



було ухвалено рішення щодо скасування оплати вартості поїздної білизни в поїздах формування інших держав.

Відповідно до цього рішення Укрзалізницею укладено двосторонні угоди із залізничними адміністраціями Білорусі та Росії, і з 21 грудня 2009 року цю оплату було скасовано.

Виникало питання видачі квитків для пільгового проїзду залізничним транспортом працівникам та викладачам галузевих навчальних закладів, що підпорядковані Міністерству інфраструктури. Спільно з Укрзалізницею це питання врегульовано.



Дитячий оздоровчий центр «Смена» Харківського теркому профспілки у Лозовій (Південна залізниця)

ОЗДОРОВЛЕННЯ ПРАЦІВНИКІВ, ЧЛЕНІВ ЇХНІХ СІМЕЙ ТА ВЕТЕРАНІВ. Одним із важливих завдань профспілки була і залишається організація оздоровлення працівників і членів їхніх сімей.

Продовжувалася робота зі збереження у власності трудових колективів залізниць галузевих оздоровчих закладів у зв'язку з тим, що окремі державні органи ініціювали перегляд судових рішень 5–6-річної давнини, згідно з якими ці заклади було передано у власність трудових колективів Львівської, Одеської та Придніпровської залізниць.

Рада профспілки неодноразово зверталась до різних органів влади з метою визнання права власності на ці оздоровчі заклади за трудовими колективами залізниць. І якщо щодо Львівської та Одеської залізниць це питання було вирішено позитивно, то на Придніпровській до цього часу триває судовий тяганина.

Крім цього, у вересні 2010 року Рада Міністрів АР Крим ініціювала передачу до власної сфери управління оздоровчих закладів державної форми власності, розташованих на території автономії. Завдяки позиції Укрзалізниці та Ради профспілки, солідарним у цьому питанні, такого кроку не було допущено.

З метою уникнення певних проблем при

оздоровленні дітей в галузевих оздоровчих закладах Рада профспілки зверталась до Правління Фонду соціального страхування з тимчасової втрати працездатності з проханням дозволити у 2009 та 2010 роках фінансування за рахунок коштів Фонду оздоровлення дітей застрахованих осіб у дитячих оздоровчих закладах з тривалістю зміни менше 21 дня.

Правлінням Фонду було прийнято рішення, яке дозволило відділенням Фонду фінансувати оздоровлення дітей застрахованих осіб у дитячих закладах оздоровлення з тривалістю зміни не менше 14 днів. Це дозволило практично утримати чисельність оздоровлених дітей на рівні попередніх років без значного впливу на фінансові можливості їхніх батьків – застрахованих осіб.

Понад це, у 2010 році вперше змогли оздоровитись у Міжнародному дитячому центрі «Артек» 400 дітей залізничників у рамках фестивалю «Юний залізничник», який проходив з 10 по 30 листопада 2010 року. У ньому взяли участь переможці конкурсу юних залізничників із Харкова, Дніпропетровська, Донецька, Запоріжжя, Львова, Луцька, Рівного та Києва. Фестиваль, організований спільними зусиллями Міністерства молоді та спорту, Укрзалізниці й профспілки, був покликаний сприяти оволодін-



ню підростаючим поколінням фаховими навичками залізничників, популяризації діяльності дитячих залізниць як центрів професійної підготовки.

А у 2011 році в «Артеку» оздоровилося майже 300 дітей із сімей залізничників.

Таким чином, завдяки тому, що в галузі залишилися практично всі оздоровчі заклади, в умовах обмеженого фінансування спільними зусиллями вдалося зберегти обсяги оздоровлення працівників і членів їхніх сімей.

У санаторіях-профілакторіях, дитячих оздоровчих закладах, пансіонатах та на базах відпочинку за звітний період щороку в середньому мали змогу оздоровитись близько 70 тис. осіб, у тому числі близько 35 тис. дітей.

ФІЗКУЛЬТУРА І СПОРТ У ПОШАНІ. У галузі функціонує 50 спортивних закладів: стадіони, спортивні комплекси, дитячо-юнацькі спортивні школи тощо.

У 2011-му після перерви, викликані складним фінансово-економічним становищем у галузі, відновилось проведення щорічних спартакіад залізничників.

Чергова, VI спартакіада показала, що в галузі позитивно розвивається фізкультура та спорт, зміцнюється спортивна база.

Запроваджені з ініціативи профспілки спартакіади проводяться під час святкування Дня профспілки — в першу неділю серпня. Галузевим спартакіадам передують спортивні змагання у структурних підрозділах, дирекціях перевезень, на залізницях, що сприяє активізації фізкультурного руху в галузі та збереженню спортивних об'єктів.

Регулярно проводяться турніри з міні-футболу, волейболу, шахів, настільного тенісу.

