



УГОДА

з тарифів, трудових і соціальних гарантій
між Державною адміністрацією
залізничного транспорту України та профспілкою
залізничників і транспортних будівельників України

1. Сторони, що укладають Угоду.

1. 1. Галузеву угоду з тарифів, трудових і соціальних гарантій укладено між Державною адміністрацією залізничного транспорту України, в особі президента Державної адміністрації ОЛІЙНИКА Бориса Степановича, з одного боку, профспілкою залізничників і транспортних будівельників України, в особі голови Ради профспілки ЧОРНОМАЗА Анатолія Володимировича, з другого боку, і узгоджено з представником державних органів України в особі першого віце-прем'єр-міністра України МАСИКА Костянтина Івановича.

2. Строк дії Угоди.

2. 1. Угода набуває чинності з моменту підписання і діє до укладання нової Угоди.
2. 2. Кожна з сторін, що уклали Угоду, не може на час її дії в односторонньому порядку припинити виконання взятих на себе зобов'язань.

2. 3. За спільною домовленістю сторін в Угоду можуть вноситись доповнення або зміни. Причому ці доповнення та зміни не повинні порушувати умови праці, трудові і соціальні інтереси працівників, передбачені діючим законодавством і цією Угодою.

2. 4. Сторона, яка отримала письмову пропозицію про зміни або доповнення до Угоди, зобов'язана почати переговори не пізніше як за 15 днів з моменту її отримання.

3. Сфера дії Угоди.

3. 1. Угода поширюється на всіх працівників підприємств, організацій і закладів Державної адміністрації залізничного транспорту України, незалежно від джерел їх фінансування, пенсіонерів, учнів, профспілкових працівників.

3. 2. Угода надає працівникам галузі мінімальні і обов'язкові для використання тарифи, трудові і соціальні гарантії та пільги, умови праці.

3. 3. Угода є основою для укладання колективних й індивідуальних трудових договорів, не обмежує права трудових колективів на розширення соціальних гарантій і пільг при наявності власних коштів для їх забезпечення.

3. 4. Питання трудових відносин і соціального захисту трудящих, які мають локальний характер, регулюються на місцях колективними договорами.

4. Загальні положення.

4. 1. Угода спрямована на забезпечення стабільної роботи залізничного транспорту України в умовах проведення економічної реформи, задоволення потреб населення і народного господарства в перевезеннях, врахування соціально-економічних інтересів залізничників.

4. 2. Інтереси працівників в усіх органах влади і державних закладах представляє професійна спілка залізничників і транспортних будівельників України.

4.3. Розгляд питання і прийняття остаточних рішень про ліквідацію, реорганізацію, перепрофілювання, підпорядкування або зміну форм власності підприємств або їх підрозділів здійснюються за обов'язковою участю профспілкових органів, які уклали колективні договори.

4.4. Державна адміністрація зобов'язується не приймати без попереднього погодження з Радою профспілки директивних документів з соціально-економічних питань, забезпечувати Раду профспілки відповідними нормативними, методичними та іншими матеріалами, сприяти проведенню з'їздів, пленумів, інших загальногалузевих заходів.



5. Уряд України зобов'язується:

5. 1. Надати право "Укрзалізниці" встановлювати тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом в межах України та послуги, виходячи із економічно обгрунтованої собівартості і граничного рівня рентабельності у розмірі 35 процентів до собівартості.

Подальша зміна тарифів здійснюється після надання "Укрзалізницею" декларації Міністерству економіки України не пізніше ніж за два місяці до дня введення в дію нових тарифів та за його згодою.

5. 2. Встановити порядок відшкодування залізницям втрату прибутків, викликаних наданням пільг на перевезення пасажирів, вантажів і багажу, визначених рішенням органів управління, а також застосування регульованих тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні.

При цьому втрата прибутків, викликана застосуванням регульованих тарифів на перевезення пасажирів, відшкодовується за рахунок доходів по інших видах господарської діяльності "Укрзалізниці".

5. 3. Виділити залізницям матеріально-технічні ресурси на будівництво житла в обсягах не менше 500 000 кв. м.

5. 4. При розробці законів, указів, інших нормативних документів надавати працівникам залізничного транспорту рівні можливості по захисту своїх інтересів.

6. Оплата праці.

Державна адміністрація залізничного транспорту України зобов'язується:

6. 1. Здійснити протягом 1992 року поетапне підвищення заробітної плати працівникам залізничного транспорту, включаючи можливе її підвищення у зв'язку з індексацією та переглядом тарифних ставок і посадових окладів відповідно до нового розміру мінімальної заробітної плати:

в II кварталі — в 2,0 рази до рівня березня 1992 р.;

в III кварталі — в 1,25 рази до рівня червня 1992 р.;

в IV кварталі — в 1,2 рази до рівня вересня 1992 р.

6. 2. Поквартально уточнювати передбачені цією Угодою темпи зростання заробітної плати, якщо вони відстають від темпів зростання цін на основні продовольчі і промислові товари.

6. 3. Застосовувати як мінімальну гарантію оплати праці основних професійно-кваліфікаційних груп працівників залізничного транспорту при збереженні встановленої законодавством нормальної тривалості робочого часу і виконання працівником трудових обов'язків (норм виробітку) єдині галузеві тарифні ставки і оклади, затверджені Укрзалізницею і погоджені з Радою профспілки.

6. 4. При визначенні розмірів оплати праці працівників:

— зберігати діючі тарифні коефіцієнти і співвідношення, що відображають галузеві розбіжності і складності за професійно-кваліфікаційними групами працівників;

— проводити тарифікацію і присвоєння кваліфікаційних розрядів і категорій робітникам і службовцям за Єдиним тарифно-кваліфікаційним довідником робіт і професій робітників, міжгалузевим і галузевим кваліфікаційними довідниками посад керівників, спеціалістів і службовців;

— провадити доплати до тарифних ставок та окладів працівників, підвищувати тарифні ставки та посадові оклади працівників за результатами атестації робочих місць відповідно до галузевих переліків робіт з важкими і шкідливими, особливо важкими і особливо шкідливими умовами праці;

— проводити перегляд і введення норм виробітку, зміну умов оплати праці тільки з економічним або соціальним обгрунтуванням та з обов'язковим офіційним попереднім повідомленням відповідного профспілкового комітету не менш як за 2 місяці до їх введення.

6. 5. Встановити розмір відшкодувань витрат залізничникам, робота яких проходить в путі і при постійному роз'їзному характері — не менш 20 крб. на добу, машиністам і помічникам машиністів на магістаральному русі на поїздки (туди і назад) — також не менш 20 крб. на добу.

7. Робочий час і час відпочинку

Державна адміністрація залізничного транспорту України спільно з господарськими керівниками підприємств і організацій зобов'язується:



7. 1. Встановити 40-годинний робочий тиждень.

7. 2. Забезпечити нормальну тривалість робочого часу відповідно до діючого трудового законодавства.

7. 3. Встановити на залізничному транспорті України тривалість основної відпустки 24 робочих дні.

7. 4. Регулювати тривалість робочого часу і часу відпочинку залізничників, робота яких зв'язана з безперервністю процесу перевезень, безпекою руху поїздів і обслуговуванням пасажирів, постійним виконанням трудових обов'язків в дорозі і роз'їздах в межах обслуговуваних дільниць, відповідно до діючих на залізничному транспорті галузевих норм, затверджених у встановленому порядку і погоджених з профспілкою.

7.5. Працівникам, які мають право на додаткову відпустку за важкі, шкідливі, особливо важкі і особливо шкідливі умови праці і відпустку за вислугу років, надавати цю відпустку згідно з законодавством.

8. Покращення умов і охорони праці

Державна адміністрація залізниць спільно з господарськими керівниками підвідомчих підприємств і організацій зобов'язується:

8. 1. Витрати на виконання всіх заходів щодо поліпшення умов і охорони праці плануються кожним підприємством за погодженням з профспілковими організаціями і включаються в колективні договори підприємств та організацій.

8. 2. Вжити всі заходи для забезпечення працюючих спецодягом, спецвзуттям та засобами індивідуального захисту за діючими галузевими нормами.

8. 3. З метою виведення працюючих з небезпечних зон або скорочення часу перебування в них, продовжити роботи по впровадженню сучасних засобів техніки безпеки, в т. ч. обладнати:

— пристроями “ЕЦ” — 450 стрілочних переводів;

— електронагріванням — 1100 стрілочних переводів;

— пристроями списування вагонів на ходу поїзду — 3 станції, змонтувати пневмопошту на 2-х станціях.

