищі, ніж у залізничному транспорті. За рівнем оплати праці серед галузей економіки залізничники перемістились із 8-го на 11-те місце. Серед залізничників країн СНД і Балтії найбільше зниження заробітної плати за період фінансово-економічної кризи відбулося саме в Україні. У 2009 році порівняно з попереднім роком середньомісячна заробітна плата залізничників України в доларовому еквіваленті зменшилась на 32,4%. Сьогодні зарплата залізничників України у 2,5 рази менша, ніж у Росії, у 1,6 рази – ніж у Казахстані, у 1,4 – ніж у Білорусі.

Питання підвищення тарифних ставок і посадових окладів представників залізничного транспорту винесено на розгляд Ради профспілки у зв'язку з тим, що керівництво Ради профспілки практично вичерпало можливості у вирішенні цієї проблеми. Упродовж року ми намагалися домогтись від Укрзалізниці вирішення цього питання. Стан

справ із оплатою праці було розглянуто на засіданні президії Ради профспілки 11 лютого 2010 року. За ініціативи Ради профспілки питання підвищення тарифних ставок і посадових окладів працівників 25 червня 2010 року було винесено на розгляд наради в Міністерстві транспорту і зв'язку. За дорученням Мінтрансзв'язку в Укрзалізниці була створена спільна робоча група для вирішення цих питань. На першому засіданні було розглянуто питання підвищення зарплати, доручено Головному фінансово-економічному управлінню та Головному управлінню охорони і організації праці провести відповідні розрахунки щодо підвищення тарифних ставок і посадових окладів на 5%. На наступному засіданні робоча група підтримала пропозицію Ради профспілки про підвищення з 1 жовтня на 8,15% тарифних ставок і посадових окладів. Однак на всі наші звернення чуємо відповідь, що нема коштів, ситуацію може вирішити підвищення тарифів на перевезення”.

Генеральний директор Укрзалізниці Михайло Костюк у своєму виступі акцентував увагу на основних проблемах галузі: “Ми пе-

режили непростий час кризи, коли спад об'ємів перевезень становив понад 40%, було зменшення надходжень, некомпенсація збиткових видів діяльності. Однак за рахунок економії робочого часу ми все-таки зберегли робочий колектив, уникли скорочень, не ліквідували підприємства, які залишалися на межі мізерної роботи, не приймали непопулярних рішень щодо тих залізниць, де був значний спад об'ємів перевезень.

Я розумію позицію профспілки щодо необхідності підняття заробітної плати. Ми крок за кроком нарощуємо об'єми перевезень, можемо констатувати, що цього року, особливо в літній період, об'єми перевезень мали стабільний індекс росту, на жаль, зараз, у зимовий період, ріст дещо пригальмувався.

Для нас залишається головним питанням тарифної політики галузі, яка повинна забезпечити нам належні об'єми перевезень та надходжень. Маємо перспективи, що об'єми перевезень падати не будуть. Ми уже сформували основу для того, щоб можна було поетапно говорити про підняття рівня тарифів.

Щодо експлуатації вагонного парку зазначу, що з 2000 року в період тих чи інших фінансових умов обсяг придбання вантажних вагонів був значно менший за темпи списання. У 2008, 2009, 2010 роках у галузі списувалося через непридатність 7-8 тис. вантажних вагонів. Парк вантажних вагонів сьогодні складає приблизно 70 тис. одиниць, у робочому парку приблизно 50 тис. Ми збираємося підняти і запустити в роботу 5-7 тис. вагонів, і вони матимуть змогу курсувати в межах України. Якщо ми не мобілізуємо ресурс, то через два роки дефіцит вагонного парку становитиме 25-27 тис. вагонів. Без належних заходів ми втратимо об'єми перевезень, сюди прийде іноземний перевізник – власник вагонного парку, він створить зовсім інші цінові умови, і цілком можливо, що об'єми перевезень впадуть. Складеться прецедент, коли при повній капіталізації процесу перевезень перевізник отримує необхідний йому прибуток, а у власника інфраструктури через зменшення об'ємів перевезень різко впадуть відрахування.

Якщо взяти наші платежі, то у бюджет ми сплачуємо 9,2 млрд грн, на зарплату йде приблизно 10 млрд грн. Ми повинні планувати повернення своїх кредитних зобов'язань

незалежно від того, яка буде зовнішня і внутрішня кон'юнктура ринку. Фінансова стежка, якою ми сьогодні рухаємося, повинна проходити на межі незбитковості галузі, повернення всіх своїх кредитних зобов'язань, збереження кадрового потенціалу, запобігання масовим скороченням, гарантування технічного розвитку, забезпечення фонду оплати праці. Ми повинні працювати і над зменшенням наших видатків.

