



# П'ятирічні підсумки профспілкової роботи

**У Києві відбувся VI з'їзд профспілки залізничників і транспортних будівельників України, у якому взяли участь заступник Міністра інфраструктури України Володимир Корнієнко, генеральний директор Укрзалізниці Володимир Козак, начальники шести залізниць України, представники всеукраїнських профспілок і профоб'єднань транспортників, лідери профспілок залізничників інших країн.**

На сьогоднішні проблеми та здобутки галузі у своєму виступі акцентував увагу генеральний директор Укрзалізниці Володимир Козак. Голова Ради профспілки

ньому. Звісно, ті соціальні питання, які розглядають на засіданнях Ради профспілки, є важливими, проте залізничників у регіонах більше хвилюють інші питання – чи матимуть вони завтра роботу та достойну заробітну плату. На жаль, тут нам нічим похвалитися. На наш сором, у 2010 році, вперше за майже 20 років незалежності України, залізничникам взагалі не підвищували тарифні ставки та посадові оклади, хоча у фінансовому плані було закладено їхнє підняття на 8 відсотків. Реальна заробітна плата залізничників у 2010 році порівняно з попереднім роком зменшилася на 14,3%. Це питання розглядали і на пленумі Ради профспілки 10 грудня 2010 року. Я вважаю, що ми в цьому

працювати у профспілці. Молодь у нас розумна і не боїться роботи, їй треба більше довіряти і висувати в керівні органи. Наприклад, у нас, в Ужгородській територіальній профспілковій організації, середній вік голів профкомів, цехкомів, профгрупоргів становить 38 років.

Ефективність нашої роботи підвищуватиметься, якщо ми активно співпрацюватимемо і з органами влади, і з керівництвом галузі. Нам треба саме таким чином допомагати адміністрації. Наведу приклад. Минулого року Кабінет Міністрів України прийняв рішення про створення громадських рад. Скільки наших голів профкомів, теркомів, дорпрофсожів увійшли в громадські

організації повинні ставити понад усе. Не можна втратити найголовнішого – довіри людей. Невміння працювати на людину праці, що є найвищою преференцією для профспілкового лідера, приносить профспілці моральні збитки та підриває її авторитет.

Сьогодні ми маємо дефіцит добре підготовлених, енергійних кадрів, здатних працювати в нових умовах. Без навчання молоді важко вирішувати сьогоднішні проблеми. Зараз основу профспілкового руху складають активісти, належним чином підготовлені ще за радянських часів, рівноцінна заміна їм на сьогодні, на жаль, ще не підготовлена.

Нині молода людина, яка працює на залізничному транспорті, не завжди спроможна гідно забезпечити потреби своєї сім'ї. Громадська діяльність не обіцяє такому активу нічого, окрім додаткових проблем. Молодих профактивістів потрібно скеровувати не лише на соціальну роботу, а й навчити їх розуміти та вирішувати щоденні виробничі питання.

В умовах сьогоднішньої Ради профспілки повинна предметно вникати в питання якості професійної освіти, підготовки та перекваліфікації. Тому на порядку денному роботи профспілкових органів повинні бути питання підвищення продуктивності праці, вдосконалення виробничого

підрозділів залізниці, а також передбачало поступовий (впродовж 20 років) розрахунок за вартість житла. Але, як це часто буває, через брак фінансування проект заморожений.

Я пропоную звернутися до керівництва Укрзалізниці з метою відновлення фінансування будівництва житла для молоді на залізницях України з метою подальшої мотивації та закріплення кваліфікованих спеціалістів на підприємствах залізничного транспорту, а також зростання авторитету галузі зокрема. Рада профспілки може запропонувати керівництву Укрзалізниці розробити дієвий фінансово-кредитний механізм для забезпечення житлом молодих працівників.

Щодо недержавного пенсійного страхування, то ми бачимо, що пенсійна система в умовах максимального фінансового напруження уже сьогодні не здатна забезпечити діючий рівень виплат пенсій. Вже перший рік держава виношує плани перетворення Пенсійного фонду на самоврядну громадську організацію. У цьому питанні профспілка зробила важливий крок, закріпивши діяльність Професійного недержавного пенсійного фонду "Магістраль" у Галузевій угоді. Із цього приводу 4 жовтня 2010 року підписано спільну постанову про внесення доповнень до Галузеві угоді між Укрзалізницею та галузевою профспілкою. Фінансовими планами залізниць України передбачалося виділення коштів на недержавне пенсійне забезпечення працівників та переказ пенсійних внесків на користь працівників галузі до недержавного пенсійного фонду "Магістраль". Але, на жаль, на Львівській залізниці ці кошти не були переказані фонду.

У наш час, коли люди зневірилися в діяльності багатьох фінансових інституцій, запровадження галузевого недержавного пенсійного фонду потребує більш детального висвітлення умов та гарантій цього виду пенсійного забезпечення, а діяльність НПФ "Магістраль" повинна бути максимально прозорою та зрозумілою пересічному залізничнику. Представники фонду повинні розпочати відкритий та прозорий діалог із трудовими колективами. Тільки в цьому випадку можлива стабільна робота фонду та більшість людей побажають стати учасниками пенсійної програми.

Важливого значення профспілка надає стану медичного обслуговування залізничників. Для покращення медичного обслуговування на Львівській залізниці створено громадську організацію "Лікарняна каса Львівської залізниці", діяльність якої схвалено та підтримано Радою профспілки. Пропоную внести до Галузеві угоді доповнення про підтримку діяльності Лікарняних кас нарівні зі страховими компаніями.

