

НОВІТНЯ ІСТОРІЯ ПРОФСПІЛКИ
ЗАЛІЗНИЧНИКІВ І ТРАНСПОРТНИХ БУДІВЕЛЬНИКІВ



20
років

У НЕЗАЛЕЖНІЙ УКРАЇНІ

Київ – 2011

**НОВІТНЯ ІСТОРІЯ ПРОФСПІЛКИ
ЗАЛІЗНИЧНИКІВ І ТРАНСПОРТНИХ БУДІВЕЛЬНИКІВ**

20 років

У НЕЗАЛЕЖНІЙ УКРАЇНІ

**За редакцією
В.М. Ткачова і М.Г. Сінчака**

Дизайн, літературна правка, коректура,
підготовка фотоілюстрацій до друку –
відділ інформації Ради профспілки:
О.М. Артем'єва, В.О. Марчук,
О.А. Романова, О.В. Петраш

**© Рада профспілки залізничників
і транспортних будівельників України**

Київ – 2011



Шановні колеги, друзі!

Історія профспілкового руху залізничників і транспортних будівельників розпочалась у далекому 1905-му... У 2005 році урочисто відзначено сторічний ювілей, до якого Рада профспілки видала книгу «100 років на захисті трудящих».

На особливу увагу заслуговує новітня історія профспілки залізничників і транспортних будівельників у незалежній Україні – з дня її створення. Ця знаменна для нас дата – 23 січня 1992 року.

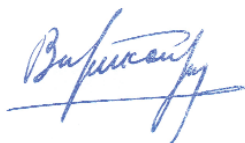
Відтоді минає 20 років...

Надбанням історії стали перші акції протесту, трудові спори з Укрзалізницею, Мінтрансом, Кабміном, мітинги і пікетування Кабінету Міністрів, Верховної Ради. Всі ці дії були спрямовані на захист соціально-економічних інтересів працівників – членів профспілки. Для зміцнення наших лав у відстоюванні прав та інтересів спільчан ми продовжуємо робити впевнені кроки і доводимо це конкретними справами.

Так, усе це – сучасна історія профспілки. Справді, багато чого вдавалося досягти у вирішенні принципових питань на користь людини праці. Проте профспілка не спочиває на лаврах. Тому що щодня виникають нові проблеми...

Ми бачимо шляхи їх подолання й упевнені в тому, що, спираючись на історичний досвід, традиції, а також на нашу згуртованість і боєздатність, відданість ідеалам профспілкового руху, спроможні мобілізувати сили всіх профспілкових ланок у подальшій плідній роботі для надійного захисту інтересів трудящих, їхніх законних прав і соціальних гарантій.

З повагою



**Голова профспілки
Вадим ТКАЧОВ**

Створення профспілки залізничників і транспортних будівельників у незалежній Україні

23 січня 1992 року у Києві відбувся Установчий з'їзд, на якому прийнято доленосне рішення — про створення профспілки залізничників і транспортних будівельників України. У роботі з'їзду взяли участь 206 делегатів.



Президія Установчого з'їзду профспілки

Документ

Дорпрофсожн железных дорог Украины
**ПРЕЗИДИУМЪ
 ПОСТАНОВЛЕНИЕ**
 27 сентября 1991 г. г. Донецк Пр. №-1
 О СОЗДАНИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА
 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ
 УКРАИНЫ!

Представляя экономические, социальные и культурные интересы железнодорожников и транспортных строителей Украины, имея своей главной целью защиту трудящихся от падения уровня жизни, угрозы безработицы, президиумы дорпрофсоюзной постановляют:

1. Считать необходимым создание Профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей Украины.
2. Выборы делегатов на Учредительный съезд профсоюза провести в октябре — декабре с. г. Порядок выборов делегатов съезда дорожные профсоюзные организации определяют самостоятельно.
3. Учредительный съезд Профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей Украины состоится 23—24 января 1992 г. в Киеве.
4. Установить норму представительства на Учредительный съезд — 1 делегат от 4 тыс. членов профсоюза.
5. Образовать организационный комитет по подготовке Учредительного съезда в следующем составе:

Черномаз А.В.	председатель оргкомитета — председатель дорпрофсожа Донецкой ж.д.
Голованюк Н.А.	заместитель председателя оргкомитета — председатель дорпрофсожа Юго-Западной ж. д.
Бычков А.Н.	председатель дорпрофсожа Южной железной дороги
Жданов И.Ю.	председатель объединенного профкома треста "Южтрансстрой"
Кирюшин А.И.	председатель дорпрофсожа Одесской железной дороги
Линивый А.П.	председатель профкома треста "Одестрансстрой"
Лукашенко Н.Н.	заместитель председателя дорпрофсожа Приднепровской железной дороги
Мельничук В.Г.	главный технический инспектор труда ЦК профсоюза на Юго-Западной железной дороге
Михалков В.А.	председатель райпрофсожа Криворожского отделения дороги
Ожук В.П.	заместитель председателя территориального комитета Ровенского отделения
Рожкова Н.А.	заместитель председателя дорпрофсожа Донецкой ж.д.
Свинстунюв Н.Т.	председатель Иловайского райпрофсожа
Слободянский Ю.Н.	председатель профкома треста "Днепротранс"
Твердохлеб С.П.	зав. орготделом дорпрофсожа Южной железной дороги
Ткачев В.М.	председатель райпрофсожа Одесского отделения дороги
Томчук Ф.М.	председатель дорпрофсожа Львовской ж. д.
Фурса А.А.	председатель райпрофсожа Киевского отделения Юго-Западной железной дороги
Хохлов В.А.	председатель профкома Львовской дистанции сигнализации и связи

6. Поручить организационному комитету подготовить: к 15.10.91 г. — предложения по порядку формирования руководящих органов профсоюза; к 01.11.91 г. — предложения по повестке дня и регламенту работы съезда, форме временного удостоверения мандата делегатов; к 01.01.92 г. — предложения по составу рабочих органов съезда.

7. Утвердить комиссию по выработке проекта Устава профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Украины в составе:

Черномаз А.В.	председатель дорпрофсожа Донецкой ж. д.
Бережной Н.С.	председатель профкома Днепропетровского вагоноремонтного завода
Жадан А.В.	председатель профкома Дарницкого вагоноремонтного завода
Карпенко В.С.	зав. орготделом дорпрофсожа Юго-Западной железной дороги
Лебедев Г.П.	зав. орготделом дорпрофсожа Приднепровской железной дороги
Марьусова Е.А.	зав. отделом дорпрофсожа Донецкой железной дороги
Прешодобний В.Н.	председатель профкома локомотивного депо Здолбунов Львовской железной дороги
Савченко В.В.	заместитель председателя дорпрофсожа Львовской железной дороги
Синчак М.Г.	заместитель председателя райпрофсожа Одесского отделения дороги
Шамрай В.Р.	председатель объединенного профкома "Харьковметрострой"
Шилевой Г.И.	заместитель председателя дорпрофсожа Одесской железной дороги
Шульгин А.М.	заместитель председателя дорпрофсожа Южной железной дороги

Комиссия работает под руководством оргкомитета.
 8. Проект Устава профсоюза представить на обсуждение заседания президиумов дорпрофсоюзной железных дорог до 1 ноября 1991 г.

9. Делегировать председателей дорпрофсоюзной для участия в Учредительной конференции по образованию Ассоциации железных дорог Украины, которая состоится в октябре с. г. в г. Киеве, поручив им информировать о настоящем решении организационного комитета по образованию профсоюза за железнодорожников и транспортных строителей Украины и провести переговоры с руководством Ассоциации о взаимном сотрудничестве.

10. В переходный период следует:
 - сохранить всю имеющуюся социальную инфраструктуру железнодорожного транспорта и транспортного строительства, здравоохранения, детские дошкольные учреждения, культуру, физкультуру, спорт за счет финансирования из средств бюджета республики;
 - обеспечить минимальную заработную плату не ниже, чем стоимость минимальной потребительской корзины в соответствующих регионах;
 - разработать отраслевую программу занятости при реорганизации структур.

11. Довести настоящее постановление до сведения членов профсоюза, профсоюзных организаций всех уровней и опубликовать в печати.

Председателю оргкомитета т. Черномазу А.В. проинформировать ЦК независимого профсоюза железнодорожников и транспортных строителей о настоящем решении президиумов дорпрофсоюзной железных дорог Украины.

12. Президиумы дорпрофсоюзной обращаются ко всем членам профсоюза, трудящимся железнодорожного транспорта и транспортного строительства Украины с призывом объединиться на пути дальнейших демократических преобразований в нашем государстве, наполнения его суверенитета действительным содержанием.

Председатели дорпрофсоюзной железных дорог Украины:

Донецкой А.В.ЧЕРНОМАЗ		Приднепровской И.М.КРАЙНЯК	
Львовской Ф.М.ТОМЧУК		Юго-Западной Н.А.ГОЛОВАНЮК	
Одесской А.И.КИРЮШИН		Южной А.Н.БЫЧКОВ	



1990 – 1991

НАПЕРЕДОДНІ...

ПОЧАТКОМ ПРОЦЕСУ створення профспілки залізничників і транспортних будівельників у сучасній Україні можна вважати засідання лідерів дорожніх комітетів профспілки, що проходило в Києві 17 травня 1990 року. У засіданні взяли участь голови комітетів профспілки залізниць: Донецької – А.В. Черномаз, Львівської – Ф.М. Томчук, Одеської – Л.І. Кірюшин, Південної – А.М. Бичков, Південно-Західної – М.О. Голованюк, Придніпровської – М.М. Крайняк.

