



В єдності – наша сила!

Шановні колеги, друзі!

Минає чверть століття з того часу, як профспілка залізничників і транспортних будівельників розпочала свою діяльність у незалежній Україні.

Історія профспілки почалася 23 січня 1992 року, і за двадцять п'ять років спільними зусиллями вдалося зробити чимало.

Перш за все, протягом цього часу усіма передбаченими законодавством шляхами вишукувалися можливості відстоювати нашу непохитну позицію – надійно захищати трудові права та соціально-економічні інтереси спілчан.

Сьогодні важливими рядками нашої насиченої подіями історії є багатолюдні пікетування Кабінету Міністрів, Верховної Ради України, принципові трудові спори з Укрзалізницею, Урядом, Міністерством інфраструктури, різні етапи соціального діалогу, що було спрямовано на користь спілчан.

Час ставить перед нами багато викликів, і це диктує необхідність діяти рішуче і бути завжди напоготові, щоб не лише гідно протистояти труднощам, а й розраховувати перспективні кроки.

Профспілка, використовуючи набутий досвід та найкращі традиції багатьох поколінь профпрацівників й активістів – адже історія профспілкового руху на залізницях України бере витоки у далекому 1905-му, – постійно вдосконалює свою роботу, поповнюється молодими лідерами, активістами й спілчанами, з року в рік підтверджує незмінне гасло: «В єдності – наша сила!».

З повагою

**Голова профспілки
Вадим БУБНЯК**





Атрибути профспілки



Емблему профспілки залізничників і транспортних будівельників було затверджено 24 квітня 1996 року на X пленумі Ради профспілки.

У прийнятій постанові, зокрема, було вказано: «Затвердити символіку профспілки залізничників і транспортних будівельників України, що являє собою поєднання зображень наступних елементів: паровоз, портал тунелю, шпальна решітка і стилізована літера У».



Президією Ради профспілки у серпні 2001 року ухвалено Положення про Прапор профспілки, у якому зазначено:

«Затвердити Прапором профспілки прапор, що являє собою прямокутне полотнище синього кольору, із співвідношенням ширини прапора до його довжини 2:3.

На Прапорі розмістити емблему профспілки і надпис «Профспілка залізничників і транспортних будівельників України».





23 березня 2005 року на засіданні президії Ради затверджено слова і музику Гімну.

З того часу це офіційний Гімн профспілки. Він виконується на всіх офіційних, святкових, спортивних заходах профспілки та її організацій.

Слова **Марата Погребцова**

Музика **Євгена Пухлянка**

Г І М Н ПРОФСПІЛКИ

*Від глибин квітневої зорі,
Що зійшла минулого століття,
Залізниць сталевих трударі
Об'єднались проти лихоліття.*

Приспів:

*Залізнична профспілка —
Демократії гілка,
Добровільне братерство
Незалежних людей,
Нездоланна команда,
Де є право і правда,
Соціальне партнерство
Животворних ідей.*

*Незалежність слова і труда
В серці залізничному присутня,
Профспілкова істина одна —
Право на добробут і майбутнє.*

*Ми шануємо чудову мить,
Де не гасне вікопомна зірка
Хай живе на теренах століть
Професійна залізнична спілка!*





Лідери профспілки

1992–2001 роки



ЧОРНОМАЗ Анатолій Володимирович, 1937 р. н., по закінченні Харківського інституту залізничного транспорту в 1960 р. працював на різних посадах на Донецькій залізниці; з січня 1970-го обраний відповідальним секретарем, а у грудні 1974-го – головою Донецького дорпрофсожу. У 1990–1991 рр. очолював роботу зі створення галузевої профспілки. На Установчому з'їзді (січень 1992 р.) і на II з'їзді (жовтень 1996 р.) профспілки залізничників і транспортних будівельників України обирався **Головою Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України**.

2001–2015 роки



ТКАЧОВ Вадим Мар'янович, 1943 р. н., почав трудову діяльність у 14 років робітником. У 1963–1964 рр. служив у лавах Радянської Армії. У 1972–1975 рр. працював звільненим головою місцевому вагонного депо Одеса-Застава I. В 1976-му закінчив юридичний факультет Одеського держуніверситету. У 1975–1982 рр. – інструктор, завідувач відділу, заступник голови Одеського райпрофсожу (теркому), а з 1982-го по 1996-й – його голова. З 1996 р. – голова Одеського дорпрофсожу, а з квітня 2001-го по березень 2015-го – **Голова профспілки залізничників і транспортних будівельників України**.

З 2015 року дотепер



БУБНЯК Вадим Михайлович, 1961 р. н., у 1981 р. після служби в армії і навчання в Краснолиманському технічному училищі працював помічником машиніста в локомотивному депо Кондрашівська-Нова. В 1991-му закінчив Харківський інститут інженерів залізничного транспорту. З 1996-го по 2001-й працював черговим по станції Городній, ревизором руху, поїзним диспетчером, заступником начальника відділу станцій Луганської дирекції. У 2001 р. очолив Луганський терком профспілки, у 2011-му був обраний головою дорожньої профорганізації Донецької залізниці. З березня 2015-го і до сьогодні – **Голова профспілки залізничників і транспортних будівельників України**.





