

25. 12. 2013

Холодная осень 2013-го

Роспрофжел обещает пережить заморозку тарифов, не сдавая ключевых позиций

Елена Беллиз

Фото Николая Федорова

Это год для ОАО “РЖД” вышел не самым легким. Претензии ФАС, заморозка тарифов, переход на неполную рабочую неделю части сотрудников во главе с Якуниным и лидерами профсоюза, неоплачиваемые отпуска. Это вершина айсберга, который был виден в море информации. В его невидимой части остались новый колдоговор, отраслевое соглашение и другие действия профсоюза, направленные на защиту прав работников. О них “Солидарности” удалось узнать на заседании президиума ЦК Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей, а также на последовавшей за этим пресс-конференции.

Наверное, одной из самых обсуждаемых новостей стала информация о замораживании тарифов РЖД. Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев 6 сентября поручил ряду ведомств финансового блока правительства подготовить предложения по заморозке тарифов естественных монополий в следующем году. Российские железные дороги, оценив перспективу этой инициативы, заявили о грядущих в 2014 году убытках в размере 93 млрд рублей.

УДАРИЛИ “ЗАМОРОЗКИ”

Первым последствием “заморозков” стало заявление о вероятном увольнении 62 тыс. работников и переводе еще 30% штата (более 300 тыс. человек) на неполную четырехдневную рабочую неделю.

Реальные цифры оказались несколько ниже. Как рассказал, подводя итоги 2013 года, председатель Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Николай Никифоров, по компании всего 13,5% сотрудников работали в таком режиме. В большей степени это касалось административно-управленческого персонала, и заявления писали все, начиная с президента компании. Также практически все писали заявление на отпуск без сохранения содержания на три дня.

Эти меры, принятые сначала как альтернатива увольнению, а позже как средство для безубыточной работы компании, достаточно серьезно отразились на уровне заработной платы в IV квартале 2013 года. Но в следующем году и профсоюз, и работодатель намерены избежать подобных мер. В декабре этого года большинство сотрудников не писали никаких заявлений, люди вернулись к работе в полном объеме. Тем не менее филиалы компании получили право самостоятельно решать, как поступать в пределах своего бюджета - сокращать работников или переходить на режим неполного времени.

На данный момент известно о решении ОАО “Вагонреммаш” приостановить обязательство отраслевого соглашения в части перевода сотрудников (с их письменного согласия) на другую постоянную нижеоплачиваемую работу. Теряя объемы производства, “Вагонреммаш” не видит возможности сохранить штат, так что вскоре речь пойдет о сокращениях.

Что же касается тех 3% сотрудников, сокращение которых предусмотрено в грядущем году, то, по словам Никифорова, это никаких тревог не вызывает, так как связано с уходом на пенсию и естественным оттоком персонала.

Следует отметить тот факт, что с точки зрения профсоюза меры были хоть и жесткими, но оправданными. Виной всему ошибки при планировании бюджета РФ. Как подчеркнул Никифоров, люди в организации с пониманием отнеслись к подобной необходимости.

ЗАРПЛАТА, ИНДЕКСАЦИЯ, ПЕРСПЕКТИВЫ

Как рассказала замначальника департамента по организации, оплате и мотивации труда ОАО "РЖД" Ирина Наумчик, компания, оценив негативные последствия кризиса 2013 года, приняла меры по сокращению расходов и обеспечению сбалансированности финансов. Эти меры коснулись всех видов затрат, в том числе оплаты труда. Поэтому ОАО "РЖД" сложила с себя обязательства поддерживать индексацию заработной платы два раза в год строго на определенном уровне.

- Мы обратились в "Желдортранс", чтобы действие пункта отраслевого соглашения об индексации заработной платы на уровне индекса потребительских цен относительно ОАО "РЖД" было приостановлено. Мы рассматриваем вопрос проведения индексации с учетом наличия финансовых источников. По предварительным оценкам индексация будет возможна с 1 октября 2014 года. Если появится возможность сделать это раньше - возможны корректировки, - пояснила она.

Надо отметить, что средние показатели компании весьма неплохи. Среднемесячная зарплата за 11 месяцев 2013 года составила более 39 368 рублей, реальная заработная плата выросла на 2,6%. В соответствии с коллективным договором проведена индексация тарифных ставок в марте на 1,9% и в октябре на 3,8% (исходя из прогноза роста цен на 6,6%).

Показатель отношения заработной платы работников ОАО "РЖД" к уровню средней зарплаты по РФ за 10 месяцев составил 1,35. При этом, как подчеркнула Наумчик, это "сниженная позиция", ранее данный показатель удерживался на отметке 1,42.

Температура "в среднем по больнице" близка к норме. Но, как отметила докладчица, проблемы в области оплаты труда есть. Сложно обстоят дела с пригородными пассажирскими компаниями, потому что их доходы формируются в большей степени за счет заключения договоров с местными муниципалитетами о компенсации перевозок льготников. Согласование этих договоров идет очень сложно, средства недополучаются, и зачастую пригородным компаниям не на что производить индексацию зарплат.