Тоді було прийнято рішення про створення Координаційної ради голів дорожніх комітетів профспілки для координації організаційної, економічної та соціальної діяльності дорпрофсоюзів України, яку очолив А.Черномаз.

Час диктував необхідність визначитися щодо подальших відносин як з Федерацією профспілок України, так і з профспілковим центром у Москві.

Координаційна рада від самого початку брала активну й конструктивну участь у формуванні національного профспілкового центру України. Так, на XV з'їзді профспілок України восени цього ж року голова Координаційної ради А.Черномаз разом із керівниками інших галузевих профспілок підписали Декларацію про створення Федерації профспілок України (ФПУ).

Водночас із участю у формуванні незалежних українських профспілок дорожні організації України брали участь у підготовці до XXV з'їзду профспілки залізничників і транспортних будівельників СРСР.

Протягом першої половини 1991-го дорпрофсожі України проводили активні консультації з метою знайти правильне рішення щодо подальшої спільної роботи.

Потужним поштовхом, що прискорив цю роботу, стали політичні події наприкінці 1991 року в Москві.

Спроба державного перевороту, що увійшла

в історію як «августовський путч», значно прискорила процеси переосмислення ролі і місця України в Союзі, розпад якого після серпневих подій став невідворотним фактом.

Верховна рада Української РСР прийняла Постанову «Про проголошення незалежності України». На таке рішення не могли не відгукнутися і профспілкові організації залізничного транспорту.

За пропозиціями дорожніх комітетів профспілки 26–27 вересня 1991 року в Донецьку відбулася знакова подія – спільне засідання президій дорпрофсоюзів усіх залізниць України, на якому було прийнято постанову про створення професійної спілки залізничників і транспортних будівельників України і проведення 23–24 січня 1992 року у Києві Установчого з'їзду.

Створено оргкомітет з підготовки з'їзду, який очолив А.Черномаз, та комісію з розробки проекту Статуту профспілки. Визначено порядок фінансування підготовки і проведення Установчого з'їзду профспілки.

17 жовтня 1991 року до роботи приступив організаційний комітет з підготовки Установчого з'їзду профспілки.

На першому його засіданні напрацьовано питання формування керівних органів – Ради профспілки та її президії.

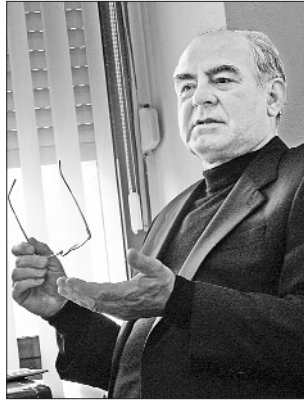
Було вирішено, що до складу Ради від кожної дорожньої профорганізації буде делеговано по 11 осіб, а до складу президії – по два представники.

14 грудня 1991 року Кабінет Міністрів України прийняв постанову про створення Державної адміністрації залізничного транспорту України, якою передбачено, що Укрзалізниця буде державним органом управління, якому доручено керування залізничним транспортом.

Таким чином було створено господарчий орган, паритетний майбутній профспілці.



Зі спогадів лідера профспілки Вадима ТКАЧОВА, на той час – голови райпрофсожу Одеського відділку Одеської залізниці і члена організаційного комітету з підготовки Установчого з'їзду:



«Початок 90-х – час народження і становлення не лише управлінського апарату Укрзалізниці, а й галузевої профспілки. Тож не дивно, що нам доводилося вирішувати дуже подібні питання.

Наприклад, яку назву обрати. Спочатку хотілося, щоб профспілка, підхопивши хвилю суверенітету, мала приставку «вільна» або «незалежна» – звучить, погодьтеся, красиво... Коли ж пристрасті вщухли, ми замислилися: від чого чи від кого саме ми хочемо бути вільними? Від адміністрації? Але ж з адміністрацією у будь-якому випадку доведеться співпрацювати – зустрічатися, домовлятися, шукати непохитні аргументи. Від органів влади? Але кожен громадянин країни залежний від законів, рішень державних органів влади, Конституції...

Чи, може, варто за аналогією з системою ієрархії, започаткованою в Укрзалізниці, намагатися об'єднати посади «голови Ради профспілки» і «голови дорожнього комітету профспілки»? Ми дійшли висновку, що краще зосередитися на одному напрямі діяльності. У результаті було запропоновано обрати голову Ради профспілки. Ним став Анатолій Черномаз, який до того часу очолював дорпрофсож Донецької магістралі. Власне, з цієї причини центральний апарат нашої організації мав усі шанси отримати постійну прописку в Донецьку. Зізнаюся, що цей момент було переглянуто за лічені хвилини перед підписанням документа. Адже майбутнє галузі, а отже, і її працівників, вершилося тут, у столиці.

До речі, керівники залізниць того періоду – найбільш досвідчені фахівці – на відміну від ба-

гатьох інших роботодавців країни підтримали появу галузевої профспілки. Мотивація була простою: для гідного управління потрібен гідний учасник соціального діалогу.

Також у ті роки в апараті Укрзалізниці створювалася величезна кількість регламентуючих документів. Рада профспілки йшла таким самим шляхом і розробляла положення, в яких детально обумовлювалися умови роботи й співпраці профспілки й Державної адміністрації залізничного транспорту.

...Перша половина 90-х – дуже непрості роки. Був час, коли ми серйозно готувалися до страйків. На деяких вузлах їх навіть було проведено. Але саме тоді ми зрозуміли, що страйковий рух – занадто потужний і руйнівний інструмент, і його застосування в бідній країні може призвести до тяжких наслідків для її економіки. Звісно, в результаті страйку можна чогось досягти. Та водночас економіці держави наноситься така шкода, що перемога нерідко нівелюється. Життя показало, що складніший, але при цьому набагато дієвіший шлях – сідати за стіл переговорів. Складний – тому, що потрібно бути переконливішими, грамотнішими за опонента, знаходити такі аргументи, які неможливо заперечити. Власне, через це ми і прописали у Статуті нашої профспілки таку нову норму: керівник профорганізації будь-якого рівня, за виключенням первинки, повинен (крім необхідного досвіду роботи) мати вищу освіту. Адже за плечима у всіх керівників підприємств – інститут чи університет. А щоб отримати результат – розмовляти слід однією мовою, використовуючи однакову термінологію і переконливу аргументацію.

А найважливіше, що саме в цей період ми стали усвідомлювати себе як організацію, що несе відповідальність за людей, які висловили нам довіру... Адже у радянські часи існувало багато організацій, куди працівник міг звернутися по допомогу: наприклад, партійні й комсомольські органи, народний контроль тощо. Після розвалу системи виявилось, що трудівнику, крім профспілки, просто не було куди звернутися. Тому профоргани усіх рівнів будують свою

роботу з урахуванням інтересів залізничників і транспортних будівельників».

У жовтні 1991-го розпочалася робота комісії з розробки проекту Статуту профспілки.

Як згадує член цієї комісії **Михайло СІН-ЧАК** – перший заступник Голови профспілки, а на той час заступник голови райпрофсожу Одеського відділку Одеської залізниці:



«Це було непросто завдання. Адже треба було відійти від сумнозвісного «демократического централізму», разом з тим забезпечити керіваність профспілковими організаціями, єдність, спроможність до спільних дій тощо. То був справді вкрай напружений момент, адже відпрацьовувалася велика кількість пропозицій, зауважень тощо. Це був наш перший, притому найважливіший документ, що мав регламентувати всю діяльність профспілки. Тому крок за кроком накопичувався досвід, велися дискусії і тому подібне.

Те, що проект Статуту було розроблено ретельно і досконало, підтверджує такий факт: у подальшому на Установчому з'їзді до тексту Статуту було внесено всього декілька поправок».

Про рішення почати роботу зі створення про-

фесійної спілки залізничників і транспортних будівельників України було повідомлено ЦК незалежної профспілки залізничників і транспортних будівельників у Москві.

А вже 18 грудня 1991 року відбулося друге засідання оргкомітету з підготовки і проведення Установчого з'їзду, в роботі якого взяли участь і члени комісії з розробки Статуту профспілки. На тому засіданні було узгоджено остаточні тексти проектів Статуту профспілки і Положення про Ревізійну комісію профспілки. Було також затверджено порядок забезпечення роботи Установчого з'їзду і план основних заходів з його підготовки.

1992 УСТАНОВЧИЙ З'ЇЗД. ПЕРША ГАЛУЗЕВА УГОДА

І ось нарешті – подія, якої чекали, до якої готувалися майже рік, настала!

23 січня 1992 року у Києві було відкрито Установчий з'їзд профспілки залізничників і транспортних будівельників України.

У роботі форуму взяли участь 206 делегатів із 208 обраних. На з'їзд було запрошено голову ЦК незалежної профспілки залізничників і транспортних будівельників І.Шинкевича і секретаря Федерації незалежних профспілок України Ю.Зубка.

З'їзд розглянув питання про:

- ◆ створення професійної спілки залізничників і транспортних будівельників України, її Статут, символіку та програмні принципи діяльності;
- ◆ вибори голови Ради профспілки та заступників;
- ◆ принципи формування й управління профспілковим бюджетом і бюджетом соціального страхування;
- ◆ резолюції і заяви з'їзду.



Делегати Установчого з'їзду, 1992 р.