З переможців галузевої спартакіади формується збірна команда, яка бере участь у змаганнях Всеукраїнської міжгалузевої спартакіади

трудящих промислової сфери і транспорту, де традиційно посідає призові місця.

За організаційної та фінансової підтримки Ради профспілки у червні 2008 року у Фастові на базі «Укррефтрансу» проведено першу Спартакіаду працівників підприємств залізничного транспорту, які не входять до складу Укрзалізниці.

ПРОФЕСІЙНИЙ НЕДЕРЖАВНИЙ ПЕНСІЙНИЙ ФОНД «МАГІСТРАЛЬ». З метою додаткового соціального захисту працівників галузі продовжувалась робота з розвитку недержавного пенсійного забезпечення залізничників на базі створеного профспілкою Професійного недержавного пенсійного фонду «Магістраль».

У 2010 році було досягнуто згоди з керівництвом галузі та внесено зміни до Галузевої угоди щодо поетапного запровадження недержавного пенсійного забезпечення.

Фінансовими планами залізниць, підприємств і організацій галузі має бути передбачено кошти на недержавне пенсійне забезпечення працівників.

Проводилась інформаційно-роз'яснювальна робота з питань недержавного пенсійного забезпечення: наради, семінари, конференції на підприємствах галузі, у структурних підрозділах залізниць із залученням кваліфікованих фахівців.

Видано 5-й випуск нормативної бази профспілки «Нормативні документи Професійного недержавного пенсійного фонду «Магістраль».

На засіданні Ради Укрзалізниці 11 листопада 2010 року прийнято рішення розпочати поетапне запровадження недержавного пенсійного забезпечення залізничників через Професійний недержавний пенсійний фонд «Магістраль» (далі — Фонд) шляхом:

- укладання начальниками залізниць (роботодавцями) пенсійних контрактів з Фондом в особі його Адміністратора;
- сплати (на першому етапі) пенсійних внесків на користь працівників господарств — колійного, електрифікації та електропостачання, а в подальшому — всіх працівників за рахунок коштів, передбачених на ці цілі фінансовими планами залізниць.

У 2007 і 2008 роках збірна команда профспілки на XIV і XV міжгалузевих спартакіадах виборола «срібло», в 2011-му — «бронзу»





□ розмір першого пенсійного внеску роботодавця на користь працівника – учасника Фонду встановлено у розмірі, визначеному рішенням Ради Фонду від 5 жовтня 2010 року – 70 грн.

На жаль, це рішення виконується дуже повільно.

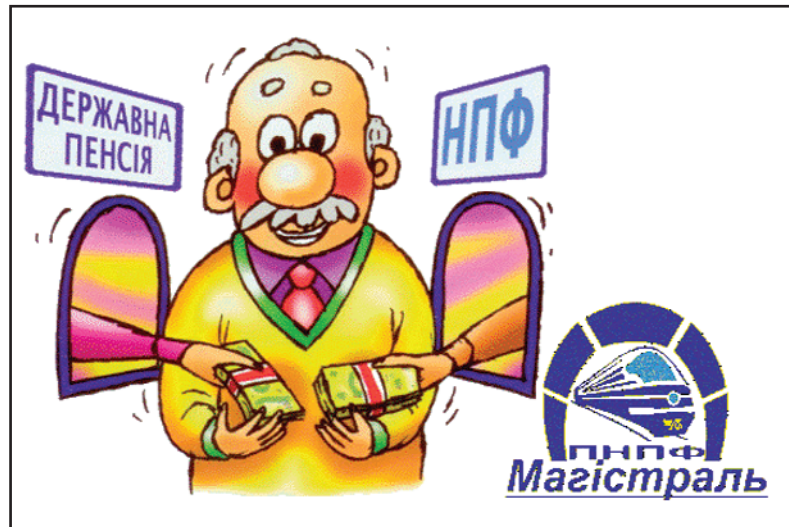
Завдяки спільним заходам у грудні 2010 року укладено пенсійний контракт між керівництвом Донецької залізниці та ПНПФ «Магістраль» і перераховано 1 млн 30 тис. грн. на персональні пенсійні рахунки працівників структурних підрозділів Донецької залізниці.

Зростає кількість учасників та вартість активів пенсійного фонду. Станом на 1 листопада 2011 року його учасниками були 73848 осіб, з них сплачують внески за себе – 175 осіб, вартість активів – 1,484 млн грн.

Рада профспілки приділяє увагу захисту прав та інтересів трудящих у сфері пенсійного забезпечення. У рамках роботи Спільного представницького органу всеукраїнських профспілок та профоб'єднань для ведення колективних переговорів та соціального діалогу на національному рівні домагалася забезпечення диференціації розмірів пенсії залежно від стажу роботи, умов праці та заробітної плати (доходу), соціальної справедливості при визначенні розмірів пенсій для різних категорій громадян.