З 2002 року дотепер



СИНЧАК Михайло Григорович, народився у 1948 р. у родині залізничників. У 1967 — 1969 рр. служив у лавах Радянської армії. У 1979-му закінчив Дніпропетровський інститут інженерів транспорту. Працював механіком рефрижераторних поїздів, слюсарем, оглядачем вагонів, інженером, старшим інженером у вагонному депо Одеса-Застава І. У 1982–1987 рр. працював завідувачем відділу райпрофсожу Одеського відділку залізниці. У 1987 році обраний секретарем (заступником голови) цього ж райпрофсожу (теркому). У 1996–2002 рр. був першим заступником голови Одеського дорпрофсожу. З 2002-го — **перший заступник Голови профспілки залізничників і транспортних будівельників України.**

1995—2014 роки



ЛЕСЬКО Василь Сидорович, 1950 р. н. У 1972 р. закінчив Київський політехнічний інститут. З 1985 р. працював інструктором, а потім економічним радником голови Федерації профспілок України (на той час — Української ради профспілок). У 1993-му перейшов на посаду завідувача відділу соціально-трудових відносин і побутової роботи Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України. У 1995–2014 рр. обирався **заступником Голови профспілки залізничників і транспортних будівельників України.**

1999—2002 роки



МАР'ЯСОВА Олена Андріївна, 1949 р. н., після закінчення середньої школи рік працювала на Донецькому заводі точного машинобудування токарем, в 1974-му закінчила Донецький держуніверситет. Із січня 1978 р. — інструктор культвідділу, з 1988-го — завідувач оргвідділу дорпрофсожу Донецької залізниці, з червня 1997-го — заступник завідувача відділу організаційної і кадрової роботи Ради профспілки (в 2002–2007 рр. очолювала цей відділ). З 1999-го по 2002 роки — **заступник голови Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України.**

З 2014 року дотепер



МУШЕНОК Олександр Миколайович, 1967 р. н., у 1984-му закінчив середню школу й одразу почав працювати. З 1985 по 1987 р. служив у лавах Радянської армії. Має дві вищі освіти — транспортну й економічну. У 2001–2004 рр. працював у Федерації профспілок України експертом і начальником відділу зайнятості й заробітної плати. З 2004-го — провідний фахівець, а з жовтня 2005 р. — завідувач відділу соціально-трудових відносин і побутової роботи Ради профспілки. З березня 2014-го обраний **заступником Голови профспілки залізничників і транспортних будівельників України.**





Важливі події, факти

1992

Установчий (перший) з'їзд профспілки залізничників і транспортних будівельників України. Головою Ради профспілки обрано Анатолія Чорномаза.

Набула чинності перша Галузева тарифна угода. Укладено також угоди з держкорпораціями «Укрметротунельбуд» та «Укртрансбуд».

Заробітна плата залізничників була в 1,25 раза більша, ніж у галузях народного господарства України.

1993

Перший трудовий спір з Укрзалізницею: тарифні ставки та посадові оклади працівників було збільшено в 47,3 раза (рівень інфляції на той час становив 10256 %).

1994

У Галузевій угоді розширено перелік гарантій і пільг для залізничників.

Перший з'їзд залізничників України включив соціальні пропозиції Ради профспілки до своїх рішень.

1995

Вперше до Галузевої угоди включено зобов'язання Мінтрансу й Укрзалізниці про індексацію зарплати. Заробітна плата залізничників зросла у 5,4 раза.

1996

II з'їзд профспілки.

Заробітна плата залізничників зросла у 1,8 раза.

Створення «Вісника профспілки» у галузевій газеті «Магістраль». 16 серпня вийшов його перший номер.

1997

Створено професійні секції працівників за фаховою ознакою.

Прийнято рішення про вступ у колективний трудовий спір з Мінтрансом та Укрзалізницею. Завдяки рішучій позиції Ради профспілки заробітна плата залізничників з грудня підвищилась на 20 %.

Профспілку прийнято до Міжнародної федерації транспортників (МФТ).

1998

Завдяки рішучим діям збережено галузеву медицину і соцстрах.

Заробітна плата залізничників зросла у 1,2 раза.

1999

З початку року за наполяганням Ради профспілки тарифні ставки і посадові оклади підвищено на 23 %. За цим показником залізничники займали одне з перших місць в Україні.

Збережено право на додаткові відпустки за шкідливі умови праці тривалістю до 4 днів членам локомотивних бригад.

На Установчому конгресі зі створення Європейської федерації транспортників голову профспілки Анатолія Чорномаза обрано до виконкому цієї організації.

2000

III (позачерговий) з'їзд профспілки. До Статуту профспілки внесено низку змін та доповнень.

Розпочато обмін профспілкових квитків.

Вперше укладено галузеву угоду між АТ «Мостобуд» і Радою профспілки.

Відкрито офіційний сайт профспілки.

Заробітна плата залізничників зросла в 1,5 раза.





2001

У квітні на засіданні Ради профспілки Головою Ради профспілки обрано Вадима Ткачова.

IV з'їзд профспілки.

Ухвалено систему заохочення у профспілці.

Започатковано проведення виїзних днів Ради профспілки на залізничних вузлах.

Галузеву угоду вперше укладено на 5 років – 2002–2006. Підписано також першу Галузеву угоду з Мінтрансв'язку.

Впровадження добровільного медичного страхування залізничників.

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

2002

10-річний ювілей профспілки.

Вступ до Міжнародної конфедерації профспілок залізничників і транспортних будівельників країн СНД і Балтії.

У Києві проведено XII Постійну конференцію профспілок залізничників Європи.

2003

Перемогою профспілки завершилася багатомісячна боротьба за збереження галузі у загальнодержавній власності.

Розроблено і затверджено систему здійснення громадського контролю за дотриманням трудового законодавства.

Створено Федерацію профспілок транспортників України, яку очолив голова Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України Вадим Ткачов.

2004

Започатковано День профспілки залізничників і транспортних будівельників України у першу неділю серпня.

Вперше відбулись конференція профспілки та Форум молоді профспілки.

З нагоди Дня профспілки започатковано проведення спартакіад трудових колективів залізниць України. Перша Спартакіада відбулась у

Красному Лимані за участі команд з усіх магістралей. Збірна профспілки вперше взяла участь в XI Всеукраїнській спартакіаді трудящих і посіла III місце.

2005

Відзначено 100 років профспілкового руху на залізницях України (проведено святкові заходи, науково-практичну конференцію, затверджено Гімн профспілки). Видано книгу «100 років на захисті трудящих. Історія профспілкового руху залізничників і транспортних будівельників України» (в 2006-му побачило світ її нове, доповнене видання).

2006

V з'їзд профспілки. II Форум молоді.

Створено Професійний недержавний пенсійний фонд «Магістраль».