8. 4. З метою запобігання наїзду рухомого складу на працюючих обладнати засобами сповіщення про його наближення:

— перегонів — 25;

— станцій — 15.

8. 5. Вважати невідомою частиною колективних договорів і угод заходи по покращенню умов, охорони праці і санітарно-оздоровчих заходів.

8. 6. При кожній зміні умов праці на робочих місцях проводити атестацію робочих місць. Результати атестації розглядати разом із профспілковими комітетами, які укладають колективні договори.

8. 7. Забезпечити виконання на всіх рівнях нормативів участі керівників та спеціалістів в роботі щодо охорони праці згідно діючій системі управління охороною праці в галузі.

8. 8. В разі загибелі працівника на виробництві забезпечити виплату сім'ї або утриманцям, які втратили годувальника, одноразової матеріальної допомоги в таких розмірах:

— сім'ї загиблого — в розмірі річного заробітку, але не менше як 25 тисяч карбованців;

— на одного дорослого непрацездатного утриманця — в розмірі піврічного заробітку.

9. Правові і соціальні гарантії

Державна адміністрація залізничного транспорту України зобов'язується:

9. 1. За згодою з Радою профспілки залізничників і транспортних будівельників України до 1. 05. 92 року подати для затвердження проект Положення про дисципліну працівників залізничного транспорту України.

9. 2. Забезпечити особисту безпеку залізничників з роз'їзним характером роботи.



9. 3. Надати всім працівникам залізничного транспорту і членам їх родин, що перебувають на утриманні, в рахунок норми разових квитків прямого сполучення, право безплатного проїзду за річним квитком в приміському сполученні на відстань до 150 км. Зберегти за залізничниками, що відпрацювали в галузі не менше 20 років, при виході на пенсію з транспорту право безплатного проїзду за річним квитком в приміському сполученні на відстань до 150 км та разового квитка прямого сполучення для проїзду за особистими потребами в плацкартному вагоні пасажирського поїзду.

9. 4. Узгоджувати з відповідними профспілковими комітетами питання, зв'язані з вивільненням, звільненням працівників внаслідок ліквідації транспортного підприємства або скорочення обсягів робіт.

9. 5. У разі втрати робочого місця з причин ліквідації підприємства або скорочення чисельності і штату здійснювати безплатну перекваліфікацію вивільнюваних працівників, навчання їх суміжних професій. При перепідготовці працюючих здійснювати доплату стипендій до середнього заробітку за колишнім місцем роботи, якщо він готується для роботи на залізничному транспорті.

9. 6. Працевлаштовувати випускників вищих і середніх учбових закладів системи залізничного транспорту.

9. 7. Вважати за обов'язкове забезпечення харчуванням у дорозі працівників локомотивних бригад, рефрижераторних секцій, провідників вагонів та інших працівників, зв'язаних з роз'їзним характером роботи.

9. 8. Забезпечити всіх залізничників, які потребують цього, побутовим паливом за існуючими нормами. Інвалідам I і II груп, сім'ям загиблих залізничників паливо видавати безплатно.

9. 9. Перераховувати розміри відшкодувань, які виплачуються підприємствами працівникам у зв'язку з втратою годувальника, з заподіянням шкоди у випадках каліцтва, професійного захворювання або іншої шкоди здоров'ю, зв'язаних з виконанням трудових обов'язків, ураховуючи рівень втрати професійної працездатності, при кожному базовому підвищенні тарифних ставок і посадових окладів на залізничному транспорті.

9. 10. Надавати одноразову матеріальну допомогу працівникам при переведенні їх на інвалідність внаслідок виробничої травми або професійного захворювання в розмірі не менше піврічного заробітку.

9. 11. Забезпечити своєчасне і повне перерахування підприємствами, організаціями, установами на розрахунковий рахунок профспілки коштів у фонд соціального страхування відповідно до встановлених тарифів, а також відшкодування сум допомоги по тимчасовій непрацездатності внаслідок травм, зв'язаних з виробничим травматизмом та профзахворюваннями.

9. 12. Виплачувати при звільненні працівників у зв'язку з виходом на пенсію одноразову допомогу, розмір якої залежить від стажу роботи в галузі, але не менше 2-х місячних заробітків.

9. 13. Надавати матеріальну допомогу колишнім працівникам залізничного транспорту, що вийшли на пенсію.

9. 14. Не допускати підміну безплатної медичної допомоги платними послугами залізничникам і членам їх сімей. Передачу в оренду установ охорони здоров'я залізничного транспорту проводити у встановленому порядку: відділкових, вузлових, дорожніх — з дозволу начальника залізниці і за погодженням з дорпрофсожем.

9. 15. Проводити щорічні обстеження та лікування працівників, що постраждали внаслідок аварії на Чорнобильській АЕС.

9. 16. Передбачати в колективних договорах залізниць, відділків, об'єднань, підприємств і організацій виплату винагород і доплат працівникам охорони здоров'я, народної освіти, дитячих дошкільних закладів, закладів культури, фізичної культури за домовленістю сторін за умови виконання ними взятих на себе зобов'язань.

9. 17. Погоджувати з Радою профспілки залізничників і транспортних будівельників України рішення щодо соціально-економічних інтересів залізничників.

10. Зобов'язання профспілки.

10. 1. Сприяти Уряду України, Державній адміністрації у реалізації даної Угоди, зниженню соціальної напруги в трудових колективах. В період дії Угоди Рада профспілки не буде ініціатором



трудових спорів (конфліктів) з питань, включених в Угоду, за умови її виконання.

10. 2. Сприяти реалізації заходів щодо покращення умов праці, побуту, оздоровлення трудящих, зміцнення трудової дисципліни, які вживаються адміністрацією.

10. 3. Проводити попереджувальний нагляд за будівництвом, реконструкцією і технічним переозброєнням об'єктів виробничого призначення в частині дотримання норм і правил охорони праці та навколишнього середовища.

10. 4. Здійснювати контроль за введенням в дію житла та об'єктів соціальної сфери в передбачені строки, брати участь у спільних приймальних комісіях.

10. 5. Своєчасно виплачувати за рахунок коштів фонду соціального страхування допомогу по тимчасовій непрацездатності, вагітності і родах, при народженні дитини і на поховання.

10. 6. Оздоровити в санаторіях-профілакторіях не менше 45 тисяч чоловік.

10. 7. У повному обсязі забезпечити путівками на санаторно-курортне лікування і відпочинок залізничників і членів їх сімей, які постраждали від аварії на Чорнобильській АЕС.

10. 8. Виділити для залізничників і членів їх сімей 16 тисяч путівок на санаторно-курортне лікування і 27 тисяч — на відпочинок. З них:

— на санаторно-курортне лікування — до 20 відсотків безкоштовно, до 80 відсотків з відшкодуванням 10 відсотків їх вартості;

— в будинки і пансіонати відпочинку — до 10 відсотків безкоштовно, до 90 відсотків з відшкодуванням до 10 відсотків їх вартості.

11. Відповідальність сторін за виконання прийнятих зобов'язань.

11. 1. Сторона, яка уклала договір, несе безпосередню відповідальність за виконання прийнятих зобов'язань.

11. 2. В разі порушення взятих на себе зобов'язань, винна сторона відшкодовує збитки, завдані іншій стороні.

11. 3. При цьому в разі порушення зобов'язань конкретним керівником він несе відповідальність, передбачену чинним законодавством.

Угода укладена 19 березня 1992 року в м.Києві.

Від Уряду України

Перший віце-прем'єр-міністр України

К.І.МАСИК

Президент Державної адміністрації
залізничного транспорту України

Б. С. ОЛІЙНИК

Голова Ради профспілки залізничників
і транспортних будівельників України

А.В. ЧОРНОМАЗ

В. ЛАНОВА

27.03.92р.

А.Мінченко



ДОКУМЕНТИ

РЕКОМЕНДАЦІЇ науково-практичної конференції «100 років профспілковому руху залізничників і транспортних будівельників України: історичний досвід, традиції і перспективи»

Сторічна історія профспілки залізничників і транспортних будівельників України була історією боротьби трудящих за свої права.

Перші осередки об'єднань робітників та майстрових на залізничному транспорті з'явилися на стадії бурхливого промислового розвитку в царській Росії. Профспілка, народжена в буремні дні революцій, переживши період відновлення зруйнованої лихоліттями економіки, радянський період і сучасну добу, яка вимірюється 14 роками незалежності України, сформувала себе як силу, здібна захищати інтереси людей праці.