Спільно з іншими всеукраїнськими профспілками Рада профспілки висловила категоричну неприйнятність запропонованої Урядом пенсійної реформи, яка значно погіршує умови пенсійного забезпечення наших громадян та вимагала відкликання з парламенту законопроекту № 7455 «Про заходи щодо законодавчого забезпечення реформування пенсійної системи» і його доопрацювання.

ПРОФІЛАКТИКА ВІЛ/СНІДУ. Профспілка активно долучається до різноманітних програм з профілактики ВІЛ/СНІДУ на робочих місцях. Цей намір продиктовано, перш за все,



тим, що захворювання на ВІЛ/СНІД є глобальною загрозою для соціального прогресу та розвитку.

12–15 травня 2008 року за участі МФТ проведено Регіональний семінар з проблем ВІЛ/СНІДУ, в якому взяли участь представники 10 профспілок транспортників з Росії, України та Азербайджану, а також ILOAIDS і міжнародна неурядова організація «Соціальні ініціативи з охорони праці та здоров'я» (LHSI).

15 вересня 2008 року відбувся плановий семінар з проблем ВІЛ/СНІДУ та туберкульозу для зацікавлених сторін за участі координаторів МФТ.

Тож спільно із Міжнародною громадською організацією «Соціальні ініціативи з охорони праці та здоров'я» було започатковано проект «Лідерство профспілок у профілактиці ВІЛ/СНІДУ у виробничому середовищі в Донецькій області: тристоронній підхід».

У 2010 році Радою профспілки було завершено та підбито підсумки цього спільного проекту, що мав на меті надати адекватну відповідь епідеміям ВІЛ/СНІДУ та туберкульозу на Донецькій залізниці.

У рамках реалізації цього спільного проекту проводилась підготовка 52 кваліфікованих тренерів-волонтерів з числа профактивістів, робота яких передбачає, крім іншого, проведення понад 480 навчальних семінарів у трудових колективах.

Також проведено інформаційну кампанію



для працівників та пасажирів Донецької залізниці на підприємствах Донецького, Ясинуватського та Краснолиманського вузлів. Метою кампанії було звернути увагу працівників структурних підрозділів залізниці та громадян, що користуються її послугами, на проблеми, пов'язані з ВІЛ/СНІДом і туберкульозом. Розміщувались інформаційні матеріали (плакати, буклети, постери) у приміщеннях структурних підрозділів залізниці, у поїздах та на вокзалах.

Ця робота проводилась у відповідності до Програми підтримки молодих членів профспілки залізничників і транспортних будівельників України на 2007–2011 роки.

Аналогічний проект започатковано у 2011 році на Львівській залізниці.

Традиційним вже стало проведення профспілкових рок-фестивалів під гаслом «Продовжуючи життя».

Перший такий захід пройшов у 2007 році в Будинку науки і техніки Жмеринської дирекції залізничних перевезень у рамках проекту «Разом до здоров'я».

Другий рок-фестиваль було влаштовано спільними зусиллями профспілки і міжнародного проекту «Разом до здоров'я» у Сімферополі у День міста – 5 червня 2010 року.

Цей захід став своєрідним підбиттям підсумків співпраці у рамках проекту, спрямованої на інформування молоді про здоровий спосіб життя, планування сім'ї, репродуктивне здоров'я. Участь у фестивалях брали виключно колективи, у яких більшість музикантів є залізничниками, студентами галузевих навчальних закладів та членами профспілки.

До Всесвітнього дня взаєморозуміння із людьми, що живуть з ВІЛ, який пройшов 1 грудня 2009 року, спільно з Державними соціальними службами на деяких вузлах Донецької залізниці було проведена акція «Молодь обирає

життя» у рамках всесвітньої кампанії «SOS: врятуй Україну від СНІДу».

Основними учасниками акції стали голови молодіжних рад, молоді залізничники та студенти галузевих навчальних закладів залізничного транспорту.

Було запрошено також підготовлених у рамках проекту лікарів-тренерів, які в інтерактивній формі поінформували учасників про поширення ВІЛ/СНІДу в регіоні, заходи профілактики, можливість перевірки свого ВІЛ-статусу, повідомили номери «телефонів довіри». Вони закликали учасників акції до здорового способу життя, недопущення таких явищ, як наркоманія, алкоголізм і ознайомили з методами профілактики туберкульозу.

Під постійним контролем профспілкових органів перебувають питання дотримання прав та недопущення дискримінації і переслідування ВІЛ-позитивних працівників.

Знайдено порозуміння в цьому питанні з керівництвом Укрзалізниці та Української державної корпорації з транспортного будівництва «Укртрансбуд», передбачено відповідні норми щодо заходів із запобігання поширення епідемії ВІЛ/СНІДу у виробничому середовищі та недопущення дискримінації працівників за ВІЛ-статусом.