Проведено результативне масове пікетування будівлі Кабінету Міністрів України щодо збереження бюджетного фінансування галузевих медичних та навчальних закладів та зменшення відрахувань з чистого прибутку з 50 % до 15 %.

Завдяки профспілковим акціям протесту перемогою завершився і трудовий спір щодо внесення до Списку № 1 доповнення професії «машиніст електропоїздів (метрополітену)» між Радою профспілки та Урядом, вдалося зберегти соціальну сферу залізничного транспорту від передачі у комунальну власність чи на приватизацію.

Профспілкова газета стає самостійним періодичним виданням.

2007

На вимогу Ради профспілки тарифні ставки і посадові оклади підвищено на 32 % замість запланованих 25 %.

2008

У фінплані залізниць фонд оплати праці збільшено на 25 %, а рівень зарплати залізничників став в 1,33 раза більший, ніж в галузях економіки України.



**2009**

Вперше проведено форум голів первинних профорганізацій, оголошено конкурси на найкращі первинку та публікації у ЗМІ про їх діяльність.

2010

Середня заробітна плата залізничників зросла на 14,5 %.

Запроваджено профспілкове страхування від нещасних випадків на виробництві.

2011

VI з'їзд профспілки.

III форум молоді.

Профспілка довела свою репрезентативність.

2012

20-річчя з дня заснування профспілки. До ювілею видано книгу «20 років у незалежній Україні».

Розпочалася реалізація нового соціального проекту профспілки – дисконтної програми.

2013

Профспілка висунула вимоги до Укрзалізниці й Кабінету Міністрів України щодо державної підтримки залізничного транспорту та вирішення соціально-трудових проблем у галузі. Вступ до колективного трудового спору з Урядом.

Тарифні ставки і посадові оклади залізничників підвищено двічі по 5 %.

IV форум молоді профспілки.

2014

Запроваджено систему відеоконференцій профспілки.

Делегація профспілки взяла участь у всеукраїнському форумі профспілок «За гідну працю і добробут людини». Проведено мітинг та пікетування Кабміну проти антисоціальних планів Уряду.

Відзначено 10 років молодіжного руху профспілки, видано книгу «10 років молодіжному руху профспілки».

2015

На засіданні Ради профспілки 26 березня Головою профспілки обрано Вадима Бубняка.

Затверджено вимоги профспілки до Уряду й Укрзалізниці.

Тарифні ставки й посадові оклади залізничників підвищено на 5 %.

Створено первинну профспілкову організацію Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».

Профспілкою розроблено проект колективного договору ПАТ «Укрзаліниця».

До 110-річчя профспілкового руху на залізницях України проведено міжнародну науково-практичну конференцію «Виклики та перспективи соціально-економічного розвитку залізничного транспорту».

2016

Переговірний процес щодо укладення колективного договору ПАТ «Укрзаліниця».

Головна тема року – звітно-виборна кампанія під гаслом «Сильний лідер – сильна профорганізація!».

Стартувала кампанія з обміну членських профспілкових квитків на електронні.

Газета «Вісник профспілки» увійшла у ТОП-20 наймасовіших періодичних видань України, посівши другу сходинку рейтингу. Відзначено також 20-ліття з дня виходу першого номера «ВІСНИКА» у газеті «Магістраль» та 10-літнього ювілею як самостійного періодичного видання.

V форум молоді профспілки.

Відзначено 10-річчя ПНПФ «Магістраль».

VII з'їзд профспілки.

Видано книгу «25 років у незалежній Україні» до ювілею профспілки, який відзначатиметься у січні 2017 року.





Напередодні:
1990 – 1991 роки

Так починалась історія нашої профспілки...

ЗУСТРІЧ лідерів дорожніх комітетів профспілки 17 травня 1990 року в Києві поклала початок процесу створення профспілки залізничників і транспортних будівельників у сучасній Україні. У засіданні, що було проведено у цей день, брали участь голови комітетів профспілки залізниць: Донецької – А.В. Черномаз, Львівської – Ф.М. Томчук, Одеської – Л.І. Кірюшин, Південної – А.М. Бичков, Південно-Західної – М.О. Голованюк, Придніпровської – М.М. Крайняк. Саме тоді було прийнято рішення про створення Координаційної ради голів дорожніх комітетів профспілки для узгодження організаційної, економічної та соціальної діяльності дорпрофсозів України на чолі з А.Черномазом.

Час диктував необхідність визначитися із алгоритмом подальших відносин як з Федерацією профспілок України, так і з профспілковим центром у Москві. Тож Координаційна рада від самого початку брала активну й конструктивну участь у формуванні національного профспілкового центру України.

Восени цього ж року, на XV з'їзді профспілок України, голова Координаційної ради А.Черномаз, голови дорпрофсозів разом із керівниками інших галузевих профспілок підписали Декларацію про створення Федерації профспілок України (ФПУ).

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

Щоб знайти правильне рішення щодо подальшої спільної роботи протягом першої половини 1991-го дорпрофсожі України проводили активні консультації. А потужним поштовхом, який прискорив розвиток ситуації, стали політичні події наприкінці 1991 року в Москві. Тоді спроба державного перевороту, що увійшла в історію як «августовський путч», значно прискорила процеси переосмислення ролі і місця України в Радянському Союзі, розпад якого після серпневих подій став невідворотним фактом.

Сталася найважливіша історична подія: 24 серпня 1991 року Верховна Рада Української РСР прийняла Постанову «Про проголошення незалежності України».

На таке рішення не могли не відгукнутися і профспілкові організації залізничного транспорту.

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

Було створено оргкомітет з підготовки з'їзду, який очолив А.Черномаз, та комісію з розробки проекту Статуту профспілки.

Також було визначено порядок фінансування підготовки і проведення Установчого з'їзду профспілки.



До роботи організаційний комітет з підготовки Установчого з'їзду профспілки приступив 17 жовтня 1991-го. На першому його засіданні напрацьовано питання формування керівних органів – Ради профспілки та її президії. Зокрема, вирішено, що до складу Ради від кожної дорожньої профорганізації буде делеговано по 11 осіб, а до складу президії – по два представники.

