



Рік в історії: 1994-й

На вимогу профспілки зарплата залізничників зростає

Під час переговорів з Міністерством транспорту значну частину вимог профспілки було задоволено

НЕЗВАЖАЮЧИ на те, що економічна ситуація в країні ускладнювалась, внаслідок чого провідна транспортна галузь не могла розраховувати на підтримку держави, і залізничникам доводилось сподіватись лише на власні сили, рік розпочався все ж таки з догоочікуваного позитиву.

По-перше, у січні 1994-го в галузі підвищено розмір виплат за вислугу років – від 25 % до 40 % (залежно від стажу роботи).

По-друге, у квітні підписано Галузеву угоду на 1994-й, в якій не лише збережено, а й розширено перелік пільг для працюючих спільчан. Зокрема, передбачено надбавки провідникам приміських потягів за роз'їзний характер роботи, а також вперше одержано право на отримання безплатного залізничного квитка працівниками культосвітніх і спортивних установ.

Президією 12 квітня 1994 року затверджено Регламент роботи апарату Ради профспілки. Тож було вперше запропоновано впровадити з метою оперативності та чіткості стандартизацію й оптимізацію його діяльності.

Тож профспілкова робота ішла своєю чергою.

Рада профспілки домоглась від Міністерства фінансів України виділення коштів, починаючи з 1994 року, на дотацію до заробітної плати працівникам галузевих культурно-просвітніх закладів.

У травні 1994-го на пленумі Ради профспілки обговорювалось актуальне для всіх часів питання – про укріплення єдності профспілки і посилення захисту соціально-економічних і правових інтересів працівників галузі.

У розгорнутій постанові дано 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.

І нагода підтвердити це у практичній площині незабаром знайшлась. Адже у першій декаді червня під час зборів і конференцій у 117 трудових колективах основних відомчих медичних закладів у 97 прийнято рішення провести одинденний страйк на знак протесту проти недостатнього їх фінансування.





Зарплата медикам тоді не виплачувалась вже протягом декількох місяців, не здійснювалась також доплата до рівня середньої заробітної плати по народному господарству. За чотири місяці заборгованість галузевим лікувально-профілактичним закладам становила 130 млн крб.

Напередодні, 25 травня, представники медичного персоналу Донецької магістралі провели тестовий тригодинний попереджувальний страйк проти низької заробітної плати, яка була вдвічі меншою, ніж у працівників територіальних органів охорони здоров'я.

**Із постанови
президії Ради профспілки
від 25 травня 1994 року:**

«25.05.1994 г. работники медицинских учреждений Донецкой железной дороги провели трехчасовую предупредительную забастовку в знак протеста против низкой заработной платы, которая в два раза меньше, чем у территориальных медработников и к тому же выплачивается с трехмесячной задержкой.

Финансирование лечения и питания больных железнодорожников меньше норм в 7–10 раз.

Неоднократные обращения трудовых коллективов медицинских учреждений в различные инстанции по этим вопросам остались без реагирования.

Президиум Совета профсоюза постановляет:

1. Поддержать выступление доведенных до отчаяния работников медицинских учреждений Донецкой железной дороги и решившихся прибегнуть к крайней форме протеста – забастовке.

2. Поручить председателю профсоюза А. В. Черномазу незамедлительно проинформировать Президента Украины, Правительство о взрывоопасной ситуации в отрасли медицины, длительная забастовка в которой может остановить движение поездов из-за прекращения положенного медицинского освидетельствования локомотивных бригад.

3. Провести 1 июня с. г. заседание Координационного совета председателей профсоюзных комитетов лечебно-профилактических учреждений железнодорожного транспорта для выработки и принятия согласованных требований и форм их достижения, включая забастовку.

4. Поручить дорожным и территориальным комитетам профсоюза до 1 июня с. г. провести встречи с профактивом медицинских учреждений, на которых определить отношение трудовых коллективов к забастовке как к возможной форме протеста, создать при необходимости дорожные и территориальные стачечные комитеты по координации и руководству акциями протеста медицинских работников».

Президія		Документ
ПОСТАНОВА		
25	05	1994 р., м. Київ Протокол № 23
Про забастовку работников медицинских учреждений Донецкой железной дороги		
25.05.94 г. работники медицинских учреждений Донецкой железной дороги провели трехчасовую предупредительную забастовку в знак протеста против низкой заработной платы, которая в два раза меньше, чем у территориальных медработников и к тому же выплачивается с двухмесячной задержкой.		
Финансирование лечения и питания больных железнодорожников меньше норм в 7–10 раз.		
Неоднократные обращения трудовых коллективов медицинских учреждений в различные инстанции по этим вопросам остались без реагирования.		
Президиум Совета профсоюза ПОСТАНОВЛЯЕТ:		
1. Поддержать выступление доведенных до отчаяния работников медицинских учреждений Донецкой железной дороги и решившихся прибегнуть к крайней форме протеста – забастовке.		



На підтримку акції лідер профспілки Анатолій Чорномаз направив на адресу керівництва держави листи з вимогою негайно виправити ситуацію у галузевій медицині та щоб уникнути її загострення і в подальшому, адже запуск руйнівного механізму в жодному разі не можна було допускати.

ДО ТЕМИ

15 червня в Укрзалізниці за участі Голови комітету Верховної Ради України з транспорту, колишнього керівника Донецької магістралі Олександра Кожушка відбулась нарада.

19 червня за пропозицією Ради профспілки проведено нараду в Міністерстві транспорту за участі начальників залізниць, їх заступників з кадрової роботи та керівників відповідної служби.

21 червня з метою інформування спілчан щодо врегулювання колективного трудового спору медичних працівників проведено спільну селекторну нараду за участі членів координаційної ради голів профкомів лікувально-профілактичних закладів залізниць (того ж дня відбулось її засідання). Міністр транспорту України Орест Климпуш зауважив, що хоча вимоги трудових колективів задоволено поки що не в повному обсязі, було вирішено звернутися до трудових колективів медзакладів з проханням відстроčiti (можливо, лише на декілька днів) проведення запланованої акції протесту до повного задоволення вимог.

На щастя, до конструктивних пропозицій Ради профспілки, рішучі дії якої активно підтри-

мали спілчани на місцях, центральні органи влади врешті-решт прислухалися. До того ж своєчасною та принциповою була активна підтримка з боку Голови комітету Верховної Ради України з транспорту Олександра Кожушка та інших народних депутатів, до яких по допомогу звернулось керівництво профспілки.