Це наклало відбиток на ідеологію профспілкового руху на залізничному транспорті та реалізацію профспілкою своєї соціальної ролі. Сформувавшись на ранніх стадіях свого розвитку на засадах самоорганізації для захисту професійних інтересів найманих працівників, переживши не один етап змін організаційних форм, одержавлення в радянські часи, профспілка і в часи незалежності України є дієвим інструментом захисту інтересів своїх членів.

Підписанням 1 лютого 1905 року першого договору з власниками Харківського паровозобудівного заводу профспілка започаткувала нову форму захисту інтересів трудящих. Цей документ вважається першим колективним договором в Україні.

Протягом минулих років вдосконалювалась діяльність профспілки, змінювались форми і методи її роботи.

За цей час відбувалась переоцінка цінностей, переосмислення подій та явищ. Від жорсткого протистояння та страйків, а іноді захисту своїх інтересів зі зброєю в руках, профспілка прийшла до переговорного процесу – вирішення спір-

них питань шляхом переговорів та досягнення взаємоприйнятних рішень. Від колективних договорів на залізницях та в структурних підрозділах профспілка прийшла до укладання в Україні першої Галузевої угоди, яка була підписана 19 березня 1992 року та створила основу пільг та соціальних гарантій для працівників галузі.

Галузева угода в перші роки незалежності України, перебудови економіки держави заклала підвалини цивілізованого соціального партнерства в галузі, захистила її працівників від інфляції та злиднів, дозволила зберегти висококваліфіковані кадри, подолати значний спад перевезень, а потім забезпечити зростаючі обсяги.

За минуле століття і, насамперед, останнє десятиліття вироблено виправдану життям практику соціального партнерства.

Підбиваючи підсумки діяльності профспілки за минуле століття, учасники науково-практичної конференції вважають за необхідне зберегти та збагатити накопичений досвід роботи профспілки із захисту трудових прав та соціально-економічних інтересів працівників, підняти її на новий, якісно вищий рівень.

З цією метою **конференція вважає за доцільне:**

- вивчати та широко розповсюджувати позитивний досвід роботи профспілки, накопичений за сторічну історію;
- продовжити та поглиблювати співпрацю з центральними органами влади України у питаннях державної підтримки залізничного транспорту та соціального захисту залізничників і транспортних будівельників;
- удосконалювати співпрацю та розвивати партнерські відносини на договірній основі з Міністерством транспорту та зв'язку України,



Державною адміністрацією залізничного транспорту, Українськими державними корпораціями «Укртрансбуд» і «Укрметротунельбуд», акціонерною компанією «Мостобуд», Київською міською державною адміністрацією;

- посилити контроль за забезпеченням ефективної системи оплати праці залізничників і транспортних будівельників, що забезпечуватиме гідний рівень, своєчасну і в повному обсязі виплату заробітної плати, відновлення робочої сили;

- вживати заходів для збереження кадрового потенціалу галузі, організації підготовки, перепідготовки та перекваліфікації працівників, які підпадатимуть під вивільнення у зв'язку зі змінами в організації виробництва і праці;

- забезпечити ефективний правовий захист працівників залізничного транспорту і транспортного будівництва, організувати правовий всеобуч профспілкових кадрів і активу, надавати практичну допомогу профспілковим організаціям у питаннях посилення громадського контролю за дотриманням вимог законодавства України про працю;

- посилити вимогливість до господарських керівників щодо створення належних та безпечних умов праці, забезпечення працюючих спеціальним взуттям та одягом, удосконалювати діяльність технічної інспекції праці профспілки, активізувати роботу громадських інспекторів з охорони праці;

- домагатися забезпечення функціонування соціальної сфери, насамперед, медичних та оздоровчих закладів, об'єктів культури і фізкультури, дитячих оздоровчих таборів з урахуванням їх соціальної необхідності та достатності;

- спільно з керівництвом Укрзалізниці вживати заходів для зменшення захворюваності працюючих, не допустити зниження досягнутого рівня безоплатної медичної допомоги працівникам і членам їх сімей, удосконалювати систему добровільного медичного страхування, посилити контроль за використанням страхових коштів;

- зберегти існуючі галузеві пільги та соціаль-

- ні гарантії працівників та пенсіонерів, включно з правом безплатного проїзду залізничним транспортом, наданням матеріальної підтримки пенсіонерам, запровадити в галузі недержавне пенсійне забезпечення працівників;

- домогтися вирішення житлової проблеми на залізничному транспорті;

- зосередити зусилля профспілкових органів всіх рівнів на заходах, що сприяють посиленню мотивації профспілкового членства, з цією метою вживати заходів для удосконалення організаційної структури, зміцнення єдності та згуртованості, підвищення рівня організаційної роботи всіх профспілкових ланок, підвищення престижу профспілки залізничників і транспортних будівельників України;

- активізувати діяльність постійних комісій, професійних секцій, профспілкових органів, підвищувати ефективність інформаційного забезпечення членів профспілки, використовувати для цього інформаційні стенди, бюлетені та газету «Вісник профспілки», наочну агітацію, стіннівки тощо;

- зосередити зусилля на реалізації Концепцій профспілки стосовно поліпшення роботи з молоддю, жінками, ветеранами праці;

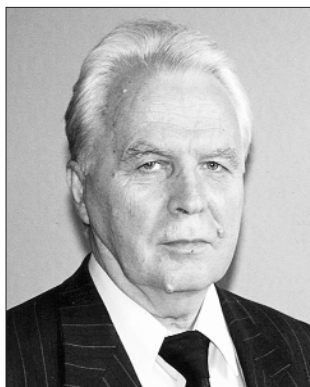
- поглиблювати зв'язки з національними та міжнародними профспілковими об'єднаннями та профспілками, використовувати їх досвід у своїй практичній діяльності;

- вживати заходів щодо зміцнення фінансової дисципліни у профспілкових органах, запровадження єдиної фінансової політики та бухгалтерського обліку в усіх ланках профспілки.

Науково-практична конференція, присвячена 100-річчю профспілкового руху залізничників і транспортних будівельників України, висловлює впевненість, що набутий за вікову історію досвід профспілкової роботи сприятиме підвищенню ролі і авторитету профспілки для захисту трудових прав та соціально-економічних інтересів спілчан.

**26 січня 2005 року,
м.Київ**

СТАТТІ



**Чорномаз
Анатолій
Володимирович,
Голова Ради
профспілки
в період
1992–2001 (квітень)
років**

Анатолій ЧОРНОМАЗ:

«Соціальна стабільність – одна з головних умов відродження галузі»

Фінансово-економічні показники роботи залізничного транспорту України, досягнуті в останні місяці, дають можливість стверджувати, що відбувається очевидне відродження галузі, зростання її авторитету і значення як такої, що безперервно забезпечує зростаючі потреби економіки в перевезеннях.

Вважаю, що можна виділити три групи рішень, прийнятих новим керівництвом галузі, які визначають зміни на залізничному транспорті України як корінну і багатогранну реформу.

Почнемо з блоку соціальних питань. Заборонено бартерні розрахунки, на порядок зросли грошові надходження, ліквідовано заборгованість із заробітної плати, за ініціативою керівництва Укрзалізниці протягом червня – серпня в 1,57 раза збільшено тарифні ставки і посадові оклади залізничників, усуваються перекося в оплаті праці робітників однієї і тієї ж професії в різних регіонах, передбачено припинити практику надання відпусток без збереження заробітної плати.

Керівництво Укрзалізниці визначило **пріоритети в переоснащенні і розвитку підприємств галузі**, зростанні обсягів ремонтно-від-

будовних робіт, що збільшить кількість робочих місць і дасть роботу тисячам залізничників, упевненість у завтрашньому дні їм і їхнім сім'ям.

Найбільш масштабне – **рішення про реструктуризацію галузі** й управління нею у тих нових економічних умовах, що формуються в Україні.

Галузева профспілка, її керівні органи від часу створення декларували і здійснювали політику соціального партнерства, мирного вирішення соціальних проблем, що виникають, спільно з роботодавцем діяльності щодо формування сприятливого для працівника соціального клімату в кожному трудовому колективі.

Не завжди це вдавалося раніше. Профспілка була змушена йти на загострення відносин із роботодавцем, коли той переставав розуміти, що треба виконувати свої зобов'язання перед найнятими працівниками, що соціальний мир є поняттям економічним, і за нього треба платити.

До зміни керівництва галузі теми затримки заробітної плати, її розміру, надання відпусток без збереження заробітної плати були основними у вимогах, заявах, акціях профспілкових комітетів, виступах профспілкових лідерів.