Наприкінці року відбулася ще одна важлива подія: 14 грудня 1991-го Кабінет Міністрів України прийняв постанову «Про створення Державної адміністрації залізничного транспорту України». Цим документом передбачалось, що Укрзалізниця буде державним органом управління, якому доручено керування залізничним транспортом.

Таким чином, було створено господарчий орган, паритетний майбутній профспілці.

Зі спогадів лідера профспілки у 2001–2015 роках Вадима ТКАЧОВА, на той час – голови райпрофсожу Одеської залізниці і члена організаційного комітету з підготовки Установчого з'їзду...



«Початок 90-х – час народження і становлення не лише управлінського апарату Укрзалізниці, а й галузевої профспілки.

Тож не дивно, що нам доводилося вирішувати подібні питання.

Наприклад, яку назву обрати. Спочатку хотілося, щоб профспілка, підхопивши хвилю суверенітету, мала приставку «вільна» або «незалежна»: звучить, погодьтеся, красиво... Коли ж пристрасті вщухли, ми замислилися: від чого чи від кого саме ми хочемо бути вільними? Від ад-

міністрації? Але ж з адміністрацією у будь-якому випадку доведеться співпрацювати – зустрічатися з її представниками, домовлятися, шукати непохитні аргументи. Від органів влади? Але кожен громадянин країни залежний від законів, рішень державних органів влади, Конституції...

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

До речі, керівники залізниць того періоду – найбільш досвідчені фахівці – на відміну від багатьох інших роботодавців країни підтримали появу галузевої профспілки. Мотивація була простою: для гідного управління потрібен гідний учасник соціального діалогу.

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

...Перша половина 90-х – дуже непрості роки. Був час, коли ми серйозно готувалися до страйків. На деяких вузлах їх навіть було проведено.

Але саме тоді ми зрозуміли, що страйковий рух – занадто потужний і руйнівний інструмент, і його застосування в бідній країні може призвести до тяжких наслідків для її економіки.





Звісно, в результаті страйку можна чогось досягти. Та водночас економіці держави наноситься така шкода, що перемога нерідко нівелюється.

Життя показало, що складніший, але при цьому набагато дієвіший шлях – сідати за стіл переговорів. Складний – тому, що потрібно бути переконливішими, грамотнішими за опонента, знаходити такі аргументи, які неможливо заперечити. Власне, через це ми і прописали у Статуті нашої профспілки таку нову норму: керівник профорганізації будь-якого рівня, за виключенням первинки, повинен (крім необхідного досвіду роботи) мати вищу освіту. Адже за плечима у всіх керівників підприємств – інститут чи університет. А щоб отримати результат – розмовляти слід однією мовою, використовуючи однакову термінологію і переконливу аргументацію.

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

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

Згадує член цієї комісії **Михайло Сінчак** – перший заступник Голови профспілки, а на той час заступник голови райпрофсожу Одеського відділку залізниці:

«Це було непросте завдання...



Адже треба було відійти від сумнозвісного «демократического централизма», разом з тим забезпечити керованість профспілковими організаціями, єдність, спроможність до спільних дій тощо.

То був справді вкрай напружений момент, адже відпрацьовувалася велика кількість пропозицій, зауважень тощо. Це був наш перший, притому найважливіший документ, що мав регламентувати всю діяльність профспілки.

Тому крок за кроком накопичувався досвід, велися дискусії і тому подібне.

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

Про рішення почати роботу зі створення професійної спілки залізничників і транспортних будівельників України було повідомлено ЦК незалежної профспілки залізничників і транспортних будівельників у Москві.

А вже 18 грудня 1992 року відбулося друге засідання оргкомітету з підготовки і проведення Установчого з'їзду, в роботі якого взяли участь і члени комісії з розробки Статуту профспілки залізничників і транспортних будівельників України.

На тому засіданні було узгоджено остаточні тексти проектів Статуту профспілки і Положення про Ревізійну комісію профспілки.

Було також затверджено порядок забезпечення роботи Установчого з'їзду і план основних заходів з його підготовки.

Ось так починається новітня, вже 25-річна історія **профспілки залізничників і транспортних будівельників України...»**.





Створення профспілки залізничників і транспортних будівельників у незалежній Україні

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



Президія Установчого з'їзду профспілки

Документ

Дорпрофсожи железных дорог Украины ПРЕЗИДИУМЫ ПОСТАНОВЛЕНИЕ

27 сентября 1991 г. г. Донецк Пр. №-1
О СОЗДАНИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ
УКРАИНЫ!

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

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

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

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

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

Черномаз А.В.	председатель дорпрофсожа Донецкой ж.д.
Бережной Н.С.	председатель профкома Днепропетровского вагоноремонтного завода
Жадан А.В.	председатель профкома Дарницкого вагоноремонтного завода
Карпенко В.С.	зам. орготделом дорпрофсожа Юго-Западной железной дороги
Лебедев Г.П.	зам. орготделом дорпрофсожа Приднепровской железной дороги
Марьясова Е.А.	зам. орготделом дорпрофсожа Донецкой железной дороги
Преподобный В.Н.	председатель профкома локомотивного депо Золотобуна Львовской железной дороги
Савченко В.В.	заместитель председателя дорпрофсожа Львовской железной дороги
Синчук М.Г.	заместитель председателя райпрофсожа Одесского отделения дороги
Шамрай В.Р.	председатель объединенного профкома "Харьковметрострой"
Шпилевый Г.И.	заместитель председателя дорпрофсожа Одесской железной дороги
Шульгин А.М.	заместитель председателя дорпрофсожа Южной железной дороги

Комиссия работает под руководством оргкомитета.

8. Проект Устава профсоюза представить на обсуждение заседания президиумов дорпрофсожской железных дорог до 1 ноября 1991 г.

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

10. В переходный период следует:

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

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

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

12. Президиумы дорпрофсожской обращаются ко всем членам профсоюза, трудящимся железнодорожного транспорта и транспортного строительства Украины с призывом объединиться на пути дальнейшего демократического преобразования в нашем государстве, наполнения его суверенитета действительным содержанием.