Тож одразу – **до 24 червня – усім лікувальним закладам було виділено кошти із Державного бюджету у розмірах, що дозволяли ліквідувати заборгованість із заробітної плати за квітень–травень з урахуванням доплати до середньої зарплати по народному господарству.**

Ще одну актуальну пропозицію Ради профспілки було задоволено Укрзалізницею у липні – при визначенні розрахункового розміру фонду споживання стала використовуватись не середньоспискова чисельність, а нормативна.

Рада профспілки відмовила Укрзалізниці у намаганні передати забезпечення трудящих побутовим паливом місцевим органам влади. Проте, зокрема, йшлося у першому пункті **постанови президії від 14 липня 1994 року:**

«Считать необходимым сохранить за предприятиями железнодорожного транспорта Украины функции по обеспечению работников отрасли бытовым топливом, не передавая эти обязанности районным (городским) топливным конторам».

А у серпні 1994-го на вимогу пленуму Ради профспілки було припинено реорганізацію структури управління на залізничному транспорті, що призвело б до значного скорочення працюючих і руйнування соціальної сфери.



Ця перемога у вирішенні низки важливих питань, здобута під час переговорів з адміністрацією, а раніше – з владними держструктурами надала Раді профспілки поштовху вперед, впевненості у правильності вибраної тактики. Тому, коли постала нова проблема, пов'язана з намірами приватизації на залізничному транспорті, президія одразу звернулася до Уряду України з вимогою не проводити ніяких заходів у цьому напрямку. Та згодом, на тому проміжку часу, знов було отримано позитивний ефект...

А тоді, під час засідання президії Ради профспілки, що відбулось 14 липня, за участі заступників Генерального директора Укрзалізниці Юрія Федюшина та Михайла Макаренка всебічно обговорювалось питання «Про позицію профспілки до планів приватизації та змін структури управління залізничним транспортом України».

Зазначалось, що в умовах економічної й соціальної кризи залізничний транспорт стабільно працює, забезпечуючи в повному обсязі потреби населення в перевезеннях і життєдіяльність інших галузей народного господарства та обороноспроможність держави.

Та саме цей факт спокушає урвати «ласий шматок», адже останнім часом, констатувалось на засіданні, почастишали випадки, коли регіональні фонди держмайна та інші органи управління намагаються приватизувати найбільш привабливі залізничні об'єкти. Такі наміри вкрай загострювали напругу в колективах на тлі зменшення та несвоєчасної виплати заробітної плати.

Президія враховує, що непродумані рішення щодо об'єктів такої високоорганізованої структури, яким є залізничний транспорт, призведе до розвалу існуючого транспортного конвеєра, стала робота якого є без перебіль-

шення гарантом існування молодої незалежної держави.

Із протоколу засідання президії Ради профспілки 14 липня 1994 року:

«1. Считать целесообразным сохранение существующей единой системы железнодорожного транспорта Украины, как общегосударственного комплекса, включая социальную инфраструктуру отрасли.

2. Поддержать требование народных депутатов Верховного Совета к Президенту Украины о приостановке приватизации объектов железнодорожного транспорта.

3. Выражая мнение трудовых коллективов предприятий отрасли, потребовать от Министерства транспорта, Укрзалізницы не проводить изменений структуры управления железнодорожным транспортом, которые могут привести к ухудшению экономической и социальной защищенности трудящихся отрасли и членов их семей.

4. Провести очередной пленум совета профсоюза с повесткой дня: «О совершенствовании структуры управления железнодорожным транспортом Украины и возможных влияниях изменений на экономическую и социальную защищенность работников отрасли ориентировочно 18 августа 1994 года».

А вже на пленумі Ради профспілки, що проходив 18 серпня з розгляду питання вдосконалення структури управління залізничним транспортом України і можливих впливах цих змін на економічну й соціальну захищеність працівників галузі, пунктом 1-м його рішення було зазна-

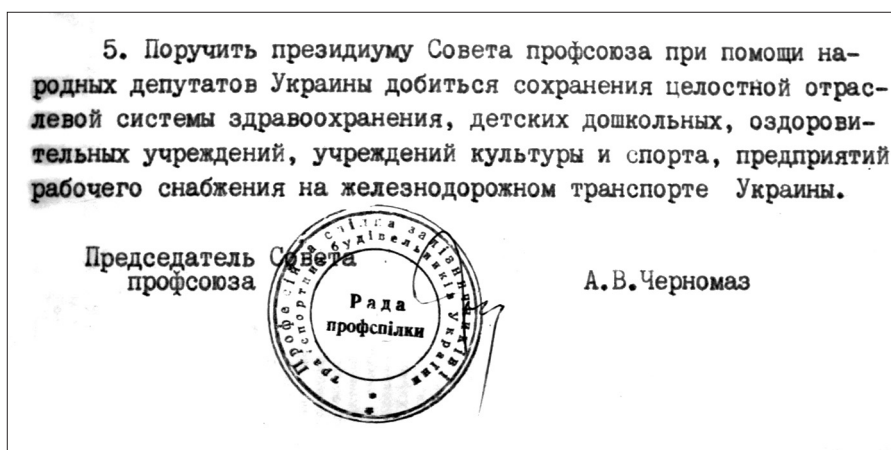


чено: вважати передчасним проведення запропонованої керівництвом Укрзалізниці реорганізації системи управління залізничним транспортом України, оскільки це здійснюється без достатнього економічного обґрунтування і прогнозування соціальних наслідків, і запропонувати адміністрації призупинити цю роботу до проведення всебічного аналізу вже проведених змін.

Ухвалено також пункти, в яких наголошено, що пленум вважає найважливішим завданням Ради профспілки, дорожніх комітетів профспілки не допустити у процесі змін структури управління залізничним транспортом України погіршення економічної й соціальної захищеності працівників галузі.

Президіям Ради профспілки, дорожніх комітетів профспілки доручено контролювати виконання Галузевої і дорожніх програм зайнятості, щоб не допустити безробіття на всіх рівнях управління і виробництва галузі.

3 протоколу пленуму від 18 серпня 1994 року:



Однак фінансово-економічна криза в державі все набирала обертів...

ДО ТЕМИ

У зв'язку зі скрутним фінансовим становищем за домовленості сторін соціального діалогу на адресу всіх причетних направлено спільну телеграму за підписами першого заступника Міністра транспорту України – Генерального директора Укрзалізниці Л.Железняка і Голови Ради профспілки А.Черномаза щодо надання разової допомоги у розмірі 500 тис. карбованців залізничникам, які мають дітей дошкільного віку та учнів, для придбання шкільного приладдя до нового навчального року.