За дорученням оргкомітету з'їзду з доповіддю з першого питання виступив голова дорпрофсожу Донецької залізниці, голова оргкомітету А.Чорномаз.

В обговоренні доповіді взяли участь 15 осіб.

Установчий з'їзд профспілки прийняв рішення про створення професійної спілки, затвердив Статут і Положення про ревізійні комісії профспілки, сформував Раду профспілки та її президію.

На посаду Голови Ради профспілки було висунуто дві кандидатури: голова дорпрофсожу Південно-Західної залізниці Голованюк Микола Олексійович – пленумом дорпрофсожу Південно-Західної залізниці та голова дорпрофсожу Донецької залізниці Чорномаз Анатолій Володимирович – делегатом від Львівської залізниці В.А. Хохловим

Кандидати на посаду Голови Ради профспілки виступили зі своїм баченням розвитку профспілки, відповіли на численні запитання. З'їзд більшістю голосів прийняв рішення проводити вибори Голови Ради профспілки відкритим голосуванням.



За кандидатуру **Анатолія Володимировича ЧОРНОМАЗА** віддали свої голоси 167 делегатів із 206. Таким чином, його було обрано **Головою Ради профспілки**.

До складу ревізійної комісії було делеговано по одному представнику від кожної дорожньої профорганізації. Очолив ревкомісію Іван Задорожний, завідувач фінансового відділу Одеського дорпрофсожу.

На I з'їзді визначено основні програмні завдання профспілки, принципи формування й управління профспілковим бюджетом, а також бюджетом соціального страхування. З'їзд прийняв резолюцію «Про гарантії зайнятості залізничників і транспортних будівельників

України», а також постанову «Про заяву з'їзду».

«Документи з'їзду готувалися оргкомітетом, а деякі проекти доручалося підготувати дорпрофсожам або конкретним членам оргкомітету та комісії з підготовки Статуту профспілки, – відзначає М.Сінчак. – Так, мені було доручено підготувати проект резолюції «Про гарантії зайнятості залізничників і транспортних будівельників України». І хоча цей документ зовсім невеликий за обсягом, він дуже важливий за змістом, тому що новостворена профспілка одним із перших важливих кроків визначила забезпечення членів профспілки робочими місцями. Пріоритетним це завдання залишилося і в подальшій діяльності профспілки, воно є актуальним і сьогодні».

Першим основним документом для всіх профорганів спілки стала Програма профспілки, прийнята на з'їзді, яка чітко визначила: профспілка працює для трудящих і на захисті їхніх прав.

З'їзд прийняв стратегічне рішення: домагатися термінового укладення тарифних угод між Радою профспілки та Державною адміністрацією залізничного транспорту України, державними будівельними корпораціями за участі представників Уряду, а на всіх підприємствах галузі – колективних договорів як основної форми соціального партнерства.

Щодо оплати праці з'їзд визначив за мету встановлення такої системи, щоб залізничники за рівнем заробітної плати займали гідне місце в Україні, щоб забезпечувалися умови подальшого соціально-економічного розвитку трудових колективів.

З'їзд поставив вимогу об'єктивно переглянути розміри реальних прибутків працюючих у галузях залежно від рівня інфляції, а також наблизити рівень мінімальної зарплати до мінімального споживчого бюджету.

Стосовно зайнятості з'їзд відразу визначив завдання – збереження робочих місць, застосування принципу «м'якого скорочення», під час якого припиняється прийняття на роботу нових працівників зі сторони, а працівники, звільнені за скороченням, працевлаштовуються на підприємства галузі, де їм забезпечується безкоштовна перекваліфікація і навчання, створюються

нові робочі місця, розширюється підсобно-допоміжна діяльність.

З'їзд поставив вимогу Раді профспілки наполягати на встановленні 40-годинного робочого тижня, збільшенні мінімальної тривалості щорічної основної відпустки до 24 днів для всіх категорій працівників, гарантій безпечної роботи, створенні нормального режиму праці і відпочинку.

Також прийнято рішення відповідно до законодавства України самостійно розпоряджатися коштами соціального страхування залізничників і транспортних будівельників, зберегти і розширити пільгове пенсійне забезпечення працюючих у галузях за Списками № 1 і № 2 та за вислугу років.

Головною метою профспілки з'їзд визначив необхідність формування найповнішого пакета соціальних пільг і гарантій працюючих, збереження і розширення відомчої соціальної сфери.

Визначаючи програмні цілі й завдання, з'їзд формував їх як ідеальний на той час пакет соціально-економічних і правових гарантій залізничників і транспортних будівельників.

Планку було піднято на максимальний рівень, і цю висоту необхідно було взяти. Автори документа через деякий час визнали, що вони навіть не сподівалися на швидку реалізацію програмних цілей та завдань.

Другим важливим документом, прийнятим на з'їзді, став Статут профспілки.

Статут закріпив положення про добровільне профспілкове членство працівників підприємств залізничного транспорту і транспортного будівництва різних форм власності. У ньому вказано, що профспілка діє на основі і відповідно до Конституції України, дотримуючись принципів міжнародного права і професійного руху. Також закріплено незалежність профспілки від політичних партій. Відповідно до Статуту профспілка за своїм вибором може вступати до міжнародних організацій.

Статутом передбачено створення стрункої організаційної структури профспілки, що в основному відповідає виробничій структурі.

Згідно зі Статутом вищим органом профспілки є з'їзд, що збирається Радою профспілки один раз на п'ять років. Між з'їздами роботу здійснює Рада профспілки і її робочий орган – президія Ради профспілки.

Затверджено текст Заяви з'їзду на адресу вищого керівництва держави з вимогою термінового вирішення найгостріших питань.

19 березня 1992-го у результаті тривалих і напружених переговорів підписано першу в історії незалежної України Галузеву угоду. Її підписали перший віце-прем'єр-міністр К. Масик, президент Державної адміністрації залізничного транспорту України Б. Олійник і Голова Ради профспілки В. Чорномаз. Профспілці залізничників вдалося досягти того, що більше не вийшло у жодній галузі народного господарства: відстояти більшість соціальних гарантій (включаючи будівництво житла) і при цьому скоротити робочий тиждень для залізничників з 41 до 40 годин. Було також укладено перші галузеві угоди з державними корпораціями «Укрметротунельбуд», «Укртрансбуд».

8 грудня було прийнято Декларацію про взаємодію профспілок транспортного комплексу України. Профспілки мають, керуючись своїми



Спільними зусиллями редакції газети «Рабочее слово», видавництва «Транспорт України» за сприяння президента Укрзалізниці Б. ОЛІЙНИКА і голови Ради профспілки А. ЧОРНОМАЗА на початку березня 1992 року вийшов перший номер «Вісника Державної адміністрації залізничного транспорту України та Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України». У ньому було опубліковано установчі документи Укрзалізниці та матеріали першого з'їзду галузевої профспілки



статутами, не втручаючись у внутрішні справи одна одної, співпрацювати у виконанні захисних функцій у сфері оплати й охорони праці, боротьбі з безробіттям, дотриманні режиму праці та відпочинку.

1993

ПЕРШИЙ ТРУДОВИЙ СПІР

УМОВИ діяльності залізниць у 1993 році виявилися досить складними. У січні відбулася нарада за участі начальників залізниць, відділків, заводів та голів дорпрофсоюзів і теркомів профспілки. Було підбито підсумки діяльності у 1992 році та окреслено перспективи на 1993-й.

Також під час наради обговорено питання зміни системи керівництва галуззю і необхідності створення Міністерства залізничного транспорту України. Невдовзі, у липні 1993 року, Кабінет Міністрів України прийняв постанову «Про утвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України».

Протягом року основну увагу профспілки було звернуто на забезпечення максимального можливого підвищення заробітної плати і прибутків працівників, щоб зарплата випереджала зростання інфляції.

У Галузевій угоді на 1993 рік збережено всі пільги, передбачені угодою 1992 року. Додатково введено щомісячну виплату надбавок за вислугу років та безкоштовний квиток для проїзду по Україні, а також передбачено зменшення на дві години робочого тижня для жінок – монтерів колії, слюсарів з ремонту рухомого складу, оглядачів і оглядачів-ремонтників вагонів.

Уперше в Галузевій угоді було введено поняття «право на старшинство», тобто у разі скорочення чисельності працівників переважне право на збереження робочого місця отримували ті працівники, яким до виходу на пенсію залишалося кілька років.

Радою профспілки розроблено галузеву програму надання допомоги залізничникам, що постраждали внаслідок аварії на ЧАЕС. Вдалося домовитися з МНС про виділення коштів на

За підсумками 1992 року заробітна плата залізничників була в 1,25 раза більшою, ніж у галузях народного господарства України.

оздоровлення залізничників-чорнобильців безпосередньо через галузеву профспілку. З 1993 року Міністерством виділялися кошти і на часткову компенсацію виплат на оплату лікарняних листків залізничників, постраждалих внаслідок Чорнобильської катастрофи.

Трудові колективи залізниць зверталися до Президента України та Уряду з вимогами підвищити заробітну плату. На пленумі, що проходив 30 червня, розглянуто хід виконання цих вимог. Прийнято рішення вважати незадовільними заходи, вжиті Мінтрансом для захисту соціально-економічних інтересів працівників галузі. У зв'язку з цим пленум прийняв рішення вступити у колективний трудовий конфлікт з Урядом і доручив президії скоординувати дії дорпрофсоюзів для проведення узгоджених акцій.