Председатели дорпрофсожской железных дорог Украины:

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

Рік в історії: 1992-й

Установчий (перший) з'їзд

*Планку піднято на максимальний рівень,
і цю висоту необхідно було взяти!*

ОСЬ НАРЕШТІ ПОДІЯ, якої чекали, до якої готувалися майже рік, настала! Установчий з'їзд профспілки залізничників і транспортних будівельників України відбувся у Києві 23 січня 1992 року.

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

У порядку денному такі питання: про створення профспілки залізничників і транспортних будівельників України, її Статут, символіку та програмні принципи діяльності; вибори голови Ради профспілки та його заступників; принципи формування й управління профспілковим бюджетом і бюджетом соціального страхування; резолюції і заяви з'їзду.

З доповіддю з першого питання за дорученням організаційного комітету виступив голова дорпрофсожу Донецької залізниці, голова оргкомітету А.Чорномаз. В обговоренні взяли участь 15 осіб.

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

На посаду Голови Ради профспілки було висунуто дві кандидатури: голову дорпрофсожу Південно-Західної залізниці Миколу Олексійовича Голованюка – пленумом дорпрофсожу Південно-Західної залізниці та голову дорпрофсожу Донецької залізниці Анатолія Володимировича Чорномаза – делегатом від Львівської залізниці В.А. Хохловим.

Кандидати на посаду Голови Ради профспілки у виступах висловили своє бачення розвитку профспілки, а також відповіли на численні запитання делегатів. Більшістю голосів з'їзд ухвалив рішення проводити вибори Голови Ради профспілки відкритим голосуванням.

Свої голоси за кандидатуру А.Чорномаза віддали 167 делегатів із 206 присутніх.

М.Голованюк висловив прохання не проводити голосування за його кандидатуру, із чим з'їзд погодився.

Таким чином, **Головою Ради профспілки було обрано Анатолія Володимировича Чорномаза.**



ФАКТИ. ПОДІЇ. ЛЮДИ



Сформовано Раду профспілки, до складу якої делеговано по 11 осіб від 6 дорожніх профспілкових організацій.

До складу президії Ради профспілки, що теж була сформована за принципом прямого делегування, увійшли по два представники.

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

Визначено основні програмні завдання профспілки, принципи формування й управління профспілковим бюджетом, а також бюджетом соціального страхування.

Установчий (перший) з'їзд прийняв резолюцію «Про гарантії зайнятості залізничників і транспортних будівельників України», а також постанову «Про Заяву з'їзду».

Зі спогадів першого заступника Голови профспілки Михайла СІНЧАКА:

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

Першим важливим документом з'їзду став Статут профспілки, який закріпив положення про добровільне профспілкове членство працівників підприємств залізничного транспорту і транспортного будівництва різних форм власності.

У Статуті вказано, що профспілка діє на основі і відповідно до Конституції України, дотримуючись принципів міжнародного права і професійного руху. Також закріплено незалежність профспілки від політичних партій. Відповідно до Статуту профспілка за своїм вибором може вступати до міжнародних організацій.

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

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

Делегати Установчого (першого) з'їзду ухвалили текст Заяви на адресу вищого керівництва держави з вимогою термінового вирішення найгостріших соціально-економічних питань.

Другим основним документом для всіх профорганів стала постанова «Про програмні принципи діяльності профспілки», затверджена Установчим (першим) з'їздом, яка чітко визначила тактику й стратегію своєї діяльності: профспілка працює для захисту прав трудящих.

З'їзд прийняв стратегічне рішення: домагатися термінового укладення тарифних угод між Радою профспілки та Державною адміністрацією залізничного транспорту України, державними будівельними корпораціями за участі





представників Уряду, а на всіх підприємствах галузі – колективних договорів як основної форми соціального партнерства.

І, починаючи з 1992 року, Рада профспілки формувала робочі комісії для ведення переговорів і укладення відповідних тарифних угод. А на національному рівні лідер профспілки Анатолій Чорномаз бере участь в переговорах і укладенні Генеральної угоди, обирається членом Національної ради із соціального партнерства при Президентові України.

Установчий з'їзд профспілки ухвалив основні напрямки роботи на 1992–1996 роки.

Щодо оплати праці визначено за мету встановлення такої системи, щоб залізничники за рівнем заробітної плати займали гідне місце серед працівників галузей народного господарства України, щоб були створені та забезпечувалися у подальшому умови соціально-економічного розвитку трудових колективів.

Сформульовано необхідність в об'єктивному перегляді розмірів реальних прибутків працюючих у галузях залежно від рівня інфляції, а також висунуто вимогу наблизити рівень мінімальної заробітної плати до мінімального споживчого бюджету.

Стосовно зайнятості з'їзд одразу визначив головне завдання – збереження робочих місць, застосування принципу так званого «м'якого скорочення», під час якого припиняється прийняття на роботу нових працівників, а залізничники, звільнені за скороченням, працевлаштовуються на підприємства галузі, де їм забезпечується безкоштовна перекваліфікація і навчання, створюються нові робочі місця в підсобно-допоміжній діяльності.

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

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

Головною метою профспілки з'їзд визначив формування оптимального, найповнішого пакета соціальних пільг і гарантій працюючих, збереження і розширення галузевої соціальної сфери – медичних, лікувально-профілактичних, санаторних, оздоровчих, дитячих і навчальних закладів, відомчого житла. Визначаючи програмні цілі й завдання, з'їзд декларував їх як оптимальний на той час пакет соціально-економічних і правових гарантій залізничників і транспортних будівельників.

Через деякий час керівники профспілки визнали, що вони навіть не сподівалися на швидку реалізацію програмних цілей та завдань, адже планку було піднято на максимальний рівень, і цю висоту необхідно було взяти.





Документ

ПРОФСОЮЗ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ УКРАИНЫ

I Учредительный съезд

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Об образовании Профессионального союза

железнодорожников и транспортных строителей Украины,

его Уставе и символике

Съезд постановляет:

1. Образовать Профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей Украины.