Актуальним залишається впровадження швидкісного руху. Для цього потрібний серйозний інвестиційний стан. Я впевнений у тому, що ми отримаємо підтримку в наданні урядових гарантій із залучення більше 1 млрд грн довготривалого кредиту під 4,5% на закупівлю сучасних міжрегіональних швидкісних поїздів, у тому числі до Євро-2012.

Ми робимо все для того, щоб до нового року отримати зафіксоване підвищення тарифів у вантажних перевезеннях, комерційний тариф пасажирських перевезень, і тоді ми зможемо виконати своє зобов'язання із підвищення зарплати на 8%. Розуміючи необхідність підняття заробітної плати, закликаю усіх насамперед до технологічного і професійного спокою. Хочу, щоб і профспілка підтримала нас у запровадженні новацій, які ми пропонуємо, і щоб наша галузь як завжди достойно виглядала перед урядом і державою”.

Голова профкому Самбірської дистанції колії Анатолій Яким порушив питання дотримання трудових прав та соціальних гарантій у питанні обліку робочого часу. Зокрема, в табелях обліку робочого часу трапляються виправлення, у багатьох підприємствах є заборгованість із відпусток, трапляються випадки неналежного оформлення наказів про притягнення працівників до дисциплінарної відповідальності. За словами Анатолія Якіма, у таких ситуаціях своє вагоме слово на підприємствах повинні сказати профспілкові комітети.

Голова теркому Ужгородської дирекції залізничних перевезень Ярослав Афтanas загострив увагу на необхідності соціального діалогу адміністрації і профспілки для того, щоб спільними зусиллями забезпечити стабільні надходження, зокрема, відшкодування в повному обсязі за пільгові пасажирські перевезення, а відтак підвищення заробітної плати працівників.

Звіти і вибори потребують юридичної чіткості

Для профспілкових організацій наступний, 2011 рік – звітно-виборний. Більше того, із першого січня змінюються правила в рамках інструкції з проведення звітів і виборів у профспілці залізничників і транспортних будівельників України. Та об'єднана профспілкова організація Львівської дирекції залізничних перевезень готується до змін заздалегідь. У вівторок, 7 грудня, у рамках інформаційного дня для голів первинних профспілкових організацій, які входять у об'єднаний профспілковий комітет, відбувся семінар-навчання.

Нова інструкція з проведення звітів і виборів у профспілці залізничників і транспортних будівельників України розроблена відповідно до Статуту профспілки. У ній передбачені строки повноважень виборних профспілкових органів та керівників, правила підготовки та проведення звітно-виборних зборів, конференцій, з'їздів, загальні принципи обрання керівництва та формування профспілкових органів, правила голосування та оформлення їхніх результатів. Передбачено відповідальність за порушення.



– Не кожного року міняється дана інструкція, – зазначив голова об'єднаної профспілкової організації Львівської дирекції залізничних перевезень Іван Маційовський. – Ми розіслали копії усім первинним організаціям, та попри це вирішили провести навчання, аби ні в кого

не залишилося жодного питання. Заодно і поглибили знання за іншими пунктами профспілкової роботи.

Іван Маційовський наголосив, що обрання керівника профспілкової організації – чи не найважливіше рішення колективу на кілька

років уперед. Адже якості профспілкового голови, рівень його компетенції та сумлінності визначатимуть подальшу долю організації та її членів. Тому будь-яка похибка у процесі обрання може завдати шкоди організації”.

– Голови первинних профспілкових організацій, профгрупорги та керівники цехових комітетів обираються на конкретні терміни, – пояснив він. – На цей час керівництво є легітимне і провадить діяльність, спрямовану на відстоювання та захист інтересів членів профспілки, що відображається в їхній подальшій роботі. Та якщо раптом процедурно буде щось недовиконано, то яким би хорошим не був керівник, він виявиться нелегітимним. Варто лише неправильно документально оформити виборний процес.

Окрім вивчення нової інструкції з проведення звітів і виборів, на семінарі-навчаннях профактив також поглибив знання з положень про статистичний звіт, ревізійну комісію, організацію діловодства у профспілкових організаціях профспілки залізничників і транспортних будівельників України.

Богдан ЮРОЧКО
Фото автора