У зв'язку з надзвичайно складною ситуацією в країні – обмеженням фонду споживання, стрімким зростанням рівня інфляції, збільшенням збитків залізниць через зменшення обсягів перевезень – Рада профспілки вступила в трудовий спір з Укрзалізницею, поставивши вимогу про підвищення заробітної плати, внаслідок чого тарифні ставки і посадові оклади працівників було збільшено в 47,3 раза (рівень інфляції у 1993 році становив 10256 %) порівняно з груднем 1992 року.

На тлі того, що у 1993 році падіння рівня життя в Україні досягло рекордної за роки незалежності позначки, вжиті заходи соціального захисту допомогли працівникам галузі відносно легше пережити труднощі.

Рада профспілки ініціювала і брала участь у розробці нового наказу № 85-Ц, яким врегульовано диспропорції в оплаті праці працівників робітничих професій.



1994

ГАЛУЗЕВА УГОДА: РОЗШИРЕННЯ ГАРАНТІЙ І ПІЛЬГ. СТРАЙК МЕДИКІВ

ФАКТИ. ПОДІЇ. ЛЮДИ

У ГАЛУЗЕВІЙ УГОДІ на 1994 рік розширено перелік пільг для залізничників.

Зокрема, передбачено додаткові виплати провідникам пасажирських вагонів, уперше право на отримання безкоштовного залізничного квитка надано працівникам культосвітніх та спортивних закладів, підвищено розмір виплат за вислугу років (з 25 % до 40 % у залежності від стажу роботи).

За пропозицією Ради профспілки при визначенні розрахункового розміру фонду споживання стала використовуватись не середньо-спискова, а нормативна чисельність.

У травні на пленумі Ради профспілки розглядалось актуальне для всіх часів питання «Про укріплення єдності профспілки і посилення захисту соціально-економічних і правових інтересів працівників галузі».

Пленум у розгорнутій постанові дав відповідь на запитання, чи може галузева профспілка в теперішній складній суспільно-політичній і економічній ситуації в Україні витримати іспит на міцність своїх лав, відстояти на належному рівні інтереси трудящих.

У серпні Рада профспілки запропонувала керівництву Укрзалізниці провести з'їзд залізничників України, що у подальшому було виконано.

Рада профспілки відмовила Укрзалізниці у намаганні передати забезпечення трудящих побутовим паливом місцевим органам влади.

У першій декаді червня проведено збори і конференції у 117 трудових колективах основних медичних закладів, 97 із них прийняли рішення провести одноденний страйк на знак протесту проти недостатнього фінансування медичних закладів Укрзалізниці.

Зарплата медикам не виплачувалась протягом 2–3 місяців, не здійснювалась доплата до рівня середньої заробітної плати по народному господарству.

За чотири місяці заборгованість галузевим лі-

кувально-профілактичним закладам становила 130 млн руб.

25 травня працівники медичних закладів Донецької залізниці провели тригодинний попереджувальний страйк проти низької заробітної плати, яка була вдвічі меншою, ніж у працівників територіальних органів охорони здоров'я. Акцію підтримала Рада профспілки, на адресу керівництва держави було направлено листи з вимогою виправити ситуацію у галузевій медицині.

Завдяки підтримці залізничників головою комітету Верховної Ради з транспорту, народним депутатом О.Кожушком і членом цього комітету, народним депутатом А.Хмельовим усім лікувальним закладам було виділено кошти із державного бюджету у розмірах, що дозволяли лікувати заборгованість із заробітної плати з урахуванням доплати до середньої зарплати по народному господарству.

У серпні на вимогу Ради профспілки припинено реорганізацію структури управління на залізничному транспорті, що призвело б до значного скорочення працюючих і руйнування соціальної сфери.

Президія Ради профспілки звернулася до Уряду з вимогою не проводити приватизацію залізничного транспорту.

У вересні президія Ради профспілки оголосила про вступ у колективний трудовий спір з Укрзалізницею та Міністерством транспорту.

Це було викликано невиконанням вимог Ради профспілки щодо стабілізації ситуації в галузі.

Вже у жовтні більшість вимог профспілки було задоволено: в 1,4 раза збільшився фонд споживання, у 2,8 раза підвищено заробітну плату.

У грудні Рада профспілки домоглася чергового підвищення тарифних ставок і посадових окладів, внаслідок чого зарплата залізничників зросла на 3,6 %.



1995

ІНДЕКСАЦІЯ ЗАРПЛАТИ

УКРЗАЛІЗНИЦЯ та Рада профспілки за минулі роки сформували чи не найбільший серед країн СНД пакет соціальних пільг і гарантій для залізничників і членів їхніх сімей – безкоштовний проїзд за особистою потребою в пасажирських і приміських поїздах, одержання побутового палива, одноразова матеріальна допомога при виході на пенсію, допомога пенсіонерам.

У Галузевій угоді на 1995 рік збережено всі раніше передбачені пільги. Вперше в угоді включено зобов'язання Мінтрансу й Укрзалізниці про індексацію зарплати відповідно до темпів зростання цін. У лютому і березні згідно з цими зобов'язаннями тарифні ставки і посадові оклади було збільшено, відповідно, в 1,3 та 1,5 раза.

Для підвищення ефективності роботи у серпні 1995 року відновлено галузеве змагання. Галузеву угоду продовжено на 1996 рік.

Водночас через скрутне економічне становище затримка у виплаті зарплати становила декілька місяців, що викликало масове невдоволення працівників.

Починаючи з дня утворення профспілки у

1992 році керівництво Радою профспілки здійснював її голова (без заступника) і, звичайно, виборні органи.

На пленумі профспілки 25 травня 1995 року **заступником Голови Ради профспілки було обрано Леська Василя Сидоровича.**

Рада профспілки звернулася до правління Фонду соціального страхування України з клопотанням про включення до Списку національних галузевих профцентрів, яким правління Фонду затверджує бюджет. У подальшому центральний орган профспілки і дорпрофсожі керували коштами соціального страхування залізничників і транспортних будівельників.

Президія Ради профспілки створила комісію для розробки галузевої системи здійснення допомоги працівникам, які постраждали внаслідок аварії на Чорнобильській АЕС.

Профспілка виступила проти намірів Міністерства транспорту передати соціальну сферу залізничного транспорту у комунальну власність, оскільки це могло призвести до погіршення соціального захисту трудящих і членів їхніх родин.

Зарплата залізничників зросла у 5,4 раза.

1996

II З'їзд профспілки.
ЗАРОДЖЕННЯ ПРОФСПІЛКОВОЇ ГАЗЕТИ

НА V ПЛЕНУМІ профспілки 24 квітня затверджено символіку профспілки, яка складається зі сполучення таких елементів: паровоз, портал тунелю, шпальна решітка та стилізована буква «У».

На пленумі Ради профспілки прийнято Звернення до працівників галузі у зв'язку зі стрімким погіршенням матеріального становища заліз-



ничників. За рівнем заробітної плати залізничники відкотилися на 15–17 місце. У такій ситуації не перебувала жодна із базових галузей України.

Рада профспілки закликала всіх залізничників зайняти активну позицію в боротьбі за свої трудові права та інтереси. Насамперед, запропонувала почати з відмови перевозити вантажі тих підприємств, які не розраховувалися з галуззю за перевезення.

Відповідно до чинного законодавства на пленумі було також ухвалено рішення про вступ у

колективний трудовий спір з Міністерством транспорту та Державною адміністрацією залізничного транспорту України щодо своєчасності виплати і розміру заробітної плати залізничників. Затверджено перелік вимог до цих структур.



Президія II з'їзду профспілки

На пленумі було також затверджено **«Основні напрямки роботи Ради профспілки, комітетів профспілки усіх рівнів у період підготовки до другого з'їзду»**.

Форми роботи комітетів профспілки щодо погашення дебіторської заборгованості і пошуку коштів на виплату заробітної плати були розглянуті президією Ради профспілки на засіданні у січні.

Схвалено практику роботи комітетів профспілки Львівської, Донецької та Придніпровської залізниць щодо погашення дебіторської заборгованості.

Прийнято рішення звернутися до членів профспілки з пропозицією визначити форми протесту, у тому числі і страйк, з метою ліквідації заборгованості у виплаті заробітної плати.

До вищого керівництва держави направлено листа з вимогою до Уряду прийняття рішень для повернення боргів залізницям за перевезення вантажів, що дасть можливість зняти соціальну напругу в колективах, попередити страйк.

Висловлено солідарну підтримку працівникам вугільної промисловості у проведенні ними безстрокового страйку, доки не буде виплачено всю заробітну плату та інші належні їм кошти.

У травні з ініціативи профорганізації

медичних установ галузі Рада профспілки вступила у трудовий спір з Мінтрансом, внаслідок чого домоглася ліквідації заборгованості із зарплати. Завдяки активним діям Ради профспілки та всіх комітетів профспілки у жовтні Уряд прийняв рішення про збереження галузевої медицини.

25 жовтня 1996 року відбувся II з'їзд профспілки. Головою Ради профспілки знову було обрано А.В. Чорномаза, заступником – В.С. Леська, головою

Ревізійної комісії – І.Ф. Задорожного.

На з'їзді прийнято Заяву і Звернення до Президента, Верховної Ради та Уряду України щодо державної підтримки залізничного транспорту у зв'язку з намаганням органів державного управління передати навчальні заклади залізничного транспорту у підпорядкування Міністерства освіти України.

16 серпня в газеті «Магістраль» вийшов перший номер «Вісника профспілки». Видання мало на меті оперативно інформувати спілчан про роботу Ради профспілки, повідомляти її позицію з актуальних питань, висвітлювати діяльність профорганів усіх рівнів.