На территории Украины Профсоюз является правопреемником Независимого профсоюза железнодорожников и транспортных строителей СССР.

2. Утвердить Устав Профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей Украины.

3. Поручить Совету профсоюза:

3.1. Доработать окончательную редакцию Устава профсоюза в соответствии с замечаниями и предложениями, принятыми съездом.

3.2. После конкурсного отбора утвердить на пленуме Совета символы профсоюза и порядок их использования.

23 января 1992 г.

Киев

Пр. № съезд -1



Делегати
Установчого
з'їзду,
1992 р.





Перша Тарифна галузева угода

Новоствореній профспілці вдалося досягти того, що більше не вийшло у жодної галузі народного господарства: відстояти більшість соціальних гарантій для залізничників!

ПОЧИНАЮЧИ роботу з підготовки першої тарифної угоди («Угода з тарифів, трудових і соціальних гарантій між Державною адміністрацією залізничного транспорту України та профспілкою залізничників і транспортних будівельників України»), Рада профспілки обрала такий алгоритм дій:

- у рамках кожного з розділів тарифної угоди формувати максимальний пакет пропозицій і вимог;
- при визначенні пріоритетів щодо загальних чи галузевих інтересів перевагу віддавати галузевим проблемам, позитивне вирішення яких призведе до поліпшення соціально-економічного становища працівників галузі;
- заради досягнення успіху в переговорах використовувати всі законні форми вирішення колективних трудових спорів і конфліктів;
- при вирішенні складних проблем звертатися за підтримкою до трудових колективів;
- методично і послідовно удосконалювати форми соціального партнерства з господарчими керівниками, підтримувати тих, які сприяють процесу поліпшення соціально-економічного становища працівників галузі та членів їхніх сімей.

Коли до 1 березня Кабінет Міністрів не задовольнив вимоги залізничників, висунуті у Заяві

Установчого з'їзду, то першими на таке ставлення Уряду до залізничників зреагували криво-різькі залізничники. Невдоволені ігноруванням з боку влади їхніх проблем, вони 3 березня створили страйковий комітет на чолі з машиністом А.Сайгаком.

Ситуація у колективах залізничників була вибухонебезпечною, й Уряд про це знав.

Проте колективи про цю подію не було вчасно поінформовано. Це і призвело до страйку працівників Нікопольського залізничного вузла 20 березня, коли рух поїздів було зупинено з 6.00 до 10.00. Того ж дня оперативно проведено галузеву селекторну нараду, на якій докладно повідомлено про зміст Тарифної угоди.

У результаті тривалих і напружених переговорів 19 березня 1992-го набула чинності перша в історії незалежної України «Угода з тарифів, трудових і соціальних гарантій між Державною адміністрацією залізничного транспорту України та профспілкою залізничників і транспортних будівельників України». Її підписали перший віце-прем'єр-міністр України К.Масик, президент Державної адміністрації залізничного транспорту України Б.Олійник і Голова Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України В.Чорномаз.



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 втра.ту 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 спеодягом, 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 навчальних 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, урахувавши 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 залізничників 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.

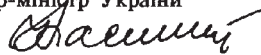
11. 2. В разі порушення взятих на себе зобов'язань, винна сторона відшкодовує збитки, завдані іншій стороні.

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

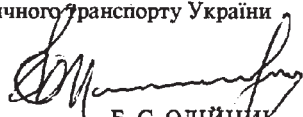
Угода укладена 19 березня 1992 року в м.Києві.

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


27.03.92р.

А.Мінченко


В.Лановий





Тарифною угодою 1992 року передбачалося одне з основних джерел фінансування потреб залізничників, а саме – підвищення тарифів на перевезення. Безумовно, це був не найкращий вихід зі становища, що склалося, але іншої можливості для одержання необхідного результату на той час не було. Адже нове джерело фінансування, визначене спільно, не давало можливості вирішити цілий ряд соціальних проблем, про що йшлося на Установчому (першому) з'їзді галузевої профспілки.

Починаючи з другого кварталу 1992 року, згідно з першою Угодою вводилося поетапне підвищення заробітної плати залізничників: спочатку – вдвічі, а потім – щоквартально, відповідно до офіційно зафіксованого зростання індексу цін на споживчі товари.

Водночас було вирішено проблеми, що роками навіть не порушувалися. Наприклад, було встановлено 40-годинну тривалість робочого тижня, а щорічна відпустка для всіх трудівників склала не менше 24 робочих днів.

За вимогою Ради профспілки до Угоди увійшли такі зобов'язання, як надання істотної матеріальної допомоги родинам загиблих на виробництві працівників. Не забули і ветеранів – їм надано пільги на проїзд у приміському залізничному транспорті, а також на отримання побутового палива.

Ось як оцінював роботу новоствореної Ради профспілки за перші 100 днів її голова Анатолій ЧОРНОМАЗ:

«Вона виконала рішення I Установчого з'їзду, що її обрав і намітив чіткі орієнтири для подальшої діяльності. Це, насамперед, вирішення питань, пов'язаних із підвищенням заробітної плати, скороченням тривалості

робочого тижня, збільшенням щорічної відпустки працівників. Адже саме ці проблеми, спрямовані на задоволення повсякденних потреб трудової людини, збереження й зміцнення її здоров'я, стали невідкладними завданнями Ради профспілки. До того ж нагальність їх розв'язання визначалася різким зниженням життєвого рівня спілчан. У лютому–березні 1992-го склалася вкрай напружена обстановка. Окремі трудові колективи оголосили передстрайкову готовність. Адже усі ми вперше зіштовхнулись з такими явищами, як «шокова терапія» й гіперінфляція... Постановою другого пленуму Ради профспілки, який відбувся 27 березня 1992 року, було визначено остаточний напрямок подальшої роботи: підтримувати гармонійні виробничі і соціально орієнтовані відносини між працівниками й адміністрацією, визнавати і шанувати права іншої сторони, сумлінно виконувати взяті на себе зобов'язання. Крім того, було визначено, що профспілка має чимало важелів впливу на роботодавців. Серед них – страйки як крайні заходи. Але цього можна уникнути за умови згуртованості профспілкових лав, реальної оцінки можливостей адміністрації і конструктивних її пропозицій».

