


**Укрзалізниця-2020: увольнення
рабочих, падение зарплат и
ухудшение условий труда**



**Укрзалізниця-2020:
увольнення рабочих,
падение зарплат и
ухудшение условий
труда**

UA.POLITSTURM.COM

2020-10-26

4 мин. на чтение

Согласно заявлению представителя профсоюза железнодорожников Украины Александра Скибы работники АО «Укрзалізниця» (далее — «УЗ») массово жалуются на ухудшение условий труда. Сотрудники госконцерна говорят, что по сравнению с прошлым годом, уровень оплаты труда упал примерно на 20% и одновременно с этим выросла нагрузка, поскольку люди продолжают увольняться.

«У нас в ремонте молодые слесари, которым еще не положены доплаты за выслугу лет, сидят фактически на минималке — получают порядка 4,5 тыс. грн. на руки в месяц. То же самое у вагонников. Из-за низких зарплат люди массово уходят. Уже сейчас работать некому, из-за чего есть проблемы с обработкой грузов. Начинающему помощнику машиниста без права управления платят 9,5 тысяч гривен, машинисту — порядка 15 тысяч. На фоне зарплат руководства — это копейки», — сказал Скиба.

Он также сетует на ухудшающиеся условия труда:

«Мало того, что на каждом шагу нарушение техники безопасности, так вообще доходит до смешного. В комнате отдыха установили кондиционер, но вот только шнур до розетки не дотянуть. Зато отчитались о заботе о сотрудниках».

Помимо этого, профсоюзный деятель указывает на устаревание оборудования у «УЗ»:

«Локомотивы горят с периодичностью приблизительно раз в месяц. Вот буквально недавно был случай. Бригада еле успела выскочить, а вещи сгорели».

Прогнозируют, что 2020 год станет рекордным по показателю оттока специалистов. Сотрудники бегут из «УЗ» — ищут работу в других отраслях, многие уезжают за границу. Лидер профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Вадим Бубняк сказал, что в 2019 году среди железнодорожников наблюдалась рекордная текучесть кадров — 9,2%. Однако в 2020 году этот показатель может достигнуть отметки в 15%.

«Если посмотреть на заработную плату железнодорожников, то становится понятно, почему ежегодно из отрасли уходят тысячи людей, чтобы найти работу за рубежом», — говорит Бубняк.

Администрация «УЗ» не скрывает того, что уровень оплаты труда ощутимо снизился и признают это официально. Объясняют это карантином, из-за которого на несколько месяцев пришлось полностью остановить пассажирское сообщение, а уровень грузовых перевозок существенно снизился. Однако, руководство корпорации явно умалчивает о многих деталях указывающих на то, что снижение зарплаты и условий труда лежит на их плечах.

Во-первых это умышленное снижение премий для рабочих.

«Людям уменьшили премии. Раньше они были до 25% от оклада, а сейчас в лучшем случае 15%. Премии срезали из-за снижения показателя

тонна-брутто/км, а тот в свою очередь упал из-за сокращения объемов перевозок. Еще в прошлом году был дефицит грузовых вагонов, только по Юго-Западной железной дороге не хватало минимум 20 вагонов в сутки. А сейчас дефицита нет, так как грузопоток упал. С одной стороны, стало меньше грузов из Беларуси из-за ухудшения торговых отношений с этой страной. Нефтепродуктов, битума везут ощутимо меньше. С другой — из-за повышения тарифов на железнодорожные перевозки стало меньше отечественных заказчиков. Зернотрейдеры и даже ГОКи активно переводят доставку на автомобильный транспорт», — говорит Скиба.

На снижение премия массово жалуются железнодорожники по всей стране.

«Кого еще «порадовали» 10 процентами премии? «Бедолаги, еле наскребли нам на премию 10 процентов (у меня 354 гривны)», — пишет в профильной группе железнодорожников в Facebook Валентина Терентьева из Мариуполя.

