

Тож тоді, у січні 1997-го, у постанові президії діяльність керівництва Укрзалізниці щодо забезпечення виплати працівникам галузі зарплати в установлені чинним законодавством терміни було визнано незадовільною і одногосно ухвалено рішення про вступ у колективний трудовий спір з Міністерством транспорту й Укрзалізницею з приводу несвоєчасної виплати зарплати.

Рада профспілки виступила з вимогою погасити заборгованість із зарплати у встановлений законодавством строк, щоб після цього розпочати переговорний процес з адміністрацією щодо підвищення тарифних ставок і окладів працівникам галузі.

На той час реальна заробітна плата українських залізничників за рахунок її номінального розміру та інфляції наприкінці 1996-го становила приблизно половину від досягнутого у грудні попереднього року. А загальна заборгованість складала більш ніж двомісячний зарплатний фонд.

Найгірше становище було на Придніпровській та Одеській магістралях, де заборгованість перевищувала майже три місяці.

«Еще более угрожающее положение на промышленных предприятиях отрасли. Ряд предприятий Укрзализпрома и Укрпромжелдортранса не выплатили зарплату своим работникам более чем за полгода, а отдельные из них не рассчитались с ними за выполненную работу даже за апрель 1996 года.

Такое положение может привести к тому, что в скором будущем будет учреждена специальная медаль для награждения особо отличившихся в долготерпении. Как видим, кандидатов на еще не учрежденную награду уже много».

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

Ці ганебні реалії провокували виникнення у трудових колективах соціальних конфліктів, що, у свою чергу, загрожувало стабільній роботі залізничного конвеєра країни.

Як приклад рішучих дій з боку профспілки наведемо телеграму, спрямовану головою Криворізької територіальної профорганізації М.Кушніром на адресу Генерального директора Укрзалізниці Леоніда Железняка та в. о. начальника Придніпровської магістралі Станіслава Суліми:

«Терком профсоюза вынужден поставить вопрос перед руководством отделения и дороги о прекращении перевозок с 1 февраля 1997 года за счет зачетов Укрзализныци. Прошу срочно оказать помощь в финансировании выплаты зарплаты железнодорожникам за октябрь 1996 года».

26 березня президія розглянула хід колективного трудового спору та погодилася з рішенням примирної комісії Мінтрансу, Укрзалізниці і Ради профспілки та запропонованим Укрзалізницею графіком погашення заборгованості із зарплати залізничникам до травня 1997 року (у цьому місяці планувалось проведення чергового засідання комісії).

Міністерству транспорту було рекомендовано посилити вимоги до господарських керівників за виконання відповідних заходів.

Але ситуація, на жаль, змінювалась занадто повільно. Проте стрімко зменшувалась частка зарплати в експлуатаційних витратах залізниць. Якщо у першому кварталі 1996-го її питома вага становила 20,5 %, то в четвертому – ледве досягнула лише 8,5 %, що красномовно свідчило про різке падіння вартості робочої сили. До того ж навіть така мізерна зарплатня виплачувалась несвоєчасно...



Стан оплати праці залізничників був домінуючим питанням і на засіданні президії Ради 26 червня.

Підбиваючи підсумки обговорення актуальної теми, враховуючи контраргументи представників Укрзалізниці, члени президії внесли до постанови такі принципові пункти, як:

- продовження колективного трудового спору до 1 вересня 1997 року, тобто до терміну погашення заборгованості з зарплати залізничникам, що було погоджено на засіданні примирної комісії Мінтрансу, Укрзалізниці і Ради профспілки;
- у зв'язку з недостатністю ефективних заходів з боку начальників деяких залізниць, які не використовували у повній мірі можливості для погашення заборгованості із зарплати, заслухати їх на засіданні президії у жовтні;
- запропонувати керівництву Укрзалізниці підвищити з 1 вересня 1997 року тарифні ставки і посадові оклади на 25 %.

Крім того, керівництву Укрзалізниці президія Ради профспілки запропонувала звільнити з посади начальника Головної медичної служби у зв'язку з порушенням ним законодавства у питаннях своєчасності виплати заробітної плати медичним працівникам. Адже заборгованість на той час становила вже 3–4 місяці.

Тож за період колективного трудового спору, за відомостями на початок липня 1997-го, заборгованість із виплати зарплати в цілому по Укрзалізниці скоротилась на 30 %. Водночас на засіданні примирної комісії Мінтрансу, Укрзалізниці та Ради профспілки, що відбулось 16 липня, профспілкова сторона висловила з приводу пасивності керівництва Південно-Західної, Львівської, Одеської та Придніпровської залізниць у вирішенні цієї наболілої пробле-

ми. До речі, виступаючи на черговому засіданні президії Ради профспілки 24 липня, очільник столичної магістралі Борис Олійник авторитетно запевнив, що боргів до 1 вересня не буде!

Зауважимо, що представники Ради профспілки категорично не погоджувалися з пропозиціями сторони роботодавців щодо погашення заборгованості із виплати зарплати залізничникам до 1 листопада, а наполягали на визначеному раніше терміні – до 1 вересня 1997 року.

Власне, цю вимогу оприлюднив голова Ради профспілки А.Чорномаз на Колегії Мінтрансу 18 липня під час розгляду питання щодо погашення заборгованості із виплати зарплати:

«Галузева профспілка не згодна з намірами