Відбулись інші важливі події та заходи року.

Так, 12 лютого 1992-го Кабінет Міністрів прийняв постанову № 70 «Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України», а 26 листопада Президент України Л.Кравчук підписав указ «Про Міністерство транспорту України», яке створювалось для становлення та розвитку національного транспортного комплексу країни.





Цього року Рада профспілки уклала і перші галузеві угоди з державними корпораціями – «Укрметротунельбудом» та «Укртрансбудом».

Почалася також інтенсивна робота зі створення галузевого фонду соціального страхування.

Зміна форм власності, структур органів державного керування і влади, народження нового класу – власників – поставили в принципово нові умови роботу профспілок, що діяли на транспорті. Тому 8 грудня 1992 року було прийнято Декларацію про взаємодію профспілок транспортного комплексу України.



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

Усвідомлюючи необхідність тісного співробітництва, взаємної підтримки, будуючи свої відносини на принципах добровільності і рівноправності, діючи згідно зі своїми Статутами і не втручаючись у внутрішні справи один одного, керівники профспілок транспортних галузей домовилися про співпрацю щодо:

- узгодження підходів до реалізації захисних функцій в питаннях оплати праці, дотримання режимів роботи і відпочинку, охорони праці;
- підготовки і висновку галузевих тарифних угод, зайнятості і боротьби з безробіттям;
- взаємодії з державними й іншими структурами управління, Верховною Радою України, профспілками і профоб'єднаннями України;
- проведення загальних профспілкових акцій солідарності споріднених профспілок;
- налагодження контактів і співробітництва, представництва інтересів членів профспілок у міжнародних профспілкових організаціях, Міжнародній організації праці тощо.

Було також досягнуто домовленості, що для спільного вирішення проблем буде створено координаційний орган профспілок, який повинен діяти у галузі транспортного комплексу України.

Однак його було створено набагато пізніше – більше ніж через 10 років...

ФАКТ

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



Рік в історії: 1993-й

Перший трудовий спір

На початку цього року в галузі працювали 670 тис. осіб, на профспілковому обліку перебувало майже 815 тис. спілчан

1993-й виявився роком краху економіки, що призвело до повного зубожіння населення. Адже споживчі ціни виросли в 102 рази (люди старшого покоління ще пам'ятають той час, коли зарплатню одержували в мільйонах карбованців).

Через зупинку багатьох підприємств у країні спалахнуло масове безробіття...

У таких надзвичайних економічних реаліях робота залізниць була вкрай складною.

За ринкових умов господарювання їх громізка структура виявилась неконкурентоспроможною, тож нагальною проблемою стало реформування.

У січні відбулась нарада за участі начальників залізниць, відділків, заводів, голів Ради профспілки та дорожніх і територіальних профспілкових комітетів. Під час заходу його учасники обговорили, зокрема, питання зміни системи керівництва галуззю.

Підбито підсумки діяльності залізниць у 1992 році та окреслено першочергові завдання на 1993-й.

Всебічний аналіз роботи підприємств залізничного транспорту красномовно свідчив про те, що галузь перебуває у глибокій кризі: пада-

ють обсяги вантажних перевезень, а тому збільшилися збитки залізниць; з причини обмеження фонду споживання, що ввів Уряд, були відсутні кошти на закупівлю пального, рухомого складу, запчастин тощо.

ДО ТЕМИ

На початку 1993-го за безпосередньої участі керівництва нашої профспілки було підготовлено та ухвалено урядове рішення про те, що фонд споживання залізниць не зменшуватиметься через падіння обсягу перевезень.

Лібералізація цін у країні на паливо, електроенергію тощо, а також встановлення фіксованих державних тарифів на залізничні перевезення зробили їх збитковими: залізниці опинились перед загрозою банкрутства...





Крім цього, наголошувалось під час цієї січневої наради, нікого, в першу чергу, профспілкову сторону не задовольняє і рівень заробітної плати залізничників, адже все поглинув інфляційний каток...

Із книги

«100 років на захисті трудящих.

Історія профспілкового руху залізничників і транспортних будівельників України» (друге видання, 2006 р.).

«Після доповіді президента Укрзалізниці Б.С. Олійника першим узяв слово Голова Ради профспілки А.В. Чорномаз.

Він попросив присутніх подивитися на ситуацію, що склалась, очима людини, яка на свою мізерну зарплату не може навіть біологічно відновлювати сили, аби щодня працювати і забезпечувати безпеку руху поїздів.

«Ми готові, – підкреслив лідер профспілки, – конструктивно співпрацювати з адміністрацією. Але якщо керівні особи не візьмуть на себе місію відродження галузі, доведеться використати крайні заходи тиску».

Тож основну увагу профспілки протягом 1993 року було звернуто на забезпечення максимально можливого підвищення заробітної плати, адже інфляція зростала тоді справді семимильними кроками і знищувала прибутки залізничників.

Проте й у такій скрутній ситуації були певні позитивні зрушення.

Приміром, у Галузевій угоді на 1993 рік, підписаній у квітні, вдалося не лише зберегти всі пільги, передбачені Угодою попереднього року,

але й вписати у документ додаткові гарантії для працівників:

- введено щомісячну виплату надбавки за вислугу років і безкоштовний квиток для проїзду по Україні;

- передбачено зменшення на дві години робочого тижня для жінок – монтерів колії, оглядачів-ремонтників вагонів, оглядачів вагонів, слюсарів з ремонту рухомого складу. Це дало, до речі, можливість збільшити нормативну чисельність цих категорій працівників, серед яких половина жінок, ще на 5 %;

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

Радою профспілки розроблено галузеву програму надання допомоги трудівникам, які постраждали внаслідок аварії на ЧАЕС. Адже на той час працювали майже 35,6 тис. «чорнобильців»:

- на Південно-Західній магістралі – 25,7 тис.;
- Львівській – 4,2 тис.;
- Одеській 2,9 тис.;
- Донецькій та Придніпровській – по 625 осіб;
- транспортні будівельники тощо.