Во-вторых это нежелание руководства давать сотрудникам полную рабочую неделю, несмотря на предыдущие обещания.

Во время жесткого карантина железнодорожники массово уходили в простой (оплачивалось 75% оклада). Затем, с 1 июля, часть людей перевели на 4-дневную рабочую неделю. В общей сложности нововведение коснулось 40-50% персонала.

В сентябре новый глава «УЗ» Владимир Жмак заявил, что «на днях» такой режим будет пересмотрен и люди вернуться к обычному режиму работы. Но спустя больше месяца ничего не изменилось.

В-третьих это различные схемы, оправдывающие снижение общей платы железнодорожников.

Скажем, если электровоз транспортирует грузовые вагоны, а на обратном пути — пассажирские, то на время в дороге с последним не начисляются премиальные и за выслугу лет. На пассажирском направлении заработок зависит от длины маршрута и количества отработанных часов.

«На длинном плече и с переработками (если работать 200-205 часов в месяц вместе обычных 160-170) пассажирские получают больше грузовых примерно на 4 тысячи, то есть до 16-21 тысячи на руки. Но нагрузка колоссальная», — говорят на УЗ.

Интересно, что в коллективном договоре на прошлый и этот год предусмотрено увеличение зарплаты по УЗ на 25%.

Но в прошлом году, как рассказал слесарь «УЗ» из Знаменки (Кировоградская область) Руслан Логвинов, зарплаты повысили только на 10%. Александр Скиба говорит, что в компании ходят слухи, что никакого повышения зарплат в этом году тоже не будет — из-за сложного финансового состояния «УЗ». Как известно, по итогам первого полугодия «УЗ» получила 8,8 млрд гривен убытков.

При этом интересно, что управленческий штат компании в сравнении с 2013 годом вырос с 2,5 тысяч до 3,4 тысяч человек, а зарплата топ-менеджеров — в десятки раз. До карантинных ограничений зарплата руководства «УЗ» доходила до 2 млн гривен. В среднем зарплатный фонд топ-менеджмента увеличился с 0,1% от оборота компании с 2013 году до 1%.

Новый руководитель предприятия Владимир Жмак в одном из интервью уже намекнул на «оптимизацию» штата (сейчас работает 260 тысяч человек), хотя

и добавил, что он не сторонник сокращений.

Ошибка при загрузке изображения

Председатель правления АО «Укрзалізниця» Владимир Жмак

Но как говорит Скиба, возможно, и сокращений проводить не придется — люди уже сами массово увольняются.

«Профессия железнодорожника стала непрестижной. Многие уходят в другие отрасли, часть коллег уезжает в Европу на заработки. Понятно, не на железную дорогу — на стройку или горшки носить», — отмечает он.

Мы видим, что руководство не решает проблемы рабочих корпорации и продолжает лишь больше грабить его, придумывая для этого различные ухищрения. Главной целью класса капиталистов есть максимальное накопление прибыли, источником которой, как известно, является труд рабочих. При это нередко урезая их заработную, а также сэкономив деньги на обеспечении надлежащих условий труда и безопасности.

На фоне этого рабочим Украины требуется встать на путь борьбы с капиталистами, проявить солидарность, организовываться и объединяться в профсоюзы для ведения борьбы против правящего класса капиталистов за свои экономические, а далее — политические интересы.

Источники:

1. <https://strana.ua/articles/analysis/296489-cho-proiskhodit-na-ukrzhaliznitse-i-poch-emu-ottuda-ukhodjat-ljudi-.html>

2. <http://pozitciya.com.ua/82936-na-ukrzhaliznyce-prodolzhayut-rezat-zarplaty-sotrudniki-massovo-uvolnyayutsya.html>

3. <https://vesti.ua/strana/na-ukrzhaliznytsie-urezayut-zarplaty-rabotniki-massovo-uvolnyayutsya>

4. <https://ukraina.ru/news/20201024/1029378578.html>

Оригинальная статья