Зараз ці проблеми ліквідовано, і подекуди в профспілкових організаціях настали тиша і спокій – не тільки щодо згаданих тем, а взагалі в усіх напрямках профспілкової діяльності.

Допустити поширення таких настроїв не можна. **Кожному профспілковому комітету, кожному профспілковому лідеру необхідно визначити першочергові й найбільш важливі напрями своєї діяльності.**

◆ **По-перше**, необхідно зробити так, аби суть реформ у галузі стала зрозумілою передусім профспілковим лідерам, потім – профспілковому активу, далі – всім працівникам залізничного транспорту України, щоб вони стали активними учасниками проведення цих реформ.

◆ **По-друге**, треба вчитися випереджати події, вчити профспілкових працівників і профспілковий актив, вести всебічну роз'яснювальну роботу серед залізничників. Успіхи – рекламувати, недоліки – старанно аналізувати, не соромлячись визнавати свої помилки, іти в трудові колективи не лише із запальними промовами, але й з конкретними справами і пропозиціями.

А таких справ, невикористаних внутрішніх резервів багато. Почати хоча б з того, що гроші для своєчасної виплати підвищеної заробітної плати з неба чи від Укрзалізниці не падають. Їх треба заробляти, берегти, раціонально використовувати.

Профспілкові комітети всіх рівнів мають включитися в боротьбу з порушеннями трудової і технологічної дисципліни, правил безпеки руху, так званими бартерними розрахунками, при яких трудовий колектив втрачає зароблене, з нецільовим використанням коштів, розкраданням.

Профспілкові комітети не повинні бути сторонніми спостерігачами, але активно допомагати керівникам одержувати додаткові доходи, зокрема, від підсобно-допоміжної діяльності.

Дорожнім комітетам профспілки, їх керівникам необхідно довести до успішного завершення передачу оздоровчих закладів у колективну власність трудових колективів залізниць.

Неприпустиме надделікатне невтручання профспілки на всіх рівнях у процеси приватизації, особливо об'єктів, які забезпечують технічну й економічну безпеку та незалежність залізниць України.

Є безліч проблем в охороні праці, починаючи з порушення термінів видачі спецодягу, спецвзуття, інших засобів індивідуального захисту працюючих і закінчуючи зручним і естетичним обладнанням робочого місця.

Відійшли в минуле комуністичні суботники, але хіба хтось заборонив профспілковому активу організувати благоустрій територій своїх підприємств, виробничих приміщень, поліпшувати стан довкілля?

Усе це – складові елементи співробітництва, соціального партнерства, яке треба розвивати і зміцнювати – як з боку роботодавця, так і з боку найманих працівників, яких об'єднує і представляє профспілка.

Коли в цій піраміді будуть припасовані всі її складові частини, соціальне партнерство здійснюватиметься без гострої конфронтації, з послідовним поліпшенням умов та оплати праці, побуту, відпочинку.

Галузі в цілому, кожному її працівникові потрібні висока організованість, дисципліна й ініціатива, повсякденна турбота про державні інтереси.

Нинішнє соціально-економічне становище на залізничному транспорті України, перші досягнуті успіхи дають надію на стабільний соціально-економічний прогрес у галузі.

Серпень 2000 року

СТАТТІ

**Ткачов
Вадим
Мар'янович,
Голова
профспілки
з квітня
2001 року**



Вадим ТКАЧЕВ:

«Чем лучше налажено производство, тем меньше забот у профсоюза»

Профсоюз железнодорожников и транспортных строителей Украины, один из самых мощных в стране, готовится к своему IV съезду, который состоится в декабре в Киеве под знаком 10-летия создания профсоюза. Он объединяет более 700 тысяч человек, эффективно защищает трудовые права работников.

В структуре профсоюза 6 дорожных, 29 территориальных, 34 объединенных комитета, более 2,7 тыс. первичных профсоюзных организаций железнодорожного транспорта, «Метротуннельстроя», «Мостостроя», метрополитенов, промышленного железнодорожного транспорта, учебных и медицинских заведений.

В апреле этого года председателем Совета профсоюза был избран Вадим Ткачев. На железную дорогу он пришел работать семнадцатилетним. Почему именно сюда, вопросов не возникало. Ведь его дед работал на железной дороге 51 год, мать – более 20 лет. Начиная с 1968 года, Вадим Ткачев был членом месткома, а в 1972-м его избрали освобожденным председателем профкома вагонного депо. С 1996 года и до последнего времени возглавлял дорожный комитет профсоюза Одесской железной дороги.

– Вам, Вадим Марьянович, досталось, как говорится, большое и непростое хозяйство. Расскажите, пожалуйста, о главных направлениях работы одного из мощных отраслевых профсоюзов, который, так сложилось, не входит в Федерацию профсоюзов Украины.

– Профсоюз возник десять лет тому назад во время становления независимости и стал среди

стран СНГ первым национальным отраслевым профсоюзом железнодорожников и транспортных строителей. В течение прошедших десяти лет профсоюз, с которым сегодня вынуждены считаться все, возглавлял сильный лидер Анатолий Черномаз. За это время организация окрепла, заявила о себе конкретными делами. Стала соучредителем Национального совета социального партнерства при Президенте Украи-



ны, вошла в состав Согласительного совета при Комитете по вопросам социальной политики и труда Верховной Рады Украины. Совместно с Федерацией профсоюзов и другими профобъединениями Украины положила начало заключению Генерального соглашения на принципах трипартизма и неизменно участвует в переговорах профсоюзов с правительством и работодателями.

Наш профсоюз ведет активную международную деятельность, сотрудничает с Международной конфедерацией профсоюзов железнодорожников и транспортных строителей стран СНГ и Балтии, является одним из учредителей Европейской федерации транспортников, объединяющей 190 профсоюзов из 37 стран Европы. С января 1998 года – член Международной федерации транспортников (МФТ), объединяющей 533 профсоюза из 136 стран мира.

Среди главных направлений работы я бы назвал, прежде всего, обеспечение достойного уровня заработной платы и создание условий для безопасной и высокопроизводительной работы тружеников. А еще – улучшение социальной защиты работников, членов их семей и ветеранов труда, сохранение отраслевой социальной сферы. Могу с удовлетворением сказать, что эти задачи на железных дорогах Украины последовательно решаются. Сегодня в отрасли почти нет сокращений штата работников. То бишь штат сокращается, но естественным путем – увольнение по собственному желанию, выход на пенсию и т. п.

В течение отчетного периода тарифные ставки и должностные оклады работников железнодорожного транспорта возросли в 4,7 раза. Минимальная зарплата в отрасли увеличилась в 5,4 раза и составляет 233 грн. Средняя заработная плата повысилась со 180 грн. в 1996 году до 501 грн. в сентябре 2001 года.

– Какие отношения сложились между отраслевым профсоюзом и администрацией Укрзализныци?

– Наши отношения, в основе которых – усло-

вия Отраслевого соглашения, строятся на принципах социального партнерства. Вероятно, легче кричать на митингах, выдвигая свои условия. Но мы избрали более сложный путь: садимся за стол переговоров, согласовываем все спорные вопросы. Дело в том, что производственные и профсоюзные проблемы, как правило, тесно связаны. Если машинист вместе со своим помощником осуществляет перевозки на старом электровазоне, давно отработавшем свой ресурс, едут по непригодному пути, они портят собственное здоровье. Это также прямая угроза жизни пассажиров. Вот вам и проблема для профсоюза. А посему невозможно размежевать деятельность производственную и профсоюзную. Здесь абсолютно прямая связь: чем лучше налажено производство, тем меньше забот у профсоюза.

Большое внимание уделяем заключению коллективных договоров. Общее их число в структурных подразделениях, на предприятиях, в организациях и учреждениях железнодорожного транспорта и транспортного строительства возросло за последний период более чем в полтора раза. Это позволило сохранить целый ряд льгот и гарантий для работников. Колдоговор – в самом деле действенный инструмент контроля за обязательствами.

– Железнодорожники могут гордиться своей социальной сферой, и в этом немалая заслуга отраслевого профсоюза.

– Важное социальное завоевание работников отрасли – наличие развитой социальной инфраструктуры. Благодаря согласованным действиям профсоюза и администрации Укрзализныци удалось сохранить лечебные заведения от передачи в подчинение местным органам власти, что привело бы к ликвидации отраслевой системы медицинского обслуживания. Сейчас в эту систему входят Центральная транспортная клиническая больница, 10 дорожных, 22 участковых, 38 узловых и 4 линейных, одна туберкулезная и одна детская больница.