Цей, на перший погляд, малозначущий факт свідчить про те, що профспілка постійно ставала на соціальний захист спілчан...

...І хоча ще у лютому Рада Укрзалізниці прийняла рішення спрямувати зусилля трудових колективів на більш наполегливу роботу з отримання додаткових коштів за рахунок розвитку

підсобно-допоміжної діяльності, що дозволило також залучити до роботи працівників, які через значний спад вантажних і пасажирських перевезень підпадали під скорочення, ситуація на залізничному транспорті на той час була доволі складною.

Вкрай необхідно було консолідувати зусилля

та виробити колективний пошук шляхів подолання кризових явищ.





З цією метою у серпні 1994-го Рада профспілки запропонувала керівництву відомства провести з'їзд залізничників України.

Слід зазначити, що у жовтні, напередодні його скликання, у зв'язку з невиконанням наших вимог зі стабілізації ситуації в галузі президія Ради профспілки оголосила про вступ у колективний трудовий спір з Міністерством транспорту як органом державного управління залізничним транспортом.

У постанові з цього приводу констатувалось, що, враховуючи вкрай напружену ситуацію й поки ще локальні заклики до страйку, а також ініціативу трудових колективів підприємств Донецької, Придніпровської й Одеської магістралей, президія Ради профспілки підтримує справедливі вимоги залізничників щодо захисту їхніх соціально-економічних прав та інтересів.

Мінтрансу було висунуто вимоги, зокрема, про збільшення розрахункового коефіцієнту для визначення фонду споживання в 1,4 раза, підвищення тарифів на вантажні та пасажирські перевезення, виділення залізницям державної дотації тощо.

3 постанови президії від 6 жовтня 1994 року:

5. Поручить членам президиума Совета профсоюза, председателям дорожных, территориальных комитетов профсоюза и профкомов предприятий железнодорожного транспорта Украины предложить трудовым коллективам железнодорожного транспорта в случае неудовлетворения выдвинутых требований до 20 октября с.г. в срок до 27 октября провести собрания и конференции, на которых рассмотреть вопрос об участии их в отраслевой акции протеста.

6. Считать возможным в случае неудовлетворения требований трудовых коллективов провести 11 ноября 1994 года всеобщую акцию протеста работников отрасли вплоть до приостановления работы.

Председатель Совета профсоюза

А. В. Черномаз

Для ведення переговорів з Міністерством транспорту України було створено комісію на чолі з А.Черномазом.

Тож за місяць напружених перемовин вдалося досягти прогресу, й у жовтні значну частину вимог профспілки було задоволено – в 1,4 раза збільшився фонд споживання та в 2,8 раза було підвищено заробітну плату працівникам галузі.

На засіданні президії 6 жовтня 1994 року було також ухвалено рішення про доцільність участі профспілки залізничників і транспортних будівельників України в особі її лідера А.Черномаза у переговорах з Урядом щодо укладення Генеральної угоди на 1995 рік.

У середині жовтня делегація профспілки взяла участь в установчому засіданні та подальшій роботі першої міжнародної постійної Конференції профспілок залізничників, що відбулось в Угорщині.

На наступному засіданні 27 жовтня президія Ради профспілки схвально відгукнулася на результативність участі нашої делегації у цьому європейському форумі та рекомендувала членським організаціям в практичній діяльності вико-

ристовувати відповідні матеріали міжнародного профспілкового заходу за галузевою ознакою.

А головним документом, затвердженим Конференцією, була Заява, в якій делегати висловили намір про солідарну підтримку профспілок у боротьбі за трудові права залізничників своїх країн.



Фото з архіву...



...Це був перший великий форум залізничників (за участі 600 делегатів), на якому упродовж двох днів – 27 і 28 жовтня – точилась відверта, гостра, конструктивна розмова не лише про проблеми поточного періоду, а й зв'язалися плани на майбутнє.

І цей пошук розв'язання і нагальних проблем, і ще багатьох інших важливих, складних питань дав у перспективі довгоочікуваний корисний результат.

А в грудні у зв'язку зі зростанням інфляції Рада профспілки здобула ще одну свою перемогу – чергове підвищення тарифних ставок і посадових окладів залізничників!

ФАКТ

Таким позитивним, незважаючи ні на які труднощі, запам'ятається підсумок 1994-го: зарплата залізничників протягом року зросла в цілому в 3,6 раза (у промисловості України – у 2,1 раза), а Рада профспілки заявила про себе як принципового та вимогливого соціального партнера, що твердо стоїть на позиції надійного захисту трудових прав та соціально-економічних інтересів спілчан.

Зокрема у Заяві наголошувалось, що профспілки вимагають від владних структур України не обмежувати право на страйк для наших залізничників, тому що це суперечить міжнародному праву.

Заяву було спрямовано на адресу міністрів транспорту країн, представники галузевих профспілок яких брали участь у Конференції.

У жовтні 1994-го президія ухвалила ще одне рішення національного рівня: з урахуванням думок профоб'єднань, що не входять до Федерації профспілок України, запропонувати призначити позаштатним радником Президента України з питань діяльності профспілок А.Чорномаза – лідера найпотужнішої в нашій державі профспілки залізничників і транспортних будівельників.

А щодо буденних прав, то наприкінці року президія затвердила «Інструкцію про облік членів профспілки», а також постанову, якою запропоновано ввести єдині строки проведення профспілкових конференцій та зборів – не рідше одного разу на квартал в первинках підприємств і на місяць – у цехових організаціях.

Цей крок сприяв активізації загальної профспілкової діяльності й, зокрема, подальшому розвитку однієї з її важливих складових – інформаційної роботи зі спілчанами. До речі, восени президія розглядала тему про стан інформаційної роботи у профспілці.

А одним з головних питань порядку денного того засідання, що відбулось 6 жовтня, було обговорення позиції профспілки на першому з'їзді залізничників України.

...За спогадами ветеранів галузі, проведений з ініціативи профспілки форум залізничників став помітною подією в житті України на четвертому році її незалежності.





Рік в історії: 1995-й

Вперше виплачено індексацію зарплати

У Галузеву угоду вперше включено зобов'язання про виплату індексації зарплати відповідно до темпів інфляції

РАДА ПРОФСПІЛКИ та Укрзалізниця шляхом конструктивного діалогу за минулі роки сформували чи не найбільший серед країн СНД пакет соціальних пільг і гарантій для залізничників і членів їхніх сімей. Зокрема, до нього увійшли безкоштовний проїзд за особистою потребою в пасажирських і приміських поїздах, право на отримання побутового палива, виплата одноразової матеріальної допомоги при виході на пенсію, допомога пенсіонерам тощо.