Доступна
інформація —
перший крок
до захисту
здоров'я





Засідання у Міністерстві транспорту та зв'язку України



Спільну постанову про продовження дії чинної Галузевої угоди на 2012 рік підписали Генеральний директор Укрзалізниці В.КОЗАК і Голова профспілки В.ТКАЧОВ



Радяться лікарі кардіологічного відділення ДКЛ №2 Південно-Західної залізниці



На постійному контролі – забезпечення працівників якісним і зручним форменим одягом



Обсяги дитячого оздоровлення вдалося зберегти на рівні попередніх років без значного впливу на фінансові можливості батьків



У 2007 – 2011 роках діяльність профспілки в питаннях оплати праці була спрямована на забезпечення ефективної системи оплати праці, спроможної забезпечити зростання доходів залізничників

Оплата праці

ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ гідної оплати праці залізничників серед економічно активних галузей економіки України Рада профспілки домогалася від Уряду України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Укрзалізниці прийняття рішень, направлених на вирішення цього завдання.

Радою профспілки було внесено в Галузеву угоду норму щодо підвищення заробітної плати залізничникам шляхом перегляду тарифних ставок і посадових окладів як найбільш захищеної частини заробітної плати зі збереженням міжрозрядних та міжпрофесійних співвідношень.

Протягом звітного періоду тарифні ставки і посадові оклади в галузі переглядалися і підвищувалися 14 разів (з урахуванням підвищення з 1 листопада 2011 року), **що надало можливість збільшити заробітну плату залізничників більше ніж у 2 рази.**

Так, у 2007 році за попередньою домовленістю між Радою профспілки й Укрзалізницею підвищення тарифних ставок і посадових окладів повинно складало 25 %, але, враховуючи, що в галузях економіки України заробітна плата зростала значно швидшими темпами, ніж на залізничному транспорті, а також значну конкуренцію на ринку праці, що зумовило посилення в галузі дефіциту робочих кадрів, Рада профспілки ініціювала перед керівництвом Укрзалізниці збільшити розмір підвищення.

Згідно з досягнутою домовленістю у 2007 році розмір підвищення тарифних ставок становив 32 %.

Середня заробітна плата за рік становила 1845 грн. і зросла порівняно з 2006 роком на 25,5 %, або на 374 грн. За рівнем заробітної плати залізничники займали 9-те місце серед галузей економіки України.

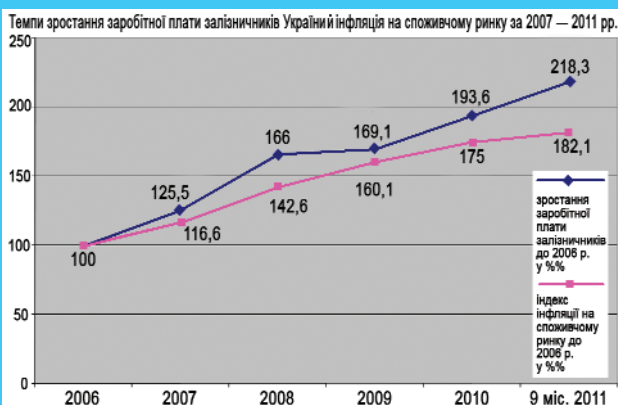
Започаткований у 2007-му темп зростання рівня заробітної плати було продовжено у 2008 році, тим паче, що відбувався підйом економіки України, зростали обсяги перевезень і, відповідно, доходи залізничного транспорту.

На вимогу Ради профспілки було внесено зміни до п. 3.2.1 Галузевої угоди, розділ «Оплата праці, нормування праці та матеріальне стимулювання»: «Домогатися підвищення заробітної плати залізничників не нижче темпів зростання заробітної плати в галузях економіки та забезпечувати підвищення рівня заробітної плати не менше ніж на 25 % щорічно».

На виконання цих рішень Голова профспілки В.Ткачов під час зустрічі з Прем'єр-міністром України порушив низку важливих питань щодо соціально-економічного захисту залізничників, серед них – рівень оплати праці, який би відповідав складності і відповідальності роботи, що виконують залізничники.

За дорученням Уряду було проведено нараду в Міністерстві транспорту та зв'язку України за участю Міністра, Генерального директора Укрзалізниці, начальників залізниць, Ради профспілки.

На зустрічі було досягнуто домовленості щодо зростання заробітної плати в галузі протягом 2008-го на 25 % плюс річний індекс інфляції, який складеться на кінець року.





Згідно з досягнутою домовленістю складено графік підвищення тарифних ставок і посадових окладів. Для його виконання тарифні ставки і посадові оклади переглянуто 5 разів і підвищено на 29 %.