На балансе железных дорог и предприятий



железнодорожного транспорта также 15 пансионатов, 14 санаториев-профилакториев, 34 детских лагеря отдыха, 27 баз отдыха и одна туристическая база. Ежегодно по профсоюзным путевкам оздоравливается более 30 тысяч детей и почти 20 тысяч железнодорожников и членов их семей.

В последнее время усилилось давление на руководство железных дорог с целью передачи этих объектов на приватизацию. С руководством Укрзалізничниці мы пришли к взаимопониманию в этом вопросе. В частности, принято решение добиваться передачи объектов оздоровления, построенных за счет прибыли железных дорог, в собственность трудовых коллективов. Частичного решения по этому поводу удалось достичь на Южной, Львовской и Донецкой железных дорогах.

– Как известно, с 1 октября этого года профсоюзы уже не управляют средствами социального страхования. Услышим ли мы в следующем году такую привычную для многих фразу: отдыхал по профсоюзной путевке?

– Время предоставляет профсоюзам возможность освободиться от неприсущей им (по мировым меркам) деятельности и выйти на новый, иной уровень профсоюзной работы. А что касается вопросов социального страхования, оздоровления работников, то они могут реализоваться посредством созданных комиссий социального страхования на предприятиях. Задача заключается в том, чтобы делегировать в их состав энергичных профсоюзных активистов, способных возглавить эти комиссии.

– Несколько слов хотелось бы услышать о работе правовой инспекции труда.

– За последние пять лет по требованию правовой инспекции труда восстановлены на работе 594 работника в связи с незаконным переводом либо перемещением, отменено более двух тысяч незаконных приказов о привлечении работников к дисциплинарной ответственности. А

еще возвращено людям незаконно взысканных либо недоплаченных средств на сумму свыше 1,6 млн грн., защищены в судах трудовые права 1030 человек.

Мы, в первую очередь, должны думать о здоровье членов локомотивной бригады, поэтому и ставим вопрос о модернизации подвижного состава, а также о замене путей, современных средствах сигнализации и связи, надлежащих условиях труда и соответствующей спецодежде. Разве это не наша забота, какими инструментами пользуется, к примеру, обходчик либо слесарь, в каких условиях они обедают и принимают душ после рабочего дня? Железнодорожный транспорт, который сегодня перевозит 65 % пассажиров и 90 % грузов, работает на грани возможного, особенно если учесть возраст подвижного состава. Каждый второй железнодорожник занят на работах с тяжелыми и вредными условиями труда.

– Известна ваша точка зрения, что железнодорожный транспорт должен оставаться государственным.

– Без государственной поддержки вряд ли выживем. Велись кулуарные разговоры, что Укрзалізничницю хотят сделать акционерной компанией либо концерном. Что касается профсоюза, то мы пытаемся выяснить, что это даст нам конкретно. Если повысится в несколько раз заработная плата или больше будут строить жилья для наших работников, то можно рассматривать это решение как оправданное.

Однако мое мнение неизменно: железнодорожный транспорт должен оставаться государственным. Если же транспорт попадет в частные руки, «крутым» хозяевам в первую голову захочется получать прибыли и сверхприбыли за счет безопасности движения. Мы это уже видим на примере других отраслей, а также железных дорог ряда европейских стран, где произошли такие изменения. Ведь на ошибках других надо учиться, чтобы самим их не совершать.



– Хотелось бы услышать ваше мнение и относительно законопроекта о государственной поддержке отечественных производителей рельсового подвижного состава, рассмотренного в повторном первом чтении на заседании Верховной Рады Украины.

– К сожалению, в данном законопроекте фактически изъяты положения, касающиеся предприятий, которые используют и ремонтируют эту технику. Таким образом, народные депутаты, лоббируя интересы акционерных компаний, устанавливают для частных предприятий значительные дополнительные льготы и делают все возможное, чтобы лишиться государственной поддержки железнодорожный транспорт.

Наш профсоюз обратился к руководству парламента с просьбой не допустить принятия законопроекта в предложенной редакции, а направить его на доработку в Комитет по вопросам строительства, транспорта и связи.

Депутаты не учитывают, что большая часть подвижного состава железнодорожного транспорта уже отработала свой ресурс и нуждается в обновлении. Руководство Укрзалізниця, железнодорожники принимают все возможные и невозможные меры для его ремонта и поддержки в рабочем состоянии. Однако сделать это за счет лишь собственных средств железных дорог абсурдно, а в законопроекте не предусматривается предоставление льгот железным дорогам в приобретении запасных частей и комплектующих изделий для ремонта подвижного состава.

Нуждается в капитальном ремонте и обновлении путевое хозяйство. Железные дороги предоставляют льготы 13 категориям населения Украины, претерпевают убытки также из-за льготных тарифов на перевозки некоторых видов грузов, имеющих народнохозяйственное значение. Кроме того, в Государственном бюджете не предусматривается выделение средств



железным дорогам для строительства и реконструкции магистральных железнодорожных линий, приобретение железнодорожного подвижного состава, как это установлено статьей 10 Закона Украины «О железнодорожном транспорте». Если в ближайшее время не будет принято положительное решение относительно государственной поддержки железнодорожного транспорта, он придет в упадок, а через два – три года уже будет поздно – ему нужна будет не поддержка, а реанимация.

В ответе, который мы получили за подписью первого заместителя Председателя Верховной Рады Украины Виктора Медведчука, сообщается о том, что наше письмо с соответствующим поручением направлено в профильный комитет. Надеемся на лучшее, на то, что здравый смысл победит.

Алла МОЙСЕВА (Укринформ),
«Рабочая газета», 30 ноября 2001 года



СТАТТІ

Вадим ТКАЧОВ:

«Профспілка на шляху інтеграції України в Європу»

ФАКТИ. ПОДІЇ. ЛЮДИ

Профспілку залізничників і транспортних будівельників України створено у січні 1992 року, тобто вона є ровесником незалежної України.

Сьогодні профспілка об'єднує у своїх лавах понад 760 тис. членів – працівників залізниць, промислових підприємств із ремонту рухомого складу і виготовлення електротехнічної продукції, підприємств промислового залізничного транспорту, метрополітенів, підприємств торгівлі і громадського харчування, охорони здоров'я, науково-дослідних інститутів, студентів і учнів навчальних закладів, пенсіонерів, а також працівників державних корпорацій з транспортного будівництва «Укртрансбуд» і з будівництва метрополітенів і тунелів «Укрметротунельбуд», акціонерного товариства «Мостобуд». Охоплення працюючих профспілковим членством становить майже 99 %.

За роки існування профспілка не тільки зміцнила організаційно, але й завдяки послідовності і боєдатності міцно зайняла своє місце в системі соціального партнерства країни, завоювала авторитет у національному і світовому профспілковому русі, забезпечила достатній рівень соціального захисту залізничників і транспортних будівельників.

Профспілка залізничників і транспортних будівельників України активно співпрацює з транспортними профспілками на міжнародному рівні. Вона входить до складу Міжнародної федерації транспортників (МФТ), є одним з ініціаторів створення Європейської федерації транспортників (ЄФТ) (як голова Ради профспілки В.Ткачов обраний членом виконкому ЄФТ – ред.).

Наша профспілка виступила співзасновником Постійної Конференції профспілок залізничників Європи, у якій беруть участь профспілки залізничників Центральної і Східної Європи.

У 2002 р. профспілка офіційно вступила в Міжнародну Конфедерацію профспілок залізничників (МКПЗ), яка об'єднує профспілки країн СНД і Балтії.

Крім того, ми підтримуємо двосторонні зв'язки з іншими транспортними профспілками Європи, Азії, Африки, Америки.

Активна співпраця нашої профспілки із зарубіжними профспілками, особливо в країнах Європи, сприяє європейській інтеграції нашої держави.

Ми не тільки обмінюємося досвідом роботи, але й вирішуємо загальні проблеми, надаємо солідарну підтримку один одному.

Для нас є цінним досвід роботи залізничників країн колишнього соціалістичного табору, що приєдналися до Європейської Співдружності: важливо використовувати їхню практику, щоб уникнути власних помилок. Насамперед, це стосується реструктуризації залізничного транспорту, роздержавлення об'єктів залізничної інфраструктури, соціального захисту працівників у цих умовах.

Знання наслідків роздержавлення залізниць у деяких європейських країнах допомогло нам виграти у колективному трудовому спорі з Урядом України щодо приватизації залізничного транспорту. Ми зуміли довести, що поділ залізниць на частини і приватизація окремих структурних підрозділів порушить єдиний технологічний процес перевезень, погіршить безпеку



руху, а в кінцевому рахунку приведе до розвалу галузі, масового звільнення залізничників.