В кулуарах II з'їзду: перший віце-прем'єр Уряду В.ДУРДИНЕЦЬ, голова Ради профспілки А.ЧОРНОМАЗ, 1996 р.



1997

У СІМ'І МФТ. СТВОРЕННЯ ПРОФСЕКЦІЙ

У СІЧНІ ПРЕЗИДІЯ Ради профспілки звернулася до Президента, Кабінету Міністрів та Верховної Ради України з проханням захистити соціальні здобутки залізничників, а також прийняла рішення щодо вступу в колективний трудовий спір з Мінтрансом і Укрзалізницею з приводу несвоєчасної виплати зарплати. Профспілка виступила з вимогою погасити заборгованість у встановлений строк, щоб після цього розпочати роботу з підвищення тарифних ставок і окладів. Під час Конгресу МКПЗ профспілки інших країн висловили солідарну підтримку Раді профспілки у трудовому спорі.

У зв'язку з намірами Уряду України істотно обмежити або ліквідувати традиційні соціальні галузеві пільги, президія Ради профспілки виступила із Заявою, у якій Кабінету Міністрів було запропоновано відкликати з парламенту проекти змін до законодавчих актів стосовно скасування соціальних пільг залізничників.

При розгляді ходу виконання Програми зайнятості працівників залізничного транспорту України і завдань комітетів профспілки щодо збереження кадрового потенціалу галузі було відзначено, що їх в цілому виконано. Водночас президія Ради профспілки вимагала від Укрзалізниці завершити роботу із визначення нормативної чисельності працюючих у підрозділах і привести у відповідність до реалій сьогодення технологію перевізного процесу.

Стан оплати праці залізничників був домінуючим питанням на засіданні президії у червні. Прийнято рішення заслухати звіти начальників Південно-Західної, Львівської, Одеської, Придніпровської залізниць, які не використовували у повній мірі можливості для погашення заборгованості із зарплати. Керівництву Укрзалізниці запропоновано звільнити з посади на-

чальника Головної медичної служби у зв'язку з порушенням ним законодавства у питаннях своєчасності виплати заробітної плати медичним працівникам.

Президія Ради профспілки погодилася з рішенням примирної комісії Мінтрансу, Укрзалізниці і Ради профспілки щодо погашення заборгованості з зарплати залізничникам до 1 вересня 1997 року і погодила графік Укрзалізниці щодо погашення заборгованості працівникам соціальної сфери.

Розроблено і затверджено Систему навчання профспілкових кадрів і профактиву як програмний документ для профорганів усіх рівнів.

У зв'язку зі змінами у структурі управління залізничним транспортом, скасуванням відділків залізниць на Південній залізниці, президія Ради профспілки ухвалила рішення про створення територіальних відділів дорпрофсожів замість територіальних організацій. Затверджено примірне Положення про територіальні відділи дорпрофсожу.

Затверджено Систему інформаційного забезпечення діяльності профспілки як один із пріоритетних напрямів профспілкової роботи.

На засіданні Виконавчого комітету Міжнародної федерації транспортників (МФТ), що проходив у жовтні, галузеву профспілку прийнято до її членів. МФТ висловила підтримку Раді профспілки у трудовому спорі та рекомендувала Укрзалізниці терміново виплатити працівникам заборгованість із зарплати.



Засідання професійної секції працівників вагонного господарства



18 жовтня було підписано Генеральну угоду між Урядом та профспілками України.

На засіданні Ради профспілки 27 листопада прийнято рішення і надіслано відповідні листи до керівництва держави та Укрзалізниці про початок підготовки до страйку у випадку відмови погасити заборгованість і підвищити зарплату залізничникам.

Рада профспілки підтримала Концепцію реструктуризації залізничного транспорту, висловивши вимоги щодо розробки Укрзалізницею і погодження з профспілкою нових показників нормативної чисельності у всіх галузях, скорочення працівників природним шляхом і забезпечення їх перекваліфікації та навчання, а та-

кож переміщення в споріднені підприємства.

У Раді профспілки з метою більш диференційованого вивчення і представництва трудових інтересів працівників було створено постійні секції працівників за професійною ознакою. Відбулися їх перші засідання.

У грудні президія Ради профспілки прийняла рішення про необхідність активної участі у виборах народних депутатів Верховної Ради України і депутатів місцевих рад у всіх одномандатних округах.

Завдяки рішучій позиції Ради профспілки заробітну плату з грудня 1997 року підвищено на 20 %. У зв'язку з цим припинено трудовий спір і скасовано заплановану попереджувальну акцію.

1998

ЗБЕРЕЖЕННЯ ГАЛУЗЕВОЇ МЕДИЦИНИ І СОЦСТРАХУ

УЗВ'ЯЗКУ з намаганнями ліквідувати відомчу медицину Радою профспілки на адресу державних структур України направлено протести, які активно підтримали профспілкові організації галузі. В результаті Урядом України прийнято рішення про збереження медичних установ у структурі залізниць.

Залізничники взяли участь у Всеукраїнській акції протесту профспілок у зв'язку з порушенням конституційних прав трудівників, падінням життєвого рівня, зростанням безробіття тощо. Метою акцій, що пройшли у багатьох містах України, було привернення уваги державної влади, органів самоврядування та роботодавців до найгостріших соціально-економічних проблем у суспільстві. На вимоги учасників акції протесту Главою держави надано відповідні розпорядження щодо першочергового розв'язання актуальних проблем.

Започатковано проведення огляду-конкурсу на краще висвітлення роботи профорганізацій у ЗМІ. До участі запрошено дорожні газети, вісники дорпрофсожів та інші друковані видання. Запроваджено премії переможцям. Підсумки конкурсу підбито у лютому 1999 року.

Для управління медичними закладами Укр-

залізниці на медичну службу Південно-Західної залізниці було покладено функції Головної медичної служби Укрзалізниці, у результаті чого вона втратила можливість ефективно займатися медичними установами магістралі і не зуміла у повній мірі координувати діяльність лікарських служб інших залізниць. Президія Ради профспілки висловила недовіру начальнику Головної медичної служби Укрзалізниці, визнала незадовільною роботу цієї служби щодо медичного обслуговування залізничників та соціального захисту медпрацівників. Тому наказом Укрзалізниці Головну лікарську службу ліквідовано і передбачено створення підрозділу, який координуватиме діяльність лікарських служб залізниць України.

На залізницях розпочалося приведення контингенту працівників у відповідність до виконаного обсягу робіт. Голова Ради профспілки звернувся до заступника Міністра транспорту – Генерального директора Укрзалізниці з пропозицією призупинити вказівку з вивільнення контингенту працівників основної діяльності до того часу, як буде розроблено нормативи чисельності. І лише після їх узгодження з профспілкою у встановленому порядку розглядати це питан-



ня по господарствах залізниць. Президія Ради профспілки ухвалила постанову, в якій керівникам залізниць запропоновано вжити додаткових заходів для перепідготовки і працевлаштування працівників, звільнених за скороченням штату, обмежити прийом працівників «зі сторони», надавши пріоритетне право на працевлаштування вивільненим залізничникам.

У квітні Голова Ради профспілки А.Чорномаз звернувся з листом до Президента і Прем'єр-міністра України з приводу збереження галузевої медицини. У зверненні було запропоновано провести зустріч із керівництвом Укрзалізниці, залізниць і профспілки. З цього ж приводу надіслали листи і керівники Укрзалізниці та залізниць України. Підтримку висловили і працівники галузі, ветерани, студенти у сотнях листів і телеграм. Завдяки таким злагодженим діям Уряд визнав неправомірність відчуження галузевої медицини.

Під час наради з керівниками дорожніх і територіальних фізкультурно-спортивних клубів «Локомотив» обговорено питання відродження спортивного товариства «Локомотив» і створення центрального спортклубу. Рада профспілки висловила за те, щоб будь-якою ціною зберегти фізкультурно-спортивну базу, яка створювалася залізничниками протягом багатьох років.

Підбивши підсумки виконання Генеральної угоди на 1997–1998 роки, президія Ради профспілки відзначила, що Урядом не в повній мірі виконуються покладені на нього зобов'язання. Вирішено вступити в колективний трудовий спір з Кабміном з приводу невиконання окремих положень Генеральної угоди та порушення законодавства України про працю.

Рада профспілки у липні ухвалила спільну по-

станову та Заяву президії Ради ФПУ і представників інших профспілкових об'єднань у зв'язку з грубим порушенням Урядом законодавства та принципів соціального партнерства у питаннях соціального страхування. Рада профспілки категорично висловила протидію руйнування системи соцстраху і ліквідацію соціальних виплат. У разі відсутності реакції Президента України профспілкові об'єднання були налаштовані висловити йому недовіру. Результатом таких рішучих дій стало прийняття Кабінетом Міністрів постанови, згідно з якою профспілка зберігає за собою право управління засобами соціального страхування. Збережено також фінансування за рахунок засобів соцстраху правових інспекторів праці Ради профспілки та довірених лікарів.

Проводилася робота щодо відновлення права членів локомотивних бригад на додаткову відпустку тривалістю сім днів за шкідливі і важкі умови праці. У березні Міністерство транспорту звернулося до Кабміну з пропозицією включити локомотивні бригади в Списки № 1 і № 2, що дають право на пільгове пенсійне забезпечення.