Проте передбачене графіком підвищення з листопада 2008 року на 6 % не відбулося через фінансово-економічну кризу, яка розпочалася у світі і в Україні.

Враховуючи нестабільну ситуацію на ринку перевезень в четвертому кварталі, значну втрату доходів, керівництво Укрзалізниці звернулося до президії Ради профспілки з проханням відтермінувати підвищення тарифних ставок і окладів з листопада 2008-го на квітень наступного року.

За 2008 рік середня заробітна плата працівників становила 2442 грн. і зроста порівняно з 2007-м на 32,4 %, або на 597 грн. За рівнем зарплати залізничний транспорт займав 8-ме місце серед галузей економіки України.

Позитивні тенденції в питаннях оплати праці, які склалися на залізничному транспорті в 2007–2008 роках, було зупинено фінансово-економічною кризою.

У зв'язку зі значним зменшенням усіх видів перевезень, особливо вантажних, на залізницях масового характеру набуло запровадження для працівників неповного робочого тижня та надання відпусток без збереження заробітної плати.

Такі непопулярні заходи були запроваджені з метою збереження кадрового потенціалу галузі та уникнення масових скорочень працівників.

У 2009 році галузь працювала в складних економічних умовах, оскільки продовжувався спад виробництва у провідних галузях економіки. Значне зменшення обсягів роботи, знижки до тарифів на перевезення для окремих видів вантажів, надані Урядом для підприємств гірничо-металургійного та хімічного комплексів, введення мораторію на підвищення тарифів на пе-



Засідання Ради профспілки, 2010 р.

ревеження вантажів суттєво вплинули на доходні надходження залізниць, що, у свою чергу, не дало можливості підвищити заробітну плату працівників залізничного транспорту.

Складним для вирішення було питання щодо прийняття рішень про підвищення тарифних ставок і посадових окладів, виплати працівникам винагороди за підсумками роботи за попередній рік тощо.

Це стало причиною вступу профспілки в колективний трудовий спір з адміністрацією Укрзалізниці. На вимогу Ради профспілки тарифні ставки і посадові оклади було переглянуто двічі і збільшено на 8 %.

У грудні 2009 року після тривалих переговорів було прийнято рішення про виплату винагороди за підсумками роботи за 2008 рік у розмірі 25 % місячної тарифної ставки (посадового окладу).

Суттєво вплинуло на розмір заробітної плати те, що в середньому за рік понад 60 % працівників працювали в режимі неповного робочого часу.

За рахунок запровадження неповного робочого тижня вдалось уникнути оптимізації персоналу, а зменшення чисельності відбувалося за рахунок природної плинності, яка за рік склала 3,4 % проти 5,4 % у 2008 році.

За 2009 рік середня заробітна плата одного працівника основної діяльності становила 2487 грн., а темп її зростання становив 1,9 % порівняно з попереднім роком, або 45,4 грн.



За розміром заробітної плати залізничники протягом року займали 9–10 місце серед галузей економічної діяльності України.

У 2010 році залізничний транспорт продовжував працювати в умовах кризи.

Розпочате в другому півріччі 2009 року поступове нарощування обсягів виробництва у промисловості України дозволило залізничному транспорту збільшити обсяги перевезень, але вони не досягли докризового рівня і не вплинули на зростання заробітної плати залізничників.

Середня заробітна плата за рік склала 2847 грн. і зроста порівняно з 2009 роком на 14,5 %, або на 360 грн.

Зростання відбулося за рахунок того, що на вимогу Ради профспілки з серпня всі залізниці стали працювати в режимі повного робочого тижня, було скасовано відпустки без збереження заробітної плати.

Залізничники у 2010 році за рівнем заробітної плати зайняли 11-те місце серед галузей економіки України. Причиною цього став ряд суб'єктивних і об'єктивних факторів.

У 2011 році залізниці України ще не забезпечують досягнутого у 2008-му рівня вантажних перевезень, але забезпечують виконання і перевиконання фінансових планів.

За пропозицією Ради профспілки з 1 квітня тарифні ставки і посадові оклади працівників галузі збільшено на 8 %, з 1 липня – на 5 %, а з 1 листопада відбулося чергове підвищення – на 3,5 %. **Тож за 9 місяців 2011 року розмір середньої заробітної плати становив 3210 грн., у тому числі за вересень — 3367 грн.**

У структурі експлуатаційних витрат питома вага коштів, які направляються залізницями на оплату праці за звітний період, становили від 29 до 30 %, а з нарахуваннями – 39–41 %. І хоча це складає найбільшу частку у структурі еле-

ментів витрат, але фонд оплати праці недостатній і не в повній мірі забезпечує зростання доходів залізничників так, як це визначено Генеральною і Галузевою угодами, а тому потребує докорінної зміни в підходах до його планування при формуванні фінансових планів.