У зв'язку із заснуванням міжнародних залізничних транспортних коридорів та інтеграцією транспортної системи країни з ЄС виникла необхідність адаптації української нормативної документації з перевезень до вимог країн Європи. Однак профспілку більше турбує питання умов роботи й оплати праці залізничників країни, що задіяні в перевезеннях по цих коридорах. Це питання було винесено на розгляд Постійної Конференції профспілок залізничників Європи, а також виконкому ЄФТ. Робота в цьому напрямку триває.

Участь у роботі Європейської федерації транспортників дає можливість нашій профспілці впливати на прийняття рішень Європарламентом. ЄФТ працює в тісному контакті з Європейським економічним і соціальним комітетом, який готує експертні оцінки і рекомендації для членів Єврокомісії та Європарламенту.



Під час зустрічі Генерального секретаря Міжнародної федерації транспортників (ITF) Девіда КОКРОФТА з Головою Федерації профспілок транспортників України, Головою профспілки залізничників і транспортних будівельників Вадимом ТКАЧОВИМ

Міжнародні об'єднання профспілок мають вплив на прийняття рішень транснаціональних компаній у питаннях зайнятості й умов праці. Солідарні дії профспілок багатьох країн змушують транснаціональні компанії приймати рі-

шення на користь найманих працівників: саме зараз під егідою Міжнародної та Європейської конфедерацій профспілок членські організації МФТ беруть участь у роботі щодо встановлення профспілкового контролю над процесом глобалізації.

Профспілка бере активну участь у Міжнародному Дні дій залізничників, який проводиться щорічно за рішенням МФТ під гаслом «Головне – безпека!». Це сприяє утриманню в належному технічному стані рухомого складу, забезпеченню безпеки руху, створенню нормальних умов праці.

Координація дій профспілок на міжнародному рівні сприяє цивілізованому розв'язанню існуючих проблем. Так, наприкінці 2002 року в Україні проведено XII засідання Постійної Конференції профспілок залізничників Європи, на якому розглянуто питання «Право на страйк. Законодавство і практика». З ініціативи нашої профспілки в резолюцію Конференції внесено

пункт, який передбачає, що право на страйк може бути використано тільки в крайньому разі, коли вичерпано всі можливості розв'язання колективних трудових спорів шляхом переговорів.

Наша профспілка органічно влилася в національний профспілковий рух і зайняла в ньому одну з провідних позицій. Жоден важливий профспілковий захід в Україні не обходиться без нашої

профспілки. З нами рахуються не лише в галузі, а й у державі.

Представники нашої профспілки входять до складу Національної ради соціального партнерства при Президентові України, правління фон-



дів соціального страхування, Українського координаційного комітету сприяння зайнятості населення та інших інституцій, що працюють на принципах соціального партнерства.

Профспілка залізничників і транспортних будівельників особливу увагу приділяє співпраці з профспілками транспортників, як у міжнародному масштабі, так і на національному рівні. Актуальність такої взаємодії в нашій країні зростає з приходом на посаду Міністра транспорту України Г.Кірпи, який приділяє велику увагу роботі транспортно-дорожнього комплексу держави, розвитку міжнародних зв'язків, використанню світових досягнень в організації перевезень пасажирів і вантажів.

Для узгодження дій профспілок при вирішенні пов'язаних з цим проблем на початку поточного року було створено Федерацію профспілок транспортників України (ФПТУ), очолити яку випала честь мені.

Україна сьогодні робить конкретні кроки у напрямку зближення з європейським співтовариством, профспілка не може залишатися осторонь. Представники профспілки беруть участь у реалізації програм, що проводяться в Україні за сприяння Міжнародної організації праці (МОП). Це стосується програм «TACIS», SMART, проекту технічного співробітництва «Україна: сприяння реалізації основних принципів і прав у сфері праці» тощо. Разом з міжнародними експертами ми намагаємося адаптувати наше законодавство до європейського.

З цією ж метою фахівці Ради профспілки беруть участь у розробці нових законопроектів, що відповідали б міжнародним вимогам. Ведеться робота над проектом Трудового кодексу України, що розробляється за участі експертів МОП.

Триває робота над законодавством України у питаннях ведення переговорів і укладення колективних договорів і угод, порядку вирішення колективних договорів, удосконалення соціального партнерства й інше.

На нашу думку, політика держави в питаннях переходу до ринкових відносин є однобічною. У країні дозволено вільне встановлення цін на то-

вари і тарифів на послуги. Цілком природно, що ціна на більшість товарів досягла світового рівня, а в деяких випадках навіть перевищила їх. З іншого боку, держава стримує ріст заробітної плати. Мінімальна зарплата в Україні складає всього 50 % прожиткового мінімуму для працюючих осіб, а для пенсіонерів цей показник ще нижчий.

Таким чином, вартість робочої сили в Україні дуже низька, тому значна частина працюючого населення країни виїздить на роботу за кордон.

З таким рівнем зарплати ніхто нас у Європу не прийме, до того ж ми втрачаємо кваліфіковані кадри, які так необхідні сьогодні в Україні.

Тому на переговорах з укладення Генеральної угоди, працюючи в комісії щодо розміру мінімальної зарплати ми порушуємо питання про доведення зарплати в країні до європейських стандартів. Природно, це не робиться за один день, але в державі має бути програма поетапного доведення мінімальної зарплати і пенсії до прожиткового мінімуму.

Слід зазначити, що на галузевому рівні ми намагаємося розв'язати цю проблему. Міністерство транспорту й Укрзалізниця підходять до цієї проблеми з державної позиції. Уже сьогодні на залізничному транспорті мінімальна зарплата складає 360 грн., що практично дорівнює прожитковому мінімуму.

Україна – європейська країна.

Знаходячись у Європі, ми змушені адаптуватися до вимог європейського співтовариства. Жити в ізоляції неможливо.

Рано чи пізно ми прийдемо в Європу. І наша профспілка робитиме все можливе, аби цей перехід був цивілізований, щоб при цьому були дотримані права і гарантії працівників найманої праці.

Газета «Магістраль»,
21 жовтня 2003 року

СТАТТІ

**Сінчак
Михайло
Григорович,
перший
заступник
Голови профспілки
з лютого
2002 року**



В одиночку просто не выжить

На Раздельнянском узле состоялось собрание председателей профсоюзных и цеховых комитетов. На нем принято решение о создании узлового общественного совета по координации деятельности профсоюзных организаций.

Этому событию можно было и не придавать особого значения, если бы сейчас в нашем обществе не доминировал такой процесс и идея, как обособление.

Многие из тех, кто стремится обособиться (а в нашем профсоюзе это отдельные машинисты и помощники машинистов локомотивов), часто исходят из того, что в маленьком доме легче навести порядок. Однако в Раздельной профсоюзные лидеры на жизнь смотрят глубже и шире, они поняли – в одиночку просто не выжить.

Следствием этого стало создание узлового совета профсоюза (кстати, пока единственного на отделении, да и на дороге тоже), который будет координировать деятельность профсоюзных организаций предприятий всех служб и профессий, вырабатывать и осуществлять практические меры по реализации общеузловых и общегородских задач в сфере труда, быта и отдыха железнодорожников.

В функции совета входят: предоставление и защита интересов профорганизаций в государственных, хозяйственных и общественных органах железнодорожного узла и города; ведение переговоров с горисполкомом и администрацией представителя президента в районе; участие в разработке планов экономического и социального развития железнодорожного узла и города.

Узловой совет профсоюза будет совместно с клубом станции Раздельная проводить общест-

венные культурно-массовые и другие мероприятия, определять детей в детские дошкольные учреждения, координировать работу рабочего контроля за деятельностью предприятий торговли и общественного питания, осуществлять контроль за правильностью ведения узлового квартирного учета и распределения жилья и т. д.

Созданный узловой совет не является уставным органом, т. е. органом, предусмотренным Уставом профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Украины. Однако мы видим, как на практике реализовано одно из демократических положений Устава – о возможности первичных профорганизаций объединяться на добровольной основе и создавать советы председателей профкомов.

В принятом положении об узловом совете профсоюза Раздельнянского узла предусмотрено, что работа его будет строиться на общественных началах с учетом особенностей и задач профсоюзных организаций, деятельность которых он координирует.

Собрания профактива, заседания совета будут проводиться по мере необходимости.