Голова Ради профспілки А.Чорномаз взяв участь у засіданні Ради залізничного транспорту країн СНД і Балтії. У рамках заходу відбулася й науково-практична конференція стосовно проблем галузевої реструктуризації. А.Чорномаз висловив позицію профспілки з цього приводу, відзначивши пріоритети профспілки – насамперед, збереження соціальної сфери. Результатом заходу стало ухвалення рекомендацій, в основу яких покладено принцип поступового реформування.

Чинну Галузеву угоду між Мінтрансом, Укрзалізницею та профспілкою продовжено на 1999 рік.

1999

ЗАКОН УКРАЇНИ «ПРО ПРОФЕСІЙНІ СПІЛКИ, ЇХ ПРАВА ТА ГАРАНТІЇ ДІЯЛЬНОСТІ» — НОВИЙ ЕТАП У РОЗВИТКУ ПРОФСПІЛКИ

З ПОЧАТКУ року за наполяганням Ради профспілки підвищено тарифні ставки і посадові оклади залізничників на 23 %. Середня заробітна плата за 1999 рік збільшилася на 12 % і ви-

переджала темпи інфляції в Україні. Профспілка послідовно працювала над тим, щоб кожне підвищення провадилось, перш за все, за рахунок збільшення її твердої частини – тарифних ставок і



посадових окладів. **За цим показником залізничники займали одне з перших місць в Україні.** Таким чином виконано головне завдання з пріоритетних напрямів діяльності профспілки.

Голова профспілки А.Чорномаз і Голова Київської державної адміністрації О.Омельченко підписали спільну постанову про поширення на працівників Київського метрополітену умов Галузевої угоди між Міністерством транспорту, Укрзалізницею та галузевою профспілкою.

Комітет Верховної Ради з питань будівництва, транспорту і зв'язку на спільному з Радою Укрзалізниці засіданні 11 березня підтримав позицію профспілки щодо збереження відомчої медицини як невід'ємної та необхідної частини соціальної сфери залізничного транспорту.

Завдяки наполегливості Ради профспілки підписано договір з Міністерством з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи про санаторно-курортне лікування «чорнобильців», які працюють на залізничному транспорті. Передбачено виділити Раді профспілки 100 тис. грн. на придбання путівок учасникам ліквідації та потерпілим внаслідок аварії на ЧАЕС I, II категорій (ці кошти виділялися протягом шести років, та в 1999-му МНС відмовило у їх наданні).

Підбито підсумки огляду-конкурсу на краще висвітлення діяльності профорганізацій галузевої профспілки в засобах масової інформації в 1998 році. Вирішено продовжити практику проведення огляду-конкурсу на 1999-й.

При Національній спілці журналістів України за пропозицією учасників наради головних редакторів газет залізниць України та керівників прес-центрів дорпрофсожів, що відбулася у Донецьку в червні 1998 року, було створено секцію журналістів транспортних періодичних видань. Координатором секції затверджено Ольгу Артем'єву – завідувача відділу інформації Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України. Проведено ряд заходів.

На базі Російської академії шляхів сполучення у Москві Радою Міжнародної конфедерації профспілок залізничників і транспортних будівельників проведено спільну нараду представ-

ників органів господарського управління та галузевих профспілкових центрів. Делегація України була найчисленнішою. Обговорено питання удосконалення організації заробітної плати, нормування праці та соціального захисту.

Голову Ради профспілки А.Чорномаза обрано до виконавчого комітету ЄФТ. Вибори відбулися на Установчому конгресі зі створення Європейської федерації транспортників.

Під час засідання Ради залізничного транспорту держав – учасниць Співдружності прийнято рішення надати пенсіонерам-залізничникам раз на рік право безкоштовного проїзду у міждержавному сполученні у плацкартному вагоні по залізницях держав – учасниць СНД. Цим рішенням виконано п. 8.19 Галузевої угоди.

Рада профспілки висловила категорично проти накладення Президентом вето на Закон «Про професійні спілки, їх права та гарантії діяльності». А.Чорномаз звернувся до голів профкомів усіх рівнів з пропозицією наполягати на голосуванні народних депутатів відповідних виборчих округів проти вето.

Підписано Генеральну угоду між Урядом, об'єднанням роботодавців і профспілками на 1999–2000 роки. Кабміном затверджено заходи щодо її виконання. Продовжено дію Галузевої угоди між Міністерством транспорту, Укрзалізницею та галузевою профспілкою на 2000 рік.

Задля забезпечення координації роботи державної інспекції праці Міністерства праці і соціальної політики та громадських інспекторів праці профспілок у здійсненні контролю за дотриманням законодавства про працю у травні підписано Угоду про взаємодію державної інспекції праці та Радою галузевої профспілки.

22 грудня представники профспілки залізничників і транспортних будівельників пікетували Верховну Раду. Такий крок був спричинений рішенням парламенту включити кошти Фонду соціального страхування до державного бюджету. Профспілка висловила рішучу незгоду з цим.

За наполяганням Ради профспілки збережено право на додаткові відпустки за шкідливі умови праці тривалістю до чотирьох днів членам локомотивних бригад.



У Києві відповідно до рішення президії Ради профспілки започатковано цикл семінарів «Навчи вчителя» для працівників дорпрофсожів і теркомів, голів первинок. Таким чином розпочато підготовку профпрацівників до широкого

запровадження навчання профкадрів і профактиву з використанням сучасних методів і форм профспілкової освіти.

З 1 липня на Донецькій магістралі почали діяти територіальні відділи дорпрофсожу.

2000 III З'їзд профспілки. ПРІОРИТЕТНІ НАПРЯМИ РОБОТИ ДО IV З'їзду

У СІЧНІ відбулася всеукраїнська акція протесту профспілок проти вилучення коштів фонду соціального страхування і включення їх до Держбюджету. В акції взяли участь і члени галузевої профспілки, скоординувавши попередньо свої дії з іншими профспілками.

Виникла необхідність привести Статут профспілки у відповідність до законодавства України. Тож **25 січня 2000 року було скликано III позачерговий з'їзд профспілки**. До Статуту внесено ряд змін і доповнень з метою приведення його у відповідність до Закону України «Про професійні спілки, їх права та гарантії діяльності».

Знову виникла загроза передачі лікувально-профілактичних закладів залізничного транспорту до сфери управління Міністерства охорони здоров'я та місцевих органів самоуправління. З'їзд звернувся до Президента України, Прем'єр-міністра з вимогою припинити спроби передачі лікувально-профілактичних закладів залізничного транспорту до комунальної власності. У зверненні наголошено, що ініціатори такого кроку керуються лише фінансовими міркуваннями, не вдаючись до глибшого аналізу. З'їзд висловив рішучий протест проти намагання ліквідувати галузеву медицину, вказавши, що місцеві органи виконавчої влади не в змозі забезпечити фінансування територіальних медзакладів у необхідному обсязі, а це невідворотно призведе до невітшних наслідків.

Вперше укладено галузеву угоду між акціонерним товариством «Мостобуд» і Радою профспілки. Раніше соціально-трудові відносини на цьому підприємстві регулювалися колективними договорами.

Президія Ради профспілки підбила підсумки минулорічного конкурсу на краще висвітлення роботи профорганізацій галузевої профспілки у засобах масової інформації, визначила переможців у різних номінаціях та прийняла рішення про проведення конкурсу у 2000-му році.

14 березня профспілку залізничників і транспортних будівельників України зареєстровано Міністром як всеукраїнську профспілку. Таким чином держава офіційно визнала профспілку і вона набула статусу юридичної особи. Міністерством юстиції зареєстровано Статут профспілки у редакції від 25 січня 2000 року.

Голова Ради профспілки А.Чорномаз звертався з листами до вищих органів державної влади з приводу збереження у галузі навчальних закладів та медичних установ. Підтримати цю позицію також було запропоновано керівникам залізниць і головам дорпрофсожів.

Професійні секції Ради профспілки, вказавши на недоліки наказу Укрзалізниці № 340-Ц при його практичному застосуванні, ініціювали внесення змін у положення щодо оплати праці машиністів локомотивів в одну особу, прийомоздавальників вантажу та багажу, квиткових касирів та інших категорій залізничників. Запропоновані зміни внесені в наказ.

Проведено Міжнародний день дій залізничників під егідою МФТ. Представники галузевої профспілки долучилися до цієї акції, найактивніше виявили себе профорганізації Донецької та Львівської залізниць.

Рада профспілки багато уваги приділяла роботі з жінками, молоддю та ветеранами. Ухвалено програмні документи профспілки, що стосуються цих напрямів діяльності. Серед ін-

шого запропоновано забезпечувати представництво жінок і молоді у виборних профорганах пропорційно до їх чисельності, а профорганам – вживати заходів щодо підвищення рівня соціально-економічного захисту окремих вікових та соціальних категорій працівників.

У вересні Рада профспілки відкрила свій сайт. Його було створено для оперативного, об'єктивного і всебічного інформування спільчан про діяльність галузевої профспілки.

«Вісник профспілки» розпочав публікацію тематичних випусків, присвячених актуальним питанням, які виникають у трудових колективах.

На засіданні Ради профспілки 23 листопада визначено пріоритетні напрями роботи на пері-

од до четвертого з'їзду. Свої пропозиції внесли дорпрофсожі й теркоми. Визначено три пріоритетні напрями діяльності профспілки: заробітна плата, умови праці, соціальний захист спільчан.

Напередодні року звітів і виборів у всіх профспілкових ланках заплановано провести роботу з обміну профспілкових квитків.