Водночас йшов пошук додаткових коштів на їхнє оздоровлення.

В результаті послідовної та копіткої роботи вдалося нарешті домовитися з Міністерством надзвичайних ситуацій України про виділення коштів на оздоровлення працівників-чорнобильців безпосередньо через галузеву профспілку, і ця фінансова підтримка надавалась протягом 1993–2000 років.





Починаючи з 1993 року, Міністерством виділялися також кошти і на часткову компенсацію виплат на оплату лікарняних листків працівників, постраждалих внаслідок Чорнобильської катастрофи.

Тож це було ще одним із здобутків нашої профспілки на користь спільчан, адже тоді будь-яка соціальна допомога працюючій людині була дуже важлива й своєчасна.

Але **головним завданням, безперечно, було забезпечення основної гарантії – зростання заробітної плати залізничників.**

Рада профспілки системно та принципово займалась вирішенням проблеми підвищення заробітної плати навіть в умовах надзвичайно складної економічної ситуації в країні. І спільчани всіляко підтримували такі рішучі кроки.

Так, трудові колективи залізниць звернулися до Президента України та Кабінету Міністрів з вимогою про підвищення заробітної плати в галузі.

Рада профспілки на засіданні, що відбулося 30 червня 1993 року, розглянула хід виконання цієї та інших вимог.

Із протоколу пленуму:

«Ми розуміємо, – наголосив у своєму виступі на пленумі голова Ради профспілки Анатолій Чорномаз, – що робота шахтарів не тільки надзвичайно важка, але і дуже ризикована. Тому залізничники не претендують на рівну з ними оплату праці. Однак ми – за соціальну справедливість: за таке співвідношення розмірів заробітної плати шахтарів і залізничників, яке існувало у 1990 році, тобто 64,6 %».

Слід зазначити, що на той момент країною

прокотилася хвиля шахтарських страйків, і силові засоби боротьби за свої трудові права й інтереси призводили до поступок з боку Уряду. При тому, що заробітна плата, приміром, павлоградського шахтаря, в 10–11 разів була вища за оплату праці залізничника! Адже, для порівняння, сотню тисяч карбованців коштувала тона вугілля, в той час як вартість квитків на залізничному транспорті в порівнянні з цим виглядала просто символічною. Наприклад, проїзд від Харкова до Дніпропетровська дорівнював ціні півкілограма вареної ковбаси...

Тому пленум Ради профспілки 30 червня 1993 року прийняв принципово важливе рішення – вважати незадовільними заходи, вжиті Міністерством транспорту для захисту соціально-економічних інтересів працівників галузі, та запропонував провести конференції трудових колективів і підтримати вимоги до Уряду:

- вжити необхідних заходів для стабілізації роботи залізничного транспорту України і захисту соціально-економічних інтересів працівників галузі;
- ввести з 1 липня 1993 року коефіцієнт збільшення фондів споживання залізниць і підприємств залізничного транспорту порівняно з 1991-м у 170 разів, а надалі регулювати ці коефіцієнти відповідно до зростання цін;
- звільнити залізниці і підприємства залізничного транспорту від сплати штрафів за перевищення фондів споживання за травень–червень 1993-го;
- включити виплати за вислугу років і премії працівникам до основного фонду заробітної плати.

Пленум затвердив постанову про вступ у колективний трудовий спір із Кабінетом Міністрів з 15 липня 1993 року.





Президії Ради профспілки було доручено координувати дії дорожніх комітетів для проведення узгоджених акцій.

Ситуація із розв'язання трудового конфлікту розвивалася стрімко.

Вже 4 серпня було підписано протокол засідання комісії з примирення щодо розгляду колективного трудового спору між галузевою профспілкою і Міністерством транспорту (за дорученням Кабінету Міністрів України).

Було погоджено позиції сторін щодо виконання вимог залізничників.

По-перше, вирішено, що заробітна плата залізничників, починаючи із серпня 1993 року, буде не меншою ніж 63 % від середньої заробітної плати працівників вугільної промисловості, на чому наполягала профспілка.

По-друге, виконано вимоги профспілки щодо звільнення залізниць від сплати штрафів за перевищення фонду споживання і включення виплати за вислугу років у собівартість продукції. А це означало, що відтепер виплати за вислугу років вже не залежать від наявності прибутку, тому що витрати на них погашатимуться за рахунок тарифів на перевезення.

По-третє, Уряд прийняв постанову про стабілізацію роботи залізничного транспорту і захист соціально-економічних інтересів працівників галузі.

Роботу комісії з примирення було успішно завершено.

Вимоги профспілки задоволено!

Тож у такий спосіб перший колективний трудовий спір закінчився перемогою профспілки.

У листопаді 1993-го тарифні ставки і посадові оклади залізничників було підвищено, і вони за рівнем заробітної плати вийшли на 6–7 місце серед працівників галузей народного господарства України.

Крім того, з ініціативи і за участі Ради профспілки адміністрацією Укрзалізниці було підготовлено новий наказ з питань регулювання заробітної плати (№ 85-Ц), яким ліквідовано диспропорції в оплаті праці залізничників масових професій.

Так, для членів локомотивних бригад тарифи було підвищено на 10 %, для представників інших масових професій – на 15 %, для водіїв – на 20 %.

А для працівників деяких професій замість оплати праці за тарифними ставками введено посадові оклади, які було збільшено на 15–20 %.

...На тлі того, що падіння рівня життя в Україні досягло рекордної за роки незалежності цифри, адже рівень інфляції становив 10256 %, своєчасно вжиті Радою профспілки рішучі, безкомпромісні заходи соціального захисту спільчан дозволили залізничникам відносно легше пережити фінансові та інші труднощі кризового 1993-го.

ФАКТ

Протягом 1993-го заробітна плата залізничників у цілому збільшилася у 47,3 раза порівняно з груднем попереднього року, у той час як у працівників народного господарства України вона збільшилася у 30 разів.