Профспілка намагалася зробити все можливе для того, щоб підтримати спілчан в умовах непростой економічної ситуації. Тому на 1995-й окреслено вирішення низки найактуальніших питань.

Перш за все, це – збереження у повному обсязі чинної Галузевої угоди та темпів підвищення заробітної плати залізничників, що випереджають аналогічну ситуацію в інших галузях народного господарства. Ще три серед поставлених п'яти завдань – розширення гарантій та

можливостей для збереження робочих місць; забезпечення належних виробничих умов, охорони праці та її безпеки; збереження відомчої соціальної сфери.

Профспілка домоглася прийняття спеціального рішення першого з'їзду залізничників щодо збереження в повному обсязі існуючого соціального пакету. Це сприяло тому, що у пролонгованій у січні Галузевій угоді на 1995 рік, як і планувалось, було збережено всі раніше передбачені пільги, а також, що, по суті, стало перемогою у переговорах у рамках соціального діалогу, **вперше включено зобов'язання Міністерства транспорту й Укрзалізниці про індексацію заробітної плати відповідно до темпів зростання цін.**

Водночас скрутне економічне становище, яке зберігалось в Україні протягом останніх років, загроза звільнення працівників через падіння обсягів роботи та невиліковна проблема із затримкою в декілька місяців виплати зарплати призвели до масового невдоволення працівників.



Тож треба було наполегливо, виважено й оперативно діяти з метою нормалізації ситуації в трудових колективах, з одного боку, а з іншого – робити правильні кроки для підвищення добробуту сімей залізничників або, що на той час було вкрай актуально, – збереження робочих місць їх годувальників.

Президія Ради профспілки 22 лютого затвердила постанову про узгодження програми зайнятості вивільнюваних працівників залізничного транспорту на 1995 рік, а на наступному засіданні було підтримано справедливі вимоги колективів про неухильне дотримання трудового законодавства та виконання зобов'язань за колективними договорами щодо термінів виплати працівникам заробітної плати.

З метою врегулювання комплексу проблем дорпрофсожам рекомендовано створювати у разі необхідності примирні комісії і приступати до вирішення колективного трудового спору з керівниками залізниць. А для чіткої координації зусиль було запропоновано створити також галузеву примирну комісію у складі членів президії на чолі з Головою Ради А.Чорномазом. Лідеру профспілки доручено поінформувати про ухвалене президією рішення очільників Міністерства транспорту й Укрзалізниці.

Завдяки рішучим діям профорганів усіх рівнів вже на початку року – у лютому і березні – згідно з досягнутими з адміністрацією домовленостями тарифні ставки і посадові оклади залізничників було збільшено, відповідно, в 1,3 раза та 1,5 раза.

Адміністрацією у серпні 1995-го підтримано ініціативу про відновлення галузевого змагання, що надало поштовх підвищенню ефективності роботи працівників і залізничного транспорту.

...Інтенсивність роботи зростала, тому на порядку денному постало питання про обрання заступника Голови, адже, починаючи з дня утворення профспілки в 1992 році до цього часу керівництво профспілкою здійснювали лише її Голова (без заступника) і, звичайно, діяли виборні органи.

Тому на пленумі, який відбувся 25 травня 1995-го, було одногосно ухвалено рішення зміцнити керівництво.

Так, було обрано заступника Голови Ради профспілки. Ним став кваліфікований



профспілковий фахівець, який до цього займав посаду економічного радника голови Української ради профспілок (нині – Федерація профспілок України) **Василь Сидорович Лесько**.

Президія Ради на засіданні того ж дня делегувала новообраного заступника Голови до складу Українського координаційного комітету сприяння зайнятості населення.

...В активі досягнень профспілки протягом 1995-го було зроблено чимало корисного для спілчан.

По-перше, Рада профспілки успішно продовжила розпочату двома роками раніше копітку роботу щодо реалізації програми надання допомоги працівникам, постраждалим внаслідок аварії на Чорнобильській АЕС. Згодом, у 1995-му, президія постановою від 6 квітня створила комісію для розробки галузевої системи здійснення такої допомоги та запропонувала Укрзалізниці створити аналогічну.



По-друге, Рада профспілки провела конструктивні переговори з правлінням Фонду соціального страхування України щодо включення її до Списку національних галузевих профцентрів, яким правління Фонду затверджує бюджет.

Тож у подальшому центральний орган нашої профспілки і дорожні комітети керували коштами соціального страхування залізничників і транспортних будівельників.

По-третє, тривала боротьба за збереження соціальної сфери.



Виступає лідер профспілки А. Чорномаз

Профспілка знову рішуче виступила проти чергових намірів Міністерства транспорту передати соціальну сферу залізничного транспорту (не лише житло, але й інші об'єкти) у комунальну власність, оскільки це неминуче призвело б до погіршення соціального захисту спілчан і членів їхніх родин.

Про це було заявлено на засіданні президії 19 жовтня.

Рада профспілки всіма способами доводила до відомства, що таким чином Мінтранс грубо порушує Галузеву угоду, згідно із якою Міністерство зобов'язалось забезпечити збереження відомчої соціальної сфери залізничного транспорту. Оскільки закон «Про підприємства в Україні» передбачав, що зміни форм власності держпідприємств проводяться за участі трудо-

вих колективів, Рада запропонувала дорпрофсоюзам розглянути це питання на зборах і конференціях трудових колективів, які, у свою чергу, висловилися за збереження існуючого статусу об'єктів соціальної сфери галузі.

З боку спілчан це була справді вагома підтримка зусиль Ради профспілки у вирішенні важливої для галузі та її працівників проблеми.

Тож завдяки спільним діям та прагненню до мети боротьба виявилась успішною.

Безперечно, постійно, крок за кроком зміцнювалась внутрішня діяльність.

Приміром, відповідно до утвореної системи навчання профспілкових кадрів у 1994–1995 роках для голів дорпрофсоюзів і теркомів та працівників їх апаратів, а також голів профкомів первинок було організовано 20 семінарів.

Ефективним навчанням було охоплено загалом близько 400 представників різних категорій профпрацівників та активу.

У свою чергу, в навчанні профспілкових кадрів і активу, що проходило на місцях, брали участь всі фахівці Ради профспілки. До речі, такі заходи були корисними і для представників апарату Ради, адже відбувалось живе спілкування з колегами, що допомагало всім збагачуватися і теоретичними, і практичними знаннями.