Керівництво Укрзалізниці підтримало ініціативу Ради профспілки щодо видачі квитків для безкоштовного проїзду залізничним транспортом працівникам, які звільнилися за скороченням чисельності або штату при досягненні пенсійного віку згідно з п. 8.19 Галузевої угоди.

Зарплата залізничників зросла в 1,5 раза.

2001 НОВИЙ ЛІДЕР ПРОФСПІЛКИ. IV З'ЇЗД ПРОФСПІЛКИ.

УКЛАДЕННЯ ГАЛУЗЕВОЇ УГОДИ З УКРЗАЛІЗНИЦЕЮ НА П'ЯТЬ РОКІВ. ПЕРША ГАЛУЗЕВА УГОДА З МІНТРАНСЗВ'ЯЗКУ

РАДА ПРОФСПІЛКИ підтримала ініціативу МФТ щодо проведення 8 березня Всесвітнього дня дій на захист основних прав жінок і вперше долучилася до міжнародної профспілкової кампанії «Жінки, що транспортують світ».

29 березня вдруге проведено Міжнародний день дій залізничників МФТ за безпеку руху на залізничному транспорті. Він проходив під гаслом «Перш за все безпека, а не прибуток!», участь у ньому взяли всі дорожні профорганізації.

Протягом першого півріччя відбулися підсумкові засідання професійних секцій і комісій Ради профспілки, підбито підсумки виконання галузевих угод. Внесено зміни та доповнення до Галузевої угоди між Мінтрансом, Укрзалізницею та профспілкою. Дію угоди продовжено на 2001 рік.

Підбито підсумки конкурсу на краще висвітлення роботи профорганізацій галузевої проф-



Президія IV з'їзду профспілки, 2001 р.

спілки у 2000 році. Визначено і заохочено переможців.

На засіданні 24 квітня Рада профспілки прийняла рішення про скликання 6–7 грудня 2001 року IV з'їзду профспілки. Затверджено план підготовки до з'їзду. Голова Ради профспілки А.Чорномаз звернувся до пленуму з заявою про звільнення його з посади за станом



здоров'я. Пленум задовольнив його прохання. Подяку за плідну співпрацю А.Чорномазу висловила Міжнародна конфедерація профспілок залізничників і транспортних будівельників країн СНД і Балтії.



Головою Ради профспілки обрано Вадима ТКАЧОВА – голову Одеського дорожнього комітету профспілки.

Учасники з'їзду прийняли Звернення до органів виконавчої та законодавчої влади щодо неспра-

ведливих звинувачень на адресу залізничного транспорту з приводу зростання тарифів на вантажні перевезення.

У травні в Загребі (Хорватія) пройшов перший конгрес Європейської федерації транспортників (ЄФТ), у якому взяли участь понад 300 делегатів з 32 країн. Головними питаннями були зміна статуту організації та вибори її керівного складу. **Голову Ради профспілки В.Ткачова обрано до виконавчого комітету ЄФТ.**

Починаючи з березня 2001 р. започатковано проведення виїзних днів Ради профспілки на залізничних вузлах зі звітом про роботу виконавчого апарату Ради профспілки.

Президією Ради профспілки прийнято постанову про прапор профспілки. У ній вказано, що «прапор профспілки являє собою прямокутне полотнище синього кольору з емблемою профспілки і написом «Профспілка залізничників і транспортних будівельників України».

Затверджено систему заохочення у профспілці. Зокрема, на рівні первинних, територіальних і дорожніх профорганізацій запропоновано такі форми заохочення: грамота, грошова премія, цінний подарунок. На рівні Ради профспілки затверджено: Почесний знак «За заслуги перед профспілкою», знак «За активну роботу у проф-

спілці», Почесна грамота Ради профспілки, грошова премія, цінний подарунок; для профспілкових організацій – Диплом Ради профспілки.

Кабінет Міністрів ухвалив законопроект про встановлення мінімальної заробітної плати на 2002 рік без достатнього економічно-правового та соціального обґрунтування, не врахувавши пропозиції профспілок. Через це профспілки та профоб'єднання, що брали участь у переговорах щодо укладення Генеральної угоди на 2002–2003 роки, провели у листопаді спільне пікетування Верховної Ради. Основними гаслами пікетувальників були «Ні – бідності працюючої людини!», «Мінімальну оплату праці – на рівень прожиткового мінімуму!».

Тарифні ставки і посадові оклади протягом року збільшено в 1,6 раза.



Делегати IV з'їзду, 2001 р.

У Києві **6–7 грудня відбувся IV з'їзд профспілки**. Підбито підсумки роботи Ради профспілки за період з 1996 р. до 2001 р.

202 делегати представляли понад 700 тис. членів профспілки залізничників і транспортних будівельників. З'їзд дав позитивну оцінку роботі Ради. Відзначено, що, незважаючи на важке становище підприємств і організацій, галузі вдалося зберегти існуючий рівень пільг, трудових і соціальних гарантій працівників. Перед початком роботи з'їзду його делегати зустрілися із заступниками Генерального директора Укрзалізниці, керівниками головних управлінь. На з'їзд прибули делегації із країн далекого і близького зарубіжжя.

На з'їзді було затверджено основні напрями

діяльності Ради профспілки на 2002–2006 рр.

14 грудня 2001 р. Рада профспілки вперше уклала з Укрзалізницею Галузеву угоду терміном на 5 років – на 2002–2006 рр.

Це дозволило закріпити пільги на тривалий період. На надання не передбачених законодавством України пільг і гарантій за колдоговорами на залізницях України тільки за 2001 рік було витрачено близько 1 млрд грн.

Вперше підписано Галузеву угоду з Міністерством транспорту України, що стосується підприємств залізничного транспорту, які підпорядковані безпосередньо Мінтрансу і не входять до складу Укрзалізниці.



Г.М. КІРПА

В.М. ТКАЧОВ

Обговорення Галузевої угоди

Впровадження у галузі з 2001 р. добровільного медичного страхування сприяло підвищенню рівня медичного обслуговування залізничників.

2002 10 РОКІВ У НЕЗАЛЕЖНІЙ УКРАЇНІ. ВСТУП ПРОФСПІЛКИ ДО МКПЗ

НА ПОЧАТКУ 2002 року профспілка залізничників і транспортних будівельників України відзначила свій десятилітній ювілей.

У січні було підписано нову Генеральну угоду

між Кабінетом Міністрів України, Конфедерацією роботодавців України та всеукраїнськими профспілками і профоб'єднаннями, Галузеву угоду з Міністерством транспорту України, угоди з питань оплати праці, трудових і соціальних гарантій з Українською державною корпорацією з будівництва метрополітенів і тунелів «Укрметротунельбуд» на період 2002–2003 рр., а згодом – і з Українською державною корпорацією з транспортного будівництва «Укртрансбуд».

Під час зустрічі Президента України з лідерами галузевих профспілок відбулася відверта розмова, під час якої Голова Ради профспілки В.Ткачов наголосив на актуальних проблемах галузі, зокрема, збереження галузевої медицини і державної підтримки залізничного транспорту.



Під час підписання Генеральної угоди, 2002 р.



Реалізується мета профспілки щодо збільшення прибутків працівників. За 2002–2003 рр. тарифні ставки і посадові оклади залізничників переглядалися двічі. Заробітна плата працівників залізничного транспорту в 1,7 раза перевищувала її рівень в інших галузях економіки України. Розмір мінімальної зарплати залізничників у 1,7 раза перевищував державний рівень.

28 лютого відбулося перше засідання Ради профспілки після IV з'їзду. Розглянуто організаційні питання: **першим заступником Голови Ради профспілки обрано Сінчака Михайла Григоровича, заступником – Леська Василя Сидоровича.**

Розпочали свою роботу професійні секції Ради профспілки. Збільшилася їх кількість – із 11 до 15 – свої секції створили працівники корпорації «Укрметротунельбуд», ВАТ «Мостобуд», господарств будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд і електрифікації та електропостачання. Під час організаційних засідань члени секцій обрали голів та їх заступників, визначили плани роботи на п'ятирічний період.

26 березня пройшов Міжнародний день дій залізничників МФТ за безпеку на залізницях. До акції долучилися профорганізації усіх рівнів, провівши різноманітні заходи: перевірки відповідності залізниць вимогам безпеки, зустрічі з працівниками тощо. Нашу профспілку визнано одним із найактивніших учасників цієї щорічної акції.

У квітні на XXII засіданні Ради Міжнародної конфедерації профспілок залізничників і транспортних будівельників країн СНД і Балтії (МКПЗ) профспілку прийнято до цієї організації. Голова Ради профспілки В.Ткачов увійшов до складу Ради МКПЗ.

Рада профспілки провела семінар-нараду для головних правових і правових інспекторів праці, на якому йшлося про посилення громадського контролю за дотриманням законодавства про працю та наголошувалося на необхідності створення позаштатної правової ін-

спекції праці при дорпрофсожах і теркомах профспілки. Розроблено і затверджено відповідні документи.

Для ефективного захисту працівників у галузі охорони праці президія Ради профспілки ухвалила положення про відродження технічної інспекції праці Ради профспілки.

Визначено загальні принципи структури й управління діяльністю технічної інспекції праці, її завдання, права й обов'язки, затверджено відповідне положення.

Галузевою угодою вперше передбачено фінансування заходів з охорони праці, придбання спецодягу, спецвзуття та інших ЗІЗ у розмірі не менше 2,5 % фонду оплати праці.

З метою вдосконалення інформаційної роботи запропоновано проводити щорічні конкурси на краще висвітлення профспілкової діяльності в засобах масової інформації із заохоченням переможців.