Пропонується визначати кошти на оплату праці у відсотках від суми доходів, отримуваних залізницями від усіх видів діяльності.

Такий підхід є найбільш об'єктивним і застосовується не тільки у європейських країнах.

В Указі Президента України щодо Концепції подальшого реформування системи оплати праці визначено, що фонд оплати праці повинен становити не менше 50–55 % ВВП.

Для забезпечення гідної оплати праці працівників залізничного транспорту необхідно розмір фонду заробітної плати визначати і затверджувати в зазначених параметрах.

На сьогодні фонд оплати праці в доходах залізниць складає 26,2 %.

Радою профспілки щотижня здійснювався контроль за виплатою заробітної плати працівникам.

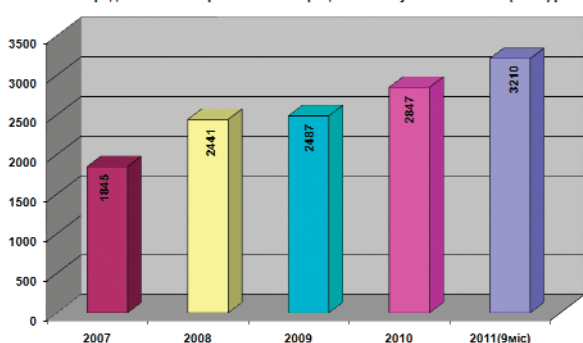
Впродовж звітного періоду працівникам залізничного транспорту щорічно нараховувалась і виплачувалась винагорода за підсумками роботи за рік. Якщо в попередні роки розмір винагороди становив 100 % місячної тарифної ставки (посадового окладу) працівника, то за 2009 і 2010 роки було виплачено тільки по 25 % місячної тарифної ставки (посадового окладу).

Такий відсоток винагороди попередньо закладався Укрзалізницею у фінансовий план, і зовсім не враховувався той факт, що планові показники з отримання доходів та прибутку залізницями було значно перевиконано, а отримані додаткові надходження необхідно частково направляти на збільшення матеріального стимулювання працівників, які своєю напруженою працею забезпечили прибуткову роботу залізничного транспорту.

УДОСКОНАЛЕННЯ ГАЛУЗЕВИХ НОРМАТИВНИХ АКТИВ. Незважаючи на складні фінансово-економічні умови, у яких працював залізничний транспорт, Рада профспілки постійно вживала ряд заходів і дій, спрямованих на захист соціально-економічних інтересів працівни-

НА ЗАХИСТІ СПІЛЧАН

Середньомісячна заробітна плата працівників галузі за 2007—2011 (9 міс.) роки





ків залізничного транспорту, забезпечення зростання їхніх доходів, провадила значну роботу з упорядкування оплати праці окремих категорій працівників та галузевих нормативних актів з питань оплати праці й обліку робочого часу.

Протягом звітних років Укрзалізницею та Радою профспілки за участі дорожніх комітетів профспілки було чотири рази переглянуто і запроваджено наказ із організації й оплати праці щодо збільшення тарифних ставок і посадових окладів працівників.

Так, з 1 січня 2007 року було введено в дію чотири накази, що є невід'ємною частиною Галузевої угоди і визначають умови оплати праці, схеми посадових окладів та тарифні ставки працівників залізничного транспорту.

Зміни і доповнення, які вносились до цих наказів при їх перегляді, забезпечували зростання доходів різних категорій працівників залізничного транспорту.

На вимогу Ради профспілки було переглянуто та внесено зміну в наказ Укрзалізниці № 40-Ц, що дозволило впорядкувати облік годин роботи працівників з роз'їзним характером роботи, які постійно виїжджають на лінію для виконання своїх службових обов'язків.

Час прямування від постійного пункту збору до місця виконання робіт і у зворотному напрямку, якщо це здійснюється поза межами робочої зміни, встановленої графіком роботи, обліковується і оплачується з розрахунку тарифної ставки (посадового окладу) працівника.

Внесено зміну і до розділу VII зазначеного наказу щодо обліку робочого часу при прямуванні працівників колійних машинних станцій та центрів механізації колійних робіт.

З метою впорядкування організації праці, забезпечення дотримання адміністрацією законодавчих норм щодо режиму праці і відпо-



2009 р.

Заходи у рамках Всесвітнього дня соціальної справедливості.

На запитання працівників локомотивного депо Гребінка Південної залізниці відповідає завідувач відділу економічної роботи, організації праці і заробітної плати Ради профспілки С.АНИСІМОВА

чинку працівників на вимогу Ради профспілки було прийнято Положення про вахтовий метод організації праці на залізничному транспорті. Воно передбачає встановлення працівникам надбавки за характер роботи в розмірі добових, передбачених для відряджень у межах України.