ФАКТ

У грудні 1995-го дію Галузевої угоди було продовжено на наступний рік, що забезпечувало міцніший соціальний захист спілчан. І головний підсумок року, що надавав упевненості та позитиву, – заробітна плата залізничників зросла у 5,4 раза!



Рік в історії: 1996-й

У боротьбі за трудові права

*Будемо разом — будемо сильніші!
Будемо сильніші — доб'ємося більшого!*

...Цей рік обумовлений двома найважливішими подіями в історії нашої незалежної держави. По-перше, 28 червня прийнято Конституцію України. По-друге, «народилась» сучасна українська національна валюта: у зв'язку з реалізацією грошової реформи із 2 вересня було здійснено перехід на гривню. Таким чином, ми всі вирвалися з полону мільйонів (!) у кишнях (на жаль, що ні в кого з колег у сімейних архівах не зберігся жоден екземпляр купоно-карбованця: мабуть, дуже великим було наше бажання назавжди позбутися такої великої знеціненої грошової маси...).



АЛЕ БАГАТО СПІЛЧАН ще добре пам'ятають ті часи, як і те, що ще зовсім не зміцніла, вразлива від зовнішніх і внутрішніх факторів економіка нашої молодшої країни продовжувала перебувати у вкрай скрутному становищі.

Те саме спостерігалось і в транспортній галузі, якій у всі часи відводилась роль двигуна її розвитку.

За рівнем заробітної плати залізничники відкотилися на 15–17 місце серед працівників народного господарства. У такій ситуації, до речі, не перебувала жодна із базових галузей України...

Тож основні зусилля профорганів усіх рівнів були спрямовані на пошук шляхів вирішення

найгострішої на той час соціально-економічної проблеми — заборгованості із виплати заробітної плати. Адже через стрімке зростання інфляційних процесів у країні реальна зарплата залізничників зменшилася удвічі в порівнянні з груднем 1995 року.

Так, профспілка, як завжди, не залишилась осторонь проблем спілчан і відреагувала на реалії того часу вжиттям низки рішучих заходів.

Вже на засіданні президії Ради, що відбулось у січні, було всебічно розглянуто форми роботи комітетів профспілки щодо погашення дебіторської заборгованості і пошуку коштів на виплату заробітної плати працівникам галузі.



У цьому напрямі схвалено практику роботи дорожніх комітетів профспілки Львівської, Донецької та Придніпровської залізниць.

Приміром, за підсумками зустрічей з керівниками підприємств, які мали найбільшу заборгованість перед залізницею, голова дорпрофсожу Львівської магістралі Андрій Сенишин виступив з цього приводу на «Українському радіо» із заявою, якою попередив, що у разі подальшого зволікання з погашенням боргів профспілка наполягатиме на призупиненні транспортного обслуговування підприємств-боржників.

Звітно-виборна профспілкова конференція Донецької магістралі затвердила спеціальну резолюцію, яку було спрямовано на адресу Президента України, Прем'єр-міністра, а також голів Донецької та Луганської обласних адміністрацій з вимогою вжити негайних заходів щодо відшкодування підприємствами Донбасу заборгованості за вантажні та пасажирські перевезення. У разі невиконання справедливої вимоги залізничників, наголошувалось в офіційному зверненні, можливе припинення подачі вагонів під завантаження.

З метою ліквідації заборгованості у виплаті заробітної плати президія Ради профспілки ухвалила рішення звернутися до спілчан із пропозицією визначити форми протесту, не виключаючи навіть страйку. Таким чином, пролунав заклик до спілчан зайняти активну позицію у боротьбі за свої трудові права та інтереси.

До вищого керівництва держави направлено листа, в якому висунуто вимогу до Уряду щодо негайного прийняття рішень для повернення боргів залізницям за перевезення вантажів, що дасть можливість зняти соціальну напругу в колективах і попередити страйк.

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

На жаль, криза розв'язувалась занадто повільно. Тому на семінарі з головами профкомів первинок, який Рада провела вже на початку лютого, всебічно розглядалось питання про відповідні форми роботи профорганів.

Лідер профспілки А.Чорномаз 9 лютого 1996 року направив листа Президенту Л.Кучмі, Голові Верховної Ради О.Морозу та Прем'єр-міністру Є.Марчуку, у якому наголошувалось, що у зв'язку із заборгованістю підприємств за перевезення вантажів у сумі близько 49 трлн карбованців, що дорівнює 8-місячному фонду заробітної плати всіх залізниць, за вимогою трудових колективів скликається пленум Ради профспілки. На ньому розглядатиметься питання про порушення чинного законодавства щодо строків виплати заробітної плати та форм тиску на урядові структури. Не виключено можливості, зазначено у зверненні, про ухвалення рішення провести акції протесту, що матиме вкрай небажані наслідки для всіх.

Проте наміри владних структур до розв'язання загостреної проблеми не вселяли оптимізму. Тож у зв'язку зі стрімким погіршенням матеріального становища залізничників на пленумі Ради профспілки вже 24 квітня було прийнято Звернення до працівників галузі.

Рада профспілки запропонувала всім спілчанам об'єднати зусилля й активно боротися за свої трудові права та інтереси. Насамперед це полягало у відмові перевозити вантажі тих підприємств, які не розраховувалися з галуззю за перевезення.



ЗВЕРНЕННЯ

Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників
України до всіх працівників галузі

За три місяці 1996 року номінальна (нарахована) заробітна плата залізничників зменшилася на 22,6%, рівень інфляції за цей період - 21%, загальне зменшення заробітної плати склало 43,6%. Затримка виплат на два і більше місяців додатково знецінила зароблені залізничниками гроші ще на 11-12%.

Загалом реальна заробітна плата в березні зменшилась в порівнянні з груднем минулого року більше чим наполовину.

Головна причина - заборгованість підприємств і організацій, які не розраховуються з нами за перевезення. Всього нам винні близько 50 трильйонів карбованців, що більше заробітної плати залізничників за п'ять місяців.

Найбільший борг за підприємствами Міністерства вугільної промисловості, Міністерства промисловості, Міністерства сільського господарства і продовольства, Міністерства енергетики.

За рівнем заробітної плати залізничники відкинуті на 15-17 місце і такого стрімкого зубожіння не переживає ні одна з базових галузей в Україні.

Рада профспілки закликає всіх залізничників зайняти активну позицію в боротьбі за свої трудові права і інтереси. Страйк являється крайньою формою боротьби і профспілка змушена буде застосувати її, якщо не доб'ємося покращення життя залізничників іншими способами.