Председателем узлового совета профсоюза единогласно избран Николай Алексеевич Мардар – председатель профкома Раздельнянской дистанции пути, заместителем – Татьяна Тимофеевна Черная – начальник станционного технологического центра, председатель профкома станции Раздельная-Сортировочная.

Михаил СИНЧАК, заместитель председателя теркома профсоюза Одесского отделения Одесской железной дороги
Газета «Черноморский гудок», 29 июля 1992 г.



Михайло СІНЧАК:

«Профспілкове будівництво: Не треба поспішати або ми вже відстали?»

Ясна річ, що спілчан, у першу чергу, хвилюють питання їхнього соціального захисту і гарантій, підвищення рівня заробітної плати, покращання умов праці тощо.

Але всі ми повинні усвідомлювати, що без чіткої організаційної структури профспілка та її організаційні ланки будуть не в змозі ефективно захищати інтереси працівників.

За новітній період в історії нашої профспілки вже була спроба докорінної зміни її структури. Це сталося тоді, коли відділки залізниць перестали бути підприємствами, і їх підпорядкованість розвивалася не за територіальним, а галузевим принципом – шляхом створення відокремлених структурних підрозділів служб залізниць.

Прийняте на той час Радою профспілки рішення про створення територіальних відділів паралельно теркомам не витримало перевірки практикою: нові органи виявились нежиттєздатними, оскільки вони не мали чітких розмежувань обов'язків і повноважень.

Насамперед, це сталося, мабуть, через те, що тоді не виникало питання значної централізації управління галуззю, і ще зовсім не йшлося про реформування залізничного транспорту у тому вигляді, як це передбачається нині.

Така спроба була невдалою ще й тому, що до кінця не було враховано всіх аспектів і особливостей організаційного устрою профспілки та рівня виконавчої дисципліни – з одного боку і демократизації – з іншого.

У 2003 році президія Ради профспілки запропонувала розглянути питання щодо об'єднання територіальних і дорожніх комітетів профспілки, розташованих у безпосередній близькості один з одним (за досвідом Львівського і Одеського дорпрофсожів), а також створити у цих регіонах об'єднані профспілкові організації дирекцій залізничних перевезень.

Доцільність такого перетворення продиктовано життям, тому що терком і дорпрофсож, перебуваючи практично поруч, часто дублюють роботу один одного або проводять її паралельно.

Крім того, обмежені можливості теркомів щодо впливу на структурні підрозділи, не підпорядковані дирекціям перевезень, теж свідчать про необхідність об'єднання зусиль з дорпрофсожами, які і є справжніми паритетними органами керівництву залізниць.

Така реформа проводитиметься як об'єднання апаратів «столичного» теркому і дорпрофсожу. Колишні працівники теркому отримують вищий статус, і їм значно простіше буде вирішувати проблемні питання регіону з керівництвом залізниці. При цьому економляться профспілкові кошти, зміцнюється фінансовий стан дорпрофсожу.

Створення у «столичних» регіонах об'єднаних профспілкових організацій дирекцій залізничних перевезень і їх діяльність спрямовуватимуться на соціальний захист працівників структурних підрозділів дирекції.

Зараз реформа галузі дещо загальмувала, і у колег почали виникати питання – а чи не біжимо ми попереду паровоза зі змінами у профспілковій структурі?

На мій погляд, ні. Адже навіть без зміни форми власності і створення ДАК «Українські залізниці» перетворення в галузі відбуватимуться. Україна є ринковою державою, вступила до СОТ і приводитиме національне законодавство, у тому числі те, що стосується залізничного транспорту, у відповідність до директив ЄС. З кожним роком наші залізниці будуть менш монопольними, і чимало напрямів їх роботи перебуватимуть у конкурентному середовищі.

Тому необхідно думати заздалегідь, яким шляхом прямуватиме профспілка.



но, тому що з Києва ні лідери ОПК, ні фахівці Ради профспілки до них не дійдуть.

Вбачається, що профспілкове обслуговування первинних організацій вертикальних структур здійснюватиметься дорпрофсожами і теркомами за такими основними напрямками: централізоване бухгалтерське обслуговування, контроль за дотриманням трудового законодавства і охорони праці за допомогою правової і технічної інспекції праці, інформаційна робота і навчання, оздоровлення працівників та їхніх дітей, культурно-масова і спортивна робота тощо.

Можливо, в області реформування організаційної структури створення збалансованої системи профспілкового обслуговування первинних профорганізацій по горизонталі (дорпрофсожі, теркоми) і вертикалі (ОПК нових структур) – це стратегічний напрям.

Із першочергових тактичних завдань я б виділив наступне.

Кожна залізниця має свою специфіку і, відповідно, дорожня профорганізація також. Немож-

ливо, як кажуть, стригти всіх під одну гребінку. Але ми разом повинні прагнути, щоб профспілкова структура у приблизно однакових господарчих суб'єктів була також однаковою. Бо в нас виходить, чесно кажучи, «хто у ліс, хто по дрова». Наприклад, на лінійних станціях окремих залізниць існують первинні профорганізації, на інших – цехові. Ми зобов'язані привести таку різну структуру до спільного знаменника.

На мою думку, первинні профорганізації необхідно залишити на тих станціях, де у начальника є права з прийому і звільнення працівників, накладення дисциплінарних стягнень тощо. Тут паритетний виборний орган повинен бути обов'язково.

Підбиваючи підсумки, хочу наголосити: тільки чітко вибудована і дієздатна профспілкова структура зможе ефективно захищати права та інтереси сплчан.

Газета «ВІСНИК ПРОФСПІЛКИ»,
14 березня 2008 року



2008 р.

Перший заступник Голови профспілки М.СІНЧАК спілкується з учасниками читацької конференції



15-РІЧЧЯ «ВІСНИКА ПРОФСПІЛКИ»

СПОГАДИ

Роки і здобутки газети

Петро МОСКАЛЕНКО, головний редактор газет «Рабочее слово» (1983–1992 рр.) і «Магістраль» (1992–2000 рр.)

НИНІ важко уявити багатогранну діяльність профспілки залізничників і транспортних будівельників без газети «Вісник профспілки».

16 серпня цьому авторитетному, найбільш масовому періодичному виданню в Україні, разовий наклад якого перевищує 200 тис. примірників, виповнюється 15 років.

Це добра нагода озирнутися назад і пригадати, як налагоджувалася від самого початку інформаційна робота профспілки у незалежній Україні, як створювалася наша унікальна спілчанська газета.

Відправною точкою в її історії є, безумовно, постанова Установчого з'їзду профспілки залізничників і транспортних будівельників України, який проходив у Києві 23 – 24 січня 1992 року.

В IV пункті цього документа зазначено: «Вважати доцільним створення разом з органами державного управління масової газети залізничників і транспортних будівельників України. Доручити Раді профспілки провести з цього питання переговори із зацікавленими сторонами і при досягненні згоди виступити співзасновниками газети». А в V пункті: **«Доручити Раді профспілки організувати видання «Інформаційний вісник профспілки залізнич-**

ників і транспортних будівельників України».

...На той час я працював головним редактором дорожньої газети «Рабочее слово» Південно-Західної залізниці. Позналимились ми зі щойнообраним Головою Ради профспілки А.В. Чорномазом десь на початку лютого того ж таки року. Він неодноразово заводив мову про

випуск спілчанського інформаційного бюлетеня, але на той момент це здавалося не надто нагальною потребою. Адже й сама дорожня газета ледь животіла: в країні не було паперу, централізовані поставки його з Росії повністю

припинилися.

Проте події розгорталися надзвичайно швидко. 12 лютого постановою Кабінету Міністрів України було затверджено Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України. Почалося формування структури Укрзалізниці.

У цей час створювався й апарат Ради профспілки.

За цих умов спільними зусиллями редакції газети «Рабочее слово», видавництва «Транспорт України», за сприяння президента Укрзалізниці Б.С. Олійника і голови Ради профспілки А. В. Чорномаза на початку березня вийшов перший номер «Вісника Державної адміністрації залізничного транспорту України та Ради



ФАКТИ. ПОДІЇ. ЛЮДИ



профспілки залізничників і транспортних будівельників України». У ньому було опубліковано засновницькі документи Укрзалізниці і матеріали Установчого з'їзду галузевої профспілки.

Пам'ятаю, як радів цій події Анатолій Володимирович. Він не раз повторював: «Ми почали виконувати рішення з'їзду про інформування наших членів профспілки!».

У цей час ішла активна підготовка до проведення пленуму профспілки. А.Чорномаз запропонував мені виступити на ньому і поділитися своїми думками щодо проведення інформаційної роботи серед спілчан.