У непростих умовах сьогоднішнього нам не можна втрачати головного – довіри людей. Коли є довіра, тоді успіх досягається меншими економічними затратами. Потрібна довіра до реформування галузі, яке розпочинається. Ніщо так не об'єднує людей у профспілці, як спільні надії, і ніщо так не роз'єднує спільчан, як спільні розчарування.

VI з'їзд профспілки вирішив звернутися до Президента України про збереження у підпорядкуванні Міністерства інфраструктури навчальних закладів залізничного транспорту, як це є у країнах Європи, та про перенесення святкування Дня залізничника на першу неділю серпня.

Підготувала Галина КВАС  
Фото автора



Вадим Ткачов звітував про роботу Ради профспілки за 2007-2011 роки, зазначивши, що злагоджена, ефективна робота дає позитивні результати. Серед пріоритетів у роботі на майбутнє – захист трудових прав та соціально-економічних інтересів працівників, збереження їхніх пільг та гарантій.

Делегати з'їзду майже одностайно перебрали на наступний термін голову Ради профспілки Вадима Ткачова, його першого заступника Михайла Сінчака та заступника Василя Леська. Головою Ревізійної комісії профспілки обрано Стефанію Семак. На з'їзді підтверджено повноваження членів Ради профспілки та її президії, затверджено склад Ревізійної комісії профспілки.

Внесено зміни до Статуту профспілки та до Положення про ревізійну комісію профспілки.

Від імені делегації Львівської залізниці на з'їзді виступили голова Ужгородського теркому профспілки Ярослав Афтanas та голова молодіжної ради дорожньої профспілкової організації, спеціаліст дорожнього комітету профспілки Артем Корольков.

## Ефективність роботи – в активній співпраці

– Рада профспілки багато зробила за звітний період, пропоную визнати її роботу задовільною, – зазначив Ярослав Афтanas. – Однак акцентую увагу на питаннях, над якими треба працювати в майбут-

питанні недопрацювали і таким чином образили наших залізничників. Рада профспілки не спромоглася виконати пункти Галузеві угоді, у яких передбачене щорічне підвищення заробітної плати працівникам шляхом перегляду тарифних ставок і посадових окладів. Із цього приводу можна говорити багато, зокрема й те, що профспілка вступила в колективний спір, але це людей не цікавить, їм потрібен кінцевий результат – підвищення заробітної плати.

Відбувається реформування залізничної галузі. Нам потрібно більше інформації про цей процес, щоб ми могли спілкуватися з людьми, адже працівники приходять і запитують, що буде з підрозділом, в якому вони працюють, якою буде підпорядкованість, чи не втратять вони роботу. Я вважаю, що у такий важливий період людям необхідно дати максимум достовірної інформації з перших вуст, щоб вони не послуговувалися чутками. Пропоную апарату Ради профспілки раз на квартал проводити селекторну нараду (інформаційний день), нагадаю, що за звітний період не було жодної такої наради.

Серед інших пропозицій – щоб розділ звітної доповіді "Молодь профспілки" був не лише на папері. Серед делегатів нашого з'їзду лише 7 осіб віком до 28 років, 60 осіб пенсійного віку, а ми сьогодні розказуємо про молодість у профспілкових органах. Нам вже тепер треба думати про те, хто завтра прийде

ради при обласних держадміністраціях, районних, міських радах? Скільки наших профспілкових голів в областях підписували регіональну угоду? Співпрацюючи з місцевими органами влади, ми маємо можливість поставити перед ними питання, які цікавлять залізницю, наприклад, про відшкодування за пільгові перевезення, і це сприяє їхньому вирішенню.

Для кращої співпраці між Радою профспілки, дорпрофсожами і теркома ми бажали б більше єдності і пам'ятати гасло, яке було актуальним у профспілці в ті часи, коли її головою був Анатолій Чорномаз: "Будемо разом – будемо сильнішими, будемо сильнішими – більше здолаємо".

## "Не можна втратити довіри людей"

Профспілкові органи та керівництво галузі були одним цілим у прагненні забезпечити безперервну і ефективну роботу залізниць, зуміли зберегти і наростити економічні і соціальні гарантії для працівників, – наголосив Артем Корольков. – За звітний період у профспілці збереглась системність роботи, чітка структурність та послідовність дій. Цю роботу потрібно наповнювати новим змістом, озброювати профспілковий актив новими знаннями, ставити перед профспілковими комітетами зрозумілі та досяжні цілі. Інтереси працівників профкоми первинних

процесу, модернізації основних фондів, енергозбереження, професійної мобільності працівників, освоєння працівниками нових суміжних професій тощо.

Раді профспілки потрібно створити школу молодого профспілкового лідера та запровадити відзнаку профспілки "Кращому молодому профактивісту" – це буде дуже добрим підґрунтям для молоді, особливо в рік, який оголошений Роком молоді у профспілці.

Актуальним питанням для молоді є оплата праці. Лише через 5-10 років після початку трудової діяльності заробіток молодого працівника може зрівнятися із середньостатистичним заробітком залізничника. Водночас, незважаючи на стрімкий розвиток сучасної техніки та впровадження новітніх технологій, можливості для службового росту молоді на залізницях ще залишаються обмеженими. Тривалий час молоді спеціалісти перебувають на робітничих посадах.

Одним із гострих питань досі залишається забезпечення молодих спеціалістів житлом, а тому вважаю за потрібне нагадати керівництву Укрзалізниці плани 2009 року про будівництво молодіжного житла.

Зокрема на Львівській залізниці започатковано будівництво багатоквартирного будинку для перспективних молодих працівників, яке з метою здешевлення житла повинно здійснюватись силами будівельних