Закликаємо розпочати з відмови перевозити вантажі тих підприємств і організацій, які з нами не розраховуються.

Не будемо працювати безоплатно, не будемо витратити робочий час, здоров'я, витратити собі на збиток паливо, електроенергію, матеріали.

Рада профспілки закликає дорожні і територіальні комітети профспілки координувати цю акцію, допомагати і захищати від всіх форм тиску наших колег, які підтримують це звернення.

Поліпшити своє життя ми зможемо тільки завдяки своїм силам і рішучості, переможемо ми тільки разом!

Прийнято 24 квітня 1996 року на
десятому пленумі Ради профспілки
м.Київ

Відповідно до чинного законодавства на цьому 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 Ради 6 червня обговорила хід переговорів, запропонувавши Міністру транспорту Івану Данькевичу взяти у них участь, а організаційним ланкам усіх рівнів - підтримати вимоги профспілки проведенням акцій та інших заходів у рамках чинного законодавства.

10 липня члени президії констатували: три засідання примирної комісії не привели опонентів до згоди щодо виконання вимог профспілки. Профспілковій стороні на переговорах з Мінтрансом щодо розв'язання трудового спору ре-

комендовано продовжити пошук оптимальних рішень.

Також з ініціативи профорганізацій медичних установ галузі у травні 1996-го Рада профспілки вступила ще в один трудовий спір з Міністерством транспорту - з приводу несвоєчасної виплати заробітної плати. Однак у липні на засіданні координаційної ради голів профкомів лікувально-профілактичних закладів Укрзалізниці було ухвалено рішення відкласти проведення всезагальної акції протесту медпрацівників до 1 жовтня. І нарешті вдалося домогтися перемоги. А згодом, у жовтні, завдяки активним діям Ради профспілки та всіх профорганізацій Уряд прийняв ще одне важливе рішення - про збереження нашої галузевої медицини.

31 липня Рада профспілки уклала договір з Мінчорнобилем України про часткове фінансування санаторно-курортного лікування учасників ліквідації наслідків техногенної катастрофи та постраждалих від аварії на ЧАЕС. Йшлося про виділення на ці цілі до кінця року 20 млрд карбованців. Також Фонд соціального страхування за рахунок цього міністерства частково компенсував нашої профспілки витрати на оплату допомоги з тимчасової непрацездатності ліквідаторам і потерпілим внаслідок чорнобильської трагедії у сумі 20,4 млрд карбованців.

Цей рік знаменний ще й зародженням нашої профспілкової газети. 16 серпня 1996-го на шпальтах нового галузевого періодичного видання «Магістраль» вийшов перший номер «Вісника профспілки».



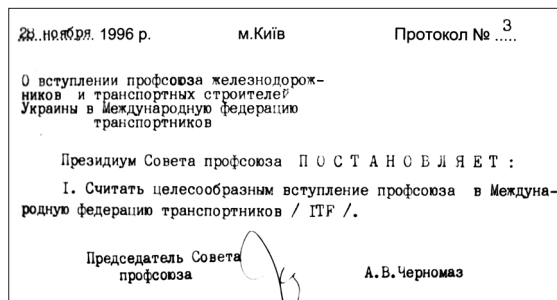


Так, крок за кроком, втілювалася в життя ідея всебічного й оперативного поширення профспілкових повідомлень у засобах масової інформації. Видання мало на меті оперативно сповіщати спільчан про роботу Ради профспілки, повідомляти її позицію з актуальних питань, висвітлювати діяльність профорганів усіх рівнів тощо.

За підсумками розгляду членами президії Ради 28 листопада питання про стан охорони праці Голови профспілки А.Чорномаз направив листа на адресу першого заступника Міністра транспорту–Генерального директора Укрзалізниці Л.Железняка, у якому, зокрема, зауважив: «К моему сожалению, члены президиума не поддержали мое предложение принять жесткие меры, включая смещение с занимаемых должностей руководителей управления охраны и организации труда...». Водночас у листі запропоновано «привлечь к ответственности, вплоть до увольнения, тех работников железных дорог, по вине которых допущен рост травматизма со смертельным исходом».

На цьому ж засіданні ухвалено постанову про примірний перелік професійних секцій та громадських комісій дорожніх комітетів профспілки. Оргвідділу Ради доручено на основі узагальненого досвіду дорпрофсожів підготувати типові положення про профсекції та комісії. До слова, ще на початку року було затверджено типову Інструкцію з організації роботи з документами в профспілкових комітетах первинок, і 3 тис. її примірників було розповсюджено на місцях.

Президія ухвалила також рішення про вступ профспілки до міжнародної федерації транспортників (ITF).



На тому ж засіданні 28 листопада президія уповноважила керівника профспілки на ведення переговорів і підписання Генеральної угоди на 1997 рік, а 16 грудня ухвалила постанову про делегування Голови профспілки залізничників і транспортних будівельників України Анатолія Чорномаза до складу Національної ради соціального партнерства.

Таким чином, наша профспілка міцно укріплює свої партнерські позиції в рамках соціального діалогу на загальнонаціональному рівні.