Из зала звучали реплики о других проблемах. В том числе о недостаточном уровне оплаты труда работников медицинских госучреждений "РЖД", где врачи получают в 2,5 - 3 раза меньше, чем в городских поликлиниках. Эта проблема характерна для разных направлений деятельности внутри компании. Чтобы выправить ситуацию и сохранить штат, "РЖД" пересмотрела технологические процессы и разработала программы по оптимизации рабочих мест и улучшению организации труда. Все филиалы должны воплотить собственные программы. Это позволит обеспечить рост производительности труда и не допустить снижения уровня зарплаты.

Основной задачей на 2014 год, по словам Ирины Наумчик, считаются соблюдение требований законодательства и нормативных актов компании в сфере организации оплаты труда. Особенно в период действия антикризисных мер.

КОЛДОГОВОР и ОТС

Ключевым механизмом реализации поставленных задач станут отраслевые соглашения и коллективные договоры. В настоящее время действуют 4 отраслевых соглашения, заключенных профсоюзом, и около 800 коллективных договоров, заключенных первичными профсоюзными организациями.

В этом году было подписано Отраслевое соглашение по организациям железнодорожного транспорта на 2014 - 2016 годы, в котором сохранены все льготы и гарантии, предусмотренные действующим договором. Также все гарантии и льготы сохранены в новом ОТС по учреждениям образования, подведомственным Федеральному агентству железнодорожного транспорта.

Последним 9 декабря 2013 года был подписан Коллективный договор ОАО "РЖД" на 2014 - 2016 годы. Несмотря на неблагоприятные условия, при которых велись переговоры - нестабильная ситуация на рынке транспортных услуг, нулевая индексация тарифов в 2014 году на услуги естественных монополий (к ним относится и железнодорожный транспорт) - профсоюзу и здесь удалось договориться о сохранении всех действующих льгот и гарантий.

Основным камнем преткновения при согласовании, как и ожидалось, стала индексация зарплат. Но был найден компромиссный вариант, согласно которому в 2015 и 2016 годах доходы работников будут индексироваться два раза в год, с 1 марта и с 1 октября на уровень инфляции. А в 2014 году решение об индексации будет принято в 1-м квартале с оглядкой на экономическую ситуацию.

- Ситуация, бесспорно, тут очень сложная. В августе мы подписали отраслевое соглашение по организациям железнодорожного транспорта, а в начале декабря приходит директива правительства, работодателя, о том, что надо вернуться к вопросу записи в отраслевых соглашениях индексации. То есть надо исключить эту тему в 2014 году. Мы не согласились. Индексация должна быть. Это не рост заработной платы, это потеря покупательной способности рубля, - подчеркивает глава Роспрофжела.

Ряд предложений профсоюзной стороны был отклонен работодателем по экономическим основаниям. Так, не удалось добиться увеличения до 200 рублей минимального размера суточных при служебных командировках, индексации на размер инфляции всех социальных выплат, увеличения выплат семьям погибших при несчастных случаях на производстве работников с 24 до 60 среднемесячных заработков.

Но есть и приятные моменты. Удалось прописать ограничение по срокам командировок. Теперь на срок свыше 40 дней работника можно отправить только с его согласия. Второй очень важный момент - это выплаты и компенсации при травмах. Суммы остались прежними, но из них убрали выплаты за счет ФСС, вынеся их в отдельную графу. Зафиксировали средства, которые выделяются на культуру, спорт. Есть новый пункт, ограничивающий предоставление льгот и гарантий людям, допускающим нарушения трудовой, технологической дисциплины.

ОХРАНА ТРУДА

2013 год для профорганизаций РЖД был объявлен "Годом здорового и безопасного труда". В подписанных документах были зафиксированы такие обязанности работодателя, как обеспечение работников исправным качественным слесарным инструментом и приведение санитарно-бытовых помещений в соответствие нормативным санитарно-гигиеническим требованиям. Оговорено создание комиссии по приемке и оценке качества поставляемой спецодежды и обязанность работодателя ремонтировать или заменять средства индивидуальной защиты, если они не прожили "срок годности", в случае их неисправности либо при их пропажи из установленных мест хранения.

Локальным нормативным актом компании, принятым с учетом мотивированного мнения ППО ОАО "РЖД", будет установлен порядок расходования средств на охрану труда, а также идущий на это норматив (процент или сумма) от общих годовых расходов каждого филиала.

Последнее, на фоне отсутствия индексации, могло бы показаться излишеством, но на самом деле это всего лишь "предмет первой необходимости". Как пояснил главный технический инспектор труда Роспрофжела Юрий Меламед, на 1 октября 2013 года в ОАО насчитывалось 423 тыс. рабочих мест, где трудились 892 тыс. человек. 162 тыс. мест не соответствуют санитарно-гигиеническим нормам, соответственно, 473 тыс. работников трудятся в ненадлежащих условиях. А 160 тыс. рабочих мест для 462 тыс. сотрудников "отягощены" неустраняемыми факторами.

Сам Николай Никифоров считает, что эти проблемы решаемы. По его словам, даже рабочие места с неустраняемыми вредными факторами приводятся в соответствие, когда ими плотно занимаются. Профсоюзная сторона обязательно вернется ко всем непринятым и отложенным предложениям при восстановлении объемов перевозок грузов и при положительных финансовых результатах работы компании. Не без содействия руководства, расценивающего многие меры не только как "бонусы", но и как мотивацию работы в железнодорожном транспорте.