Переглянуто і запроваджено нову редакцію Положення про умови оплати праці працівників, які залучаються до роботи з очищення і прибирання стрілочних переводів та колії від снігу на залізницях України.

Внесено певні зміни і до таких галузевих нормативних актів, як Положення про чергування на об'єкті та вдома, з включенням туди окремих категорій працівників колійного господарства в період складних метеорологічних умов.

Впорядковано виплату надбавки за вислугу років, тобто всім працівникам залізничного транспорту надбавка виплачується після 1 року роботи.

Внесено певні зміни і до наказу про організацію й оплату праці в колійному господарстві з



переходом на дільничну систему організації поточного утримання колії.

За участі фахівців Ради профспілки і дорожніх комітетів профспілки підготовлено для прийняття нову редакцію Положення про порядок і умови виплати компенсаційних надбавок за характер роботи, пов'язаний зі службовими поїздками працівників залізничного транспорту, робота яких проходить в дорозі, має роз'їзний або пересувний характер роботи.

Для забезпечення захисту інтересів локомотивних бригад профспілка ініціювала перегляд та внесення змін до системи АСБО «ФОБОС» щодо обчислення заробітної плати згідно з маршрутом машиніста, перегляду окремих годинних тарифних ставок локомотивних бригад, впорядкування обліку робочого часу.

За звітний період також вносилися зміни до наказів, які передбачають встановлення надбавок, а саме диференційної надбавки робітникам за високу професійну майстерність, працівникам – за високі досягнення в праці та виконання особливо важливих завдань (наказ Укрзалізниці від 26.04.2011 р., № 161-Ц).

За пропозицією Ради профспілки переглянуто та внесено зміни і доповнення до галузевого нормативного акту стосовно обліку та оплати робочого часу працівників воєнізованої охорони Укрзалізниці (наказ від 25.05.2011 р., № 223-Ц).

МАТЕРІАЛЬНЕ СТИМУЛЮВАННЯ. Однією зі складових чинної на залізничному транспорті системи оплати праці є матеріальне стимулювання.

На жаль, преміювання працівників за виробничі результати роботи не набуло своєї головної стимулюючої ролі за виконання та перевищення показників і умов преміювання.

Якщо в попередні роки середній розмір премії становив 14–16 % посадового окладу, то у 2009–2010 роках він знизився до 11 %.

До того ж, як і раніше, кошти на виплату премії за виробничі результати роботи визначаються за залишковим принципом у фонді оплати праці, а якщо коштів недостатньо, то і розмір премії невеликий або вона зовсім не виплачується. При цьому розмір премії не залежить від того, виконано чи перевиконано визначені Положенням показники й умови.

Премія в розмірі 10 %, безумовно, не є стимулюючим фактором для високопродуктивної та якісної праці.

Все це вказує на те, що систему матеріального стимулювання найближчим часом необхідно докорінно змінити.

Розмір премії для забезпечення стимулювання якісної праці повинен становити не менше 30 %.

Над цим питанням слід плідно працювати як адміністрації, так і профспілці.

КОНТРОЛЬ ЗА ОБЛІКОМ І ОПЛАТОЮ ВІДПРАЦЬОВАНОГО ЧАСУ. Два роки поспіль (2007–2008 рр.) Рада профспілки проводила під гаслом «Відпрацьованому часу – гарантовану оплату!».

Метою цієї акції профспілкових організацій усіх рівнів було посилення громадського контролю зі сторони профспілки за обліком і оплатою відпрацьованого часу, особливо годин, відпрацьованих працівниками у вихідні дні та в надурочний час.

Вимоги профспілки до адміністрації та контроль за обліком відпрацьованих годин дозволили досягти в більшості структурних підрозділів налагодження об'єктивного обліку відпрацьованих годин, у тому числі при залученні до роботи у вихідні дні та в надурочний час, збільшити заробітну плату працівників.

За результатами огляду-конкурсу серед профспілкових організацій, які домоглися найкращих результатів в обліку відпрацьованого часу, було визнано дорожні комітети профспілки Донецької й Одеської залізниць.

Дипломами і грошовими преміями було відзначено переможців серед територіальних ко-

НА ЗАХИСТІ СПІЛЧАН





мітетів та профкомів первинних профорганізацій структурних підрозділів залізниць.

На засідання президії систематично виносились питання щодо організації й оплати праці в колійному господарстві, а саме на поточному утриманні колії та у колійних машинних станціях, у пасажирському господарстві, господарстві перезвень.

Всього за звітний період на засідання президії Ради профспілки було винесено, обговорено і прийнято рішення більше ніж за 60 питаннями, які дозволили впорядкувати ряд гострих проблем з організації праці і тим самим забезпечити захист економічних прав та інтересів працівників.

НОРМУВАННЯ ПРАЦІ. Значна увага з боку Ради профспілки приділялася питанню нормування праці працівників залізничного транспорту як складовій витрат праці для забезпечення виконання обсягів роботи.

При розробці і впровадженні галузеві збірники норм праці та часу проходили апробацію в структурних підрозділах залізниць, і тільки після того, як профспілкові комітети цих підрозділів надавали згоду щодо їх доцільності у застосуванні й відповідності технології виконання робіт, вони виносились на засідання президії для обговорення, розгляду та прийняття рішення.

Так, протягом звітнього періоду президією Ради профспілки було обговорено і погоджено понад 80 збірників норм праці.

Упродовж 2008–2010 років тривала робота над Типовими нормами часу на підготовку у рейс і обслуговування провідниками на шляху прямування пасажирських вагонів та нормативами обслуговування пасажирських поїздів (вагонів, моторвагонного рухомого складу).

Тільки при погодженні всіх змін структурними підрозділами пасажирського господарства зазначені проекти було винесено на

Експлуатаційні витрати за 2011 р. (6 міс.)



розгляд і погоджено президією Ради профспілки (наказ Укрзалізниці від 21.05.2010 р., № 369-Ц).

За участі профспілкових комітетів було підготовлено і погоджено нову редакцію Положення про електро- та дизель-поїзди підвищеного комфорту та Інструкцію провіднику пасажирського вагона (моторвагонного поїзда).

З ініціативи членів професійної секції працівників пасажирського господарства Ради профспілки вносились зміни і доповнення до Інструкції провіднику пасажирського вагона.

Опрацьовувалась нова редакція зазначеної інструкції та Інструкція начальнику пасажирського поїзда.

ОРГАНІЗАЦІЯ ПРАЦІ. У 2010 році на вимогу Ради профспілки Укрзалізницею було проведено аналіз нормативної, планової і фактичної чисельності працівників у господарствах залізниць.

При цьому було виявлено недоліки у встановленні планової чисельності для господарств: колійного, електрифікації, СЦБ, пасажирського та окремих основних професій залізничного транспорту.

Проведений аналіз є підґрунтям при прийнятті рішень щодо чисельності персоналу структурних підрозділів, оскільки виявив, що в діючих умовах роботи до нормативу недостає більше ніж 50 тис. працівників, а через це з року в рік зростають надурочні роботи та допускаються значні порушення режиму праці і відпочинку.

Через відсутність у структурних підрозділах залізниць необхідного контингенту працівни-



ків основних професій на обсяг виконаної роботи, неконструктивний підхід до планування роботи та, відповідно, неналежну організацію праці на залізничному транспорті масового характеру набуло таке негативне явище, як систематичне залучення працівників до роботи у вихідні дні та в надурочний час, які не підпадають під вимоги ст.ст. 62 та 71 Кодексу законів про працю України, а є виконанням планових робіт.

Над цим питанням треба продовжувати спільно працювати і профспілці, й адміністрації, щоб викоринити з залізничного транспорту порушення трудового законодавства.

Спільною постановою керівництва Укрзалізниці та Ради профспілки було запроваджено Умови галузевого змагання трудових колективів залізниць та їх структурних підрозділів, установ і організацій залізничного транспорту України на 2009–2012 роки.

Представники Ради профспілки входять до складу Центральної та робочої комісії, які розглядають кандидатів у переможці галузевого змагання і визначають переможців.

Представники Ради профспілки брали активну участь у міжвідомчій робочій групі, створеній Міністерством праці і соціальної політики з питань наближення рівня оплати праці в Україні до європейських стандартів, у робочих групах з визначення рівня мінімальної зарплати в Україні.

Значну увагу Рада профспілки приділяє зверненням членів профспілки з питань організації та оплати праці, відпрацьованого часу, дотримання законодавства з питань режиму праці і відпочинку.

Всі звернення та заяви розглядаються у термін, встановлений законодавством, надаються відповіді на звернення, що надходять письмово і на сайт профспілки.



Щороку Радою профспілки та Державною адміністрацією залізничного транспорту України проводяться семінари-наради за участі спеціалістів з питань організації і оплати праці головних управлінь Укрзалізниці, галузевих служб залізниць, структурних підрозділів, Ради профспілки та дорожніх комітетів профспілки. На таких нарадах обговорюються нагальні проблеми організації праці, обліку робочого часу, які дозволяють надалі шляхом соціального діалогу врегулювати їх на галузевому рівні.

Щомісяця складаються відповідні аналітичні довідки про роботу залізничного транспорту, про розміри оплати праці працівників основної діяльності залізниць та основних професій залізничного транспорту.

Довідки надсилаються для використання в роботі в дорожні комітети профспілки та публікуються на шпальтах газети «Вісник профспілки».