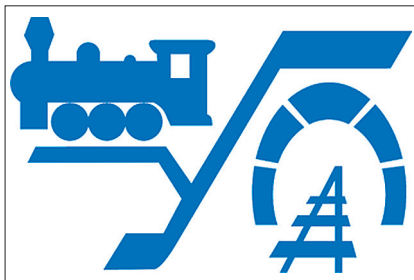
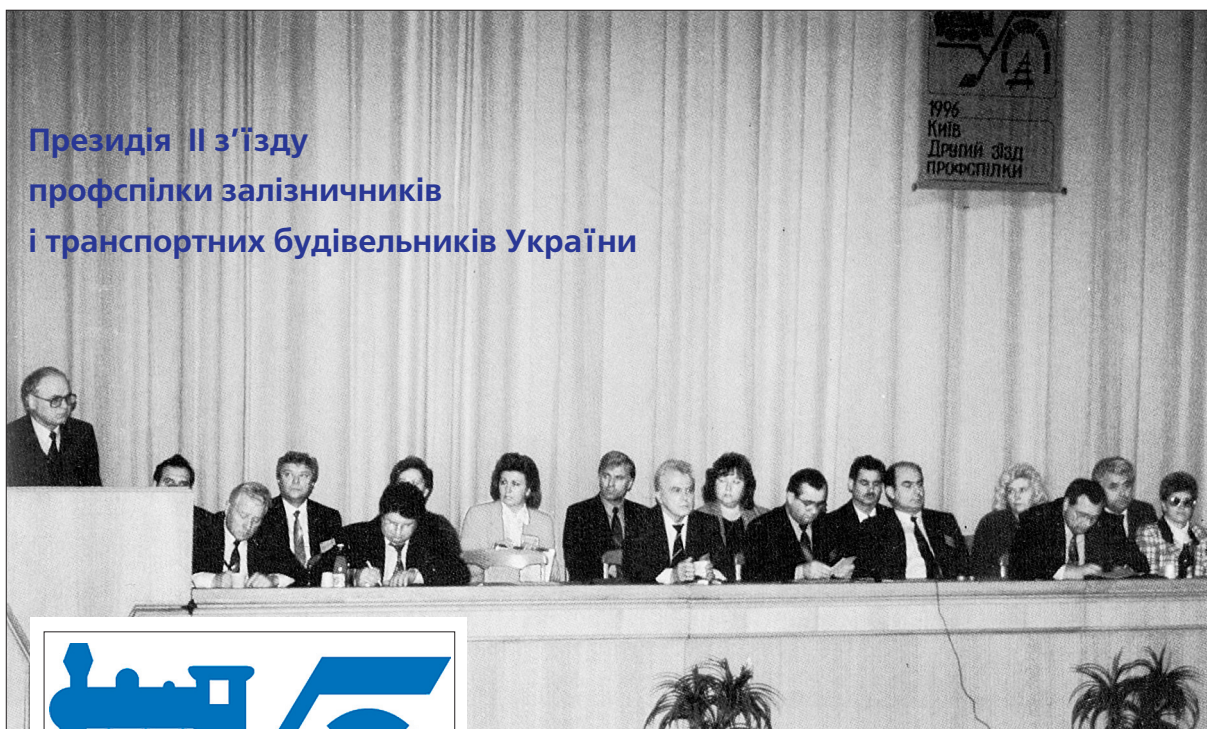


Міжнародний семінар за участі представників профспілок із України, Росії, Франції, Голландії, Канади та Бразилії, жовтень 1996 р.



II з'їзд профспілки

Президія II з'їзду профспілки залізничників і транспортних будівельників України



ВОДНОЧАС ПРОФСПІЛКА працювала над розробкою власної символіки, до того ж планувала проведення II з'їзду.

Так, на пленумі, що відбувався 24 квітня, ухвалено постанову про затвердження емблеми профспілки, яка складається зі сполучення таких елементів: паровоз, портал тунелю, шпальна решітка та стилізована буква «У».

Також на цьому засіданні було затверджено «Основні напрямки роботи Ради профспілки,

комітетів профспілки всіх рівнів у період підготовки до другого з'їзду».

А вже у другому півріччі почалася активна підготовка до II з'їзду профспілки залізничників і транспортних будівельників України.

У вересні закінчилась звітно-виборна кампанія у комітетах профспілки залізниць і підбито її підсумки.

На конференціях і зборах було обрано 250 делегатів з'їзду.

В усіх первинних організаціях обговорено проект змін до Статуту галузевої профспілки.

II з'їзд відбувся 24–25 жовтня 1996 року. Його гасло – «Будемо разом – будемо сильніші! Будемо сильніші – більшого доб'ємося!».



У головному форумі профспілки взяли участь і виступили перед його делегатами та запрошеними гостями перший віце-прем'єр-міністр Василь Дурдинець, народні депутати України, керівники Міністерства транспорту та Укрзалізниці.

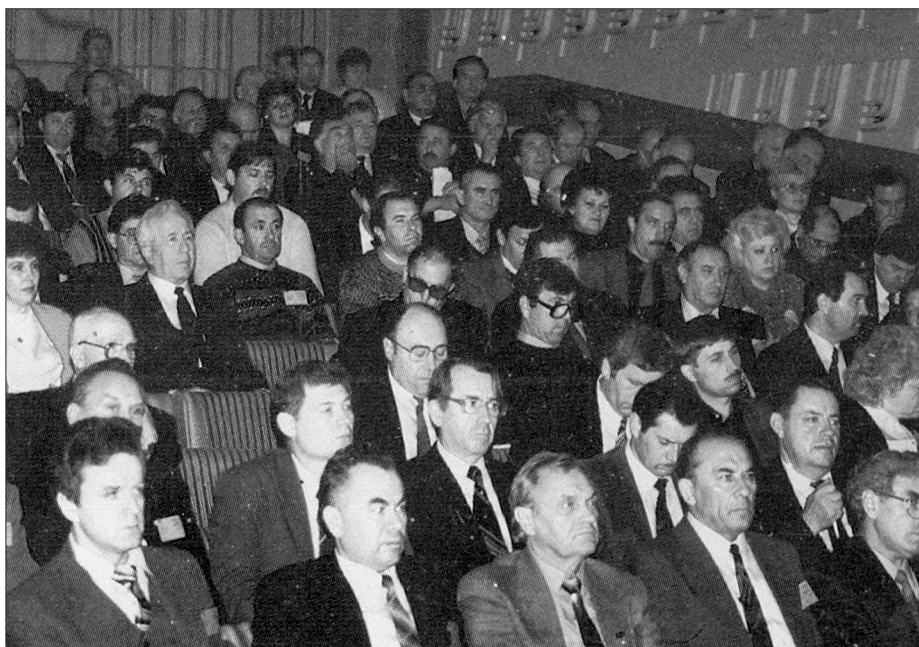


*В кулуарах з'їзду:
перший віце-прем'єр Уряду
В.Дурдинець (праворуч),
Голова Ради профспілки
А.Чорномаз*

Було всебічно обговорено звіти про роботу Ради профспілки і ревізійної комісії та визнано цю роботу за звітний період задовільною.

Внесено також зміни до Статуту профспілки і Положення про ревізійні комісії профспілки.

Делегати ухвалили постанову про цілі та основні напрямки роботи Ради профспілки на наступний період, Звернення з'їзду до Президента України, Верховної Ради та Кабінету Міністрів про державну підтримку залізничного транспорту, Заяву у зв'язку з намірами органів державного управління передати навчальні заклади залізничного транспорту Міністерству освіти України.