Затверджено позаштатних кореспондентів «Вісника профспілки».

У жовтні у Києві проведено XII Постійну конференцію профспілок залізничників Європи, на якій розглянуто право профспілки на страйк, а також економічний і соціальний стан на залізницях країн-учасниць.



У Бресті (Білорусь) пройшов II конгрес Міжнародної конфедерації профспілок залізничників і транспортних будівельників. Голова Ради профспілки у своєму виступі наголосив на необхідності продовження співпраці, розвитку солідарних дій профспілок, посиленні аналітичної й освітньої роботи.

2003

ПОСИЛЕННЯ ГРОМАДСЬКОГО КОНТРОЛЮ ЗА ДОТРИМАННЯМ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО ПРАЦЮ Й ОХОРОНУ ПРАЦІ. СТВОРЕННЯ ФПТУ

СЕРЕДНЯ ЗАРОБІТНА ПЛАТА залізничників збільшилася в 1,5 раза і досягла 831,6 грн. при 539,4 грн. у 2001-му.

Рівень заробітної плати транспортних будівельників за останні два роки зріс на 27,4 %.

Профспілка розгорнула боротьбу за збереження галузі у загальнодержавній власності. У лютому Рада профспілки вступила у колективний трудовий спір з Урядом України і звернулася до вищих органів влади із закликом не допустити розвалу галузі. **Багатомісячна боротьба профспілки проти приватизації завершилася перемогою** – Верховна Рада України прийняла рішення про вилучення залізниць як цілісних майнових комплексів із переліку об'єктів, що підлягають приватизації. Тож таким чином профспілка вкотре довела, що лише спільними діями можна захистити соціально-економічні і трудові права працівників.

Як і в попередні роки, зусилля Ради профспілки, профорганів усіх рівнів було спрямовано на збереження галузевої медицини.

Президія Ради профспілки запропонувала керівництву Укрзалізниці розробити за участю Ради профспілки комплексну програму житлової політики на залізничному транспорті.

Черговий Міжнародний день єдиних дій залізничників МФТ пройшов 14 березня.

На початку березня у Раді профспілки відбулася зустріч із профспілковими працівницями та активістками. Понад 40 жінок було запрошено до Києва для участі у святкових заходах до Міжнародного жіночого дня

Розроблено і затверджено систему здійснення громадського контролю за дотриманням законодавства про працю, комплексні заходи правової інспекції праці Ради профспілки зі здійснення систематичного і дієвого громадського кон-

тролю за дотриманням трудового законодавства, положення про позаштатну правову інспекцію праці і громадську юридичну консультацію.

«Роками виробничого побуту» Радою профспілки було оголошено 2003-й, а потім і 2004 рік. З ініціативи Ради профспілки проведено огляд-конкурс санітарно-побутових приміщень працівників колійного господарства, господарським керівникам запропоновано створити нормальні санітарно-побутові умови праці залізничників.

Завдяки наполегливості Ради профспілки постановою Кабінету Міністрів України від 13.05.2003 р., № 675 затверджено нову редакцію додатків № 1 і № 2 до Списків виробництв, робіт, цехів, професій і посад, зайнятість працівників у яких надає право на щорічні додаткові відпустки за роботу зі шкідливими і важкими умовами праці та за особливий характер роботи.

Додатком № 1 надано право на додаткову відпустку тривалістю сім календарних днів за роботу в шкідливих і важких умовах праці машиністам паровозів, тепловозів, дизель-потягів, електровозів, електропоїздів, що працюють на магістральних залізницях (зі збереженням

ФАКТИ. ПОДІЇ. ЛЮДИ



Голови профспілок – засновників ФПТУ. Київ, 2003 р.



додаткової відпустки за особливий характер роботи, відповідно до додатка № 2), додаткову відпустку тривалістю чотири календарних дні всім монтерам колії, а не тільки постійно зайнятим на зазначених роботах, а також складачам потягів, оглядачам і оглядачам-ремонтникам вагонів, що працюють на магістральних залізницях.

Радою профспілки видано «Методичний посібник з навчання профспілкового активу».

Президією Ради профспілки розроблено і затверджено «Рекомендації щодо зміцнення єд-

ності первинної профспілкової організації на підприємстві, в установі, організації».

Прийнято постанову про вдосконалення умов оплати праці профспілкових працівників, а назви посад працівників апаратів виборних органів приведено у відповідність до Державного класифікатора професій України.

У травні відбулася установча конференція делегатів профспілок транспортників України. На конференції було створено Федерацію профспілок транспортників України, головою якої обрано В.М. Ткачова.

2004 ПЕРША КОНФЕРЕНЦІЯ ПРОФСПІЛКИ. ЗАПОЧАТКУВАННЯ ДНЯ ПРОФСПІЛКИ. ПЕРШИЙ ФОРУМ МОЛОДІ ПРОФСПІЛКИ. ПЕРША СПАРТАКІАДА ТРУДОВИХ КОЛЕКТИВІВ ЗАЛІЗНИЦЬ

26 ЛЮТОГО у Києві відбулася I конференція Профспілки залізничників і транспортних будівельників України. У її роботі взяли участь 112 делегатів.

Конференція прийняла рішення: починаючи з 2004 р., проводити у першу неділю серпня День профспілки залізничників і транспортних будівельників України.

У липні 2004-го відбулося засідання Ради профспілки, на якому розглянуто питання перспективи корпоратизації залізниць України і заходи щодо захисту трудових і соціально-економічних інтересів працівників.

Рада профспілки вступила у колективний трудовий спір з Кабінетом Міністрів України у зв'язку з необґрунтованим вилученням професії «машиніст електропоїздів метрополітену» із додатка № 1 до Списку виробництв, робіт, професій, посад і показників, зайнятість у яких надає право на пенсію за віком на пільгових умовах.

7–8 серпня у Красному Лимані (Донецька залізниця) Рада профспілки провела I Спар-



Перша конференція профспілки, 2004 р.

такіаду трудових колективів залізниць із шести видів спорту. Спартакіаду було присвячено 100-річчю профспілкового руху. З її переможців сформовано збірну команду профспілки, яка взяла участь в XI Всеукраїнській міжгалузевій спартакіаді працівників промислової сфери і транспорту і зайняла III місце.

Як згадує про ці події безпосередній їх організатор М.Сінчак: «Початком відродження галузевого фізкультурного спортивного руху можна вважати проведення у 2004 році з ініціативи Ради профспілки наради з начальниками дорожніх фізкультурно-спортивних клубів «Локомо-

тив», на якій нами було запропоновано провести галузеву Спартакіаду трудових колективів залізниць і присвятити її 100-річчю профспілкового руху на магістралях України.

Справа в тому, що з 1986 року перестала існувати Українська Рада ДФСТ «Локомотив», а, відповідно, і добровільне фізкультурно-спортивне товариство галузі. З цього ж часу не проводились і галузеві спартакіади, змагання з окремих видів спорту.

Ми вирішили відновити славу традицію і провести I Спартакіаду в день профспілки, тобто в перші вихідні серпня.

Начальник спортклубу Донецької залізниці запропонував провести її на спортивних спорудах і стадіоні станції Красний Лиман. Але це була лише ініціатива спортсменів, ми не знали думки керівництва залізниці. У цьому питанні нам допоміг голова дорпрофсожу Донецької залізниці Микола Трохимович Свистунов, який, заручившись підтримкою керівництва залізниці, активно включився в підготовку спартакіади. Якби не його активна позиція, Спартакіада в той час могла і не відбутись.

Але ми дещо забігли наперед, тому що 17–18 липня 2004 року Рада профспілки провела шаховий турнір на кубок Ради профспілки в рамках I Спартакіади.

Турнір відбувся в Києві на базі шахово-шашкового клубу ДФСТ «Україна» на трьох дошках серед чоловіків і на одній – серед жінок.

До речі, всі витрати щодо проведення турніру та наступних трьох спартакіад Рада профспілки взяла на себе.

Готуючись до першого широкомасштабного спортивного заходу, Рада профспілки розробила і затвердила Положення про проведення Спартакіади, в якому передбачалось проведення фінальних змагань з семи видів спорту: армрестлінгу, волейболу, гирьового спорту, легкої атлетики, настільного тенісу, міні-футболу, шахів.

З незначними змінами Положення про Спартакіаду діє і зараз.

З 2004 року проведено шість Спартакіад, з них чотири – на Донецькій залізниці (причому

три із них у Красному Лимані і одну у Ясинуватій). Спартакіаду також приймали Кривий Ріг і Львів.



Машиніст локомотивного депо Київ-Пасажирський Південно-Західної залізниці В.АНДРІЯШ виборов «золото» у змаганнях з гирьового спорту на I Спартакіаді

Тож можна зробити висновок, що Спартакіада залізничників, що задумувалась як один із заходів до 100-річчя профспілкового руху на залізницях, дала поштовх розвитку фізкультури і спорту в структурних підрозділах, дирекціях, на залізницях, надала можливість спортсменам спробувати свої сили на більш високому галузевому рівні, а найкращим спортсменам – на національному. Адже збірна команда профспілки, сформована із переможців галузевих Спартакіад, п'ять разів брала участь у Міжгалузевій Спартакіаді трудящих промислової сфери та транспорту і завжди виборювали призові місця (два третіх, два других і одне перше місце)».

1–2 жовтня у Києві відбувся перший Форум молоді профспілки. У первинних, територіальних і дорожніх профорганізаціях створено