Я погодився. І коли піднявся на трибуну та почав говорити, мене раптом перебив Б.Олійник, який сидів у президії на сцені, і запитав:

– Петре Йосиповичу, Ви могли б зробити газету на зразок московського «Гудка»?

Я, не вагаючись, відповів:

– Так!

– Що Вам для цього потрібно?

– Фінанси і приміщення, – була відповідь.

– Зайдіть до мене завтра, поговоримо, – закінчив нашу розмову на сцені президент Укрзалізниці.

За кілька днів Б.С. Олійник і А.В. Чорномаз погодили назву майбутньої газети Укрзалізниці і Ради профспілки – «Магістраль». Почався складний період підготовки до випуску нового видання. Перший номер цього часопису вийшов 26 вересня 1992 року.

Тим часом було підготовлено і випущено кілька номерів «Вісника» Укрзалізниці та Ради профспілки. Гострий брак паперу змусив припинити його подальший випуск. Поширення інформації про діяльність профспілки у центрі й на місцях взяла на себе газета «Магістраль».

Через те, що в редакції був вкрай обмежений штат працівників, підготовку спілчанських матеріалів до публікації в перші роки існування газети взяла на себе Рада профспілки.

Особисто опікувався цим питанням А.Чорномаз.

Одного разу відповідальний секретар редакції повідомив мені, що від Ради профспілки немає запланованих на черговий випуск газети матеріалів.

При першій же нагоді я зустрівся з Анатолієм Володимировичем і висловив своє занепокоєння. У відповідь він лише руками розвів:

– Я не встигаю з усім впоратися...

– А навіщо Вам увесь тягар брати на свої плечі? Якщо є можливість, візьміть на роботу журналіста, він і буде фахово співпрацювати з редакцією. Треба подумати, чи варто вести в газеті рубрику «Профспілкове життя», а, може, доцільно створити газету в газеті? І назва її може бути вже знайома нам – «Вісник профспілки».

Анатолій Володимирович на мить замислився, а потім відповів:

– Це добра ідея. Будь ласка, допоможіть знайти фахівця.

Незадовго до п'ятирічного ювілею незалежності України, 16 серпня 1996 року в «Магістралі» було розміщено перший номер «Вісника профспілки».

У вступному слові Голова Ради профспілки А.Чорномаз писав: «Призначення «Вісника» – оперативно доводити інформацію до членів профспілки, усіх трудівників залізничного транспорту України».

Пропонувалося інформацію подавати мінімум з трьох напрямків:

- виклад позиції Ради профспілки з найбільш важливих поточних завдань і проблем;
- повідомлення про роботу президії Ради профспілки, її комісій, секцій, апарату;
- повідомлення про найбільш цікаве і корисне для запозичення у роботі членських організацій.

У подальшому, в міру налагодження регулярного випуску «ВІСНИКА», у ньому будуть публікуватися й інші матеріали, необхідні для роботи профспілкових комітетів усіх рівнів.

Редактором «Вісника профспілки» було призначено Олексія Шепелюка.

...Так починалася славна дорога профспілкової газети (до речі, перші випуски займали ледве півшпальти!). Вона набувала авторитету у читачів своїми актуальними публікаціями про багатогранну роботу із захисту законних прав та інтересів трудівників зі спілчанських організацій

усіх рівнів – від первинної до найвищого органу – Ради галузевої профспілки.

Незабаром досвід співпраці редакції газети «Магістраль» і Ради профспілки запозичили на місцях. У всіх дорожніх газетах стали практикуватися регулярні випуски інформаційних вісників, матеріали яких готувалися дорпрофсожами.

Коли інформаційна робота набула значного масштабу, президія Ради профспілки вирішила регулярно проводити огляди-конкурси на краще висвітлення роботи профорганізацій галузевої профспілки у засобах масової інформації.

Перший конкурс відбувся у 1998 році. Тоді головну премію було присуджено віснику дорожньої профорганізації Одеської залізниці (голова дорпрофсожу – В.М. Ткачов, керівник прес-центру – перший заступник голови дорпрофсожу М.Г. Сінчак).

«Займаючись висвітленням профспілкових проблем в Україні, хотілося б підкреслити: конкурсів, подібних цьому, в інших галузевих профспілках немає. Він проводиться вже вдруге. За цей час істотно зросла кількість і якість представлених на конкурс матеріалів», – так писали в рецензії на матеріали до однієї з номінацій конкурсу–1999 відомі українські журналісти А.Мойсеєва – оглядач ДІНАУ (агенція «Укрінформ») і В.Кокіна – заступник редактора відділу соціальної політики газети «Урядовий кур'єр» (до журі входили також представники «Робітничої газети», журналів «Охорона праці» та «Профспілки України»).

«Вісник профспілки» набув нових, більш досконалих якостей після приходу у травні 1997 року на редакторську посаду активного досвідченого журналіста Ольги Артем'євої. Відтак, розширилася тематика публікацій, збільшилося коло активістів-дописувачів. «ВІСНИК» виходить щотижня на одній шпальті, але з початку 1998-го – вже на двох, а наприкінці 1998-го перейшов на щотижневий вихід на чотирьох шпальтах.

На сторінках «Магістралі» в такому форматі і такому обсязі «ВІСНИК» виходив до кінця першого півріччя 1996 року. Тож у галузевій газеті він відзначив своє перше десятиліття!

Рада профспілки, її президія постійно піклу-

ються про своє видання, аби воно відповідало усім вимогам сучасності.

Новий етап у його розвитку настав у 2006 році, коли «ВІСНИК» вийшов за межі шпальт «Магістралі» у самостійне, як-то мовиться, плавання. І не загубився у сучасному бурхливому потоці друкованих ЗМІ, а навпаки, зайняв провідне місце в ряду газет з найбільшим тиражем. Разовий наклад нашої спілчанської газети нині далеко за 200 тис. примірників. Це – свідчення того, що невеликий творчий колектив редакції на чолі з О.Артем'євою, редакційна колегія під керівництвом першого заступника Голови профспілки М.Сінчака, яка спрямовує його роботу, знайшли правильну тональність матеріалів, що публікуються, не згладжують гостроту нагальних проблем трудового життя залізничників.

Відзначаючи в 2011-му 15-ліття з дня виходу першого номера центрального видання галузевої профспілки, а також **п'ятиріччя «ВІСНИКА» у статусі самостійного періодичного видання,**



можна не сумніватися, що, маючи за плечима такий великий досвід розмови на шпальтах газети з великою читацькою аудиторією, його творчий колектив, численний загальний дописувачів будуть сприяти галузевій профспілці в умовах глибокого реформування залізничного транспорту України, захищати законні права й інтереси трудівників сталевих магістралей.

Натхнення і творчих здобутків, друзі!

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

НОВІТНЯ ІСТОРІЯ ПРОФСПІЛКИ
ЗАЛІЗНИЧНИКІВ І ТРАНСПОРТНИХ БУДІВЕЛЬНИКІВ

20 років У НЕЗАЛЕЖНІЙ УКРАЇНІ

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

Підписано до друку 5.12.2011 року. Формат
Друк офсетний. Папір офсетн. №1.
Фіз. арк. . Умовн. друк. арк. . Тираж 500 прим. Зам.

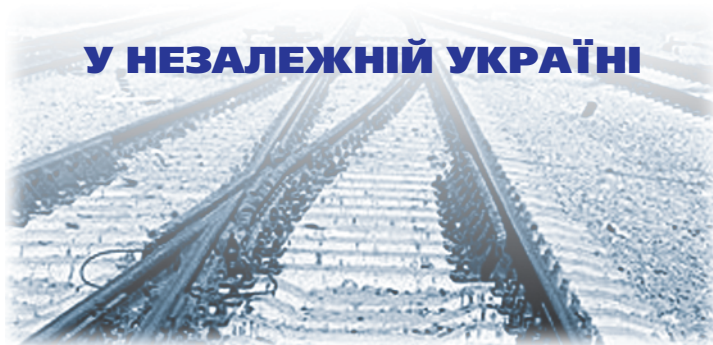
Віддруковано в ВПЦ «Експрес».
03057 м. Київ, вул. Ежена Потье, 16а
Свідоцтво: серія ДК № 1956 від 27.09.2004 року.



НОВІТНЯ ІСТОРІЯ ПРОФСПІЛКИ
ЗАЛІЗНИЧНИКІВ І ТРАНСПОРТНИХ
БУДІВЕЛЬНИКІВ

20
років

У НЕЗАЛЕЖНІЙ УКРАЇНІ



Київ – 2011