*Делегати
II з'їзду
профспілки,
1996 р.*





*Голови дорожніх рад ветеранів війни та праці:
Н.Донченко (Придніпровська залізниця),
П.Лєвашов (Південно-Західна), Г.Олехнович (Львівська)*

II з'їзд визначив пріоритети діяльності галузевої профспілки на 1997–2001 роки, зокрема:

- збереження досягнутого рівня – економічного, соціального і правового становища працівників галузі;



- забезпечення стабільної роботи підприємств залізничного транспорту і транспортного будівництва України, запобігання можливим соціальним конфліктам;
- збереження робочих місць і кадрового потенціалу галузі;
- надання кожному члену профспілки роботи відповідно до його кваліфікації і здібностей;
- забезпечення справедливої оплати праці;
- захист працюючих від шкідливого для здоров'я впливу виробничих чинників, створення необхідних умов і забезпечення охорони праці;

Реєстрація делегатів II з'їзду.

Голова Одеського дорпрофсожу В.Ткачов (праворуч)





- контроль за виконанням галузевих угод і колективних договорів;
- збереження галузевих соціальних пільг і гарантій, обсяг і характер яких враховував би особливості роботи залізничників, метробудівників та інших працівників галузі;
- захист кожного члена профспілки від незаконних покарань, порушень його трудових прав;
- збереження відомчої соціальної сфери;
- збереження галузевого принципу управління засобами соціального страхування;
- посилення впливу галузевої профспілки на формування сприятливої для працівників соціально-економічної діяльності підприємств залізничного транспорту і транспортного будівництва України;
- соціальна підтримка пенсіонерів та інших непрацюючих членів профспілки.

На наступне п'ятиріччя обрано новий склад колегіальних органів профспілки – Раду, її президію, Ревізійну комісію.

Головою Ради профспілки обрано Анатолія Чорномаза, заступником – Василя Леська, головою Ревізійної комісії профспілки – Івана Задорожного, завідувача фінансового відділу Одеського дорпрофсожу.

ФАКТ

Завдяки активним діям Ради профспілки та всіх профорганізацій у жовтні 1996-го Уряд прийняв рішення про збереження галузевої медицини.

У кулуарах з'їзду.

*А.Сенишин –
голова дорпрофсожу
Львівської залізниці,
В.Жарков –
голова теркому
Жмеринського
відділку
Південно-Західної,
В.Буковський –
головний інженер
Донецької залізниці,
М.Свистунов –
голова дорпрофсожу
Донецької
магістралі*



Рік в історії: 1997-й

В існуючих реаліях профспілка діяла жорстко на користь спільчан

Вагомі перемоги здобуваються завдяки рішучості, єдності і міцності профспілкових лав

ФАКТИ. ПОДІЇ. ЛЮДИ

ХОЧА ПІСЛЯ круговерті кризового початку дев'яностих цей рік вже вселяв певну надію на відносну стабільність, стан, у якому перебував залізничний транспорт України в 1997-му, можна охарактеризувати ще як доволі скрутний.

Причини цього були пов'язані із глибокою структурною кризою української економіки як наслідок розвалу єдиного господарського комплексу колишнього СРСР. У тій або іншій мірі він став заручником економічної, фінансової і правової сваволі недолугої частини нового чиновництва.

Над залізницею навис тягар розгалуженої системи грабіжницького посередництва, що буквально висмоктував життєві соки з цілої галузі.

І, напевно, найголовніше зло – руйнівна практика бартеризації.

Це заблокувало потужну галузь бартерно-заликовими схемами і паперовим сурогатом розрахунків.



ЦИТАТА

Олександр Мороз,
Голова Верховної Ради України:

*«Чим вищий рівень демократичності, тим більше зростає роль профспілок. Якщо є сьогодні спроби принизити цю роль, а вони помітні, в тому числі й з боку деяких політичних структур, то це все свідчить про небажання їх жити в демократичній, гуманістичній державі. І те, що у нас є профспілкові організації, це, я вважаю, перевага нашого суспільства. І треба всіляко їх підтримувати, розуміючи, що **це організації, які створені для людей, мусять дбати і дбають про них**».*

«Вісник профспілки»,
№ 3 (23)* 24 січня 1997 р.





Саме з цих причин Укрзалізниця втрачала мільярди гривень, її фактично було позбавлено «живих» грошей, необхідних для фінансового маневрування.

При цьому партнери по бартеру оцінювали свої товари і послуги вдвічі дорожче від їх реальної вартості. І наша галузь швидко занепадала...

Ось у таких надзвичайно складних умовах профспілкові органи – від Ради до первинок – повинні були виконувати рішення II з'їзду профспілки, що відбувся у жовтні 1996 року, щодо захисту трудових прав працівників. При цьому, незважаючи на критичні фінансові обставини, діяти наполегливо та рішуче у відстоюванні соціально-економічних інтересів сотень тисяч спілчан.

Ситуація загострювалась ще й у зв'язку з намірами Уряду істотно обмежити або ліквідувати традиційні соціальні галузеві пільги: йшлося про право на безплатний проїзд залізницею за власними потребами, повноцінну пільгову пенсію за вислугою років, збереження системи соціального страхування трудящих і членів їхніх сімей.

Тому президія Ради 22 січня виступила із Заявою, у якій Кабінету Міністрів України було запропоновано відкликати з парламенту проекти змін до законодавчих актів стосовно обмеження або скасування соціальних пільг залізничників.

Лідер профспілки А.Чорномаз звернувся з цього приводу також до Президента та Верховної Ради з проханням захистити соціальні здобутки залізничників.

Рішення президії було активно підтримано на місцях.

Так, у зверненні президії Одеського дорпрофсожу до владних державних структур було, зокрема, зазначено:

«Одесские железнодорожники мотивируют свое официальное обращение тем, что льготный проезд был введен практически с момента образования железных дорог, и в самые трудные годы никогда не ставился вопрос о его отмене, всегда учитывалась специфика работы железнодорожного транспорта и его линейное строение. В условиях полного отсутствия финансовой поддержки железных дорог Украины со стороны государства принятие данного проекта нанесет работникам не только материальный ущерб, но и моральный, так как льготный проезд был одним из стимулов работы в отрасли опытных специалистов.

Уверены в том, что здравый смысл возьмет верх, и правительство отзовет свое предложение».

**«Вісник профспілки»,
№ 6 (26)* 14 лютого 1997 р.**

На тому ж засіданні президії Ради, що проводилось 22 січня, розглядалось також друге важливе питання – «Про заходи профорганів із захисту інтересів працівників щодо оплати праці». Адже вирішення цієї «хронічної» проблеми на користь працюючих спілчан залишалось головним завданням на всіх етапах діяльності профспілки. А ситуація, порівняно із попереднім, 1996, роком не змінилася на краще: крім того, що заробітна плата залізничників не підвищувалась, існувала ще й заборгованість у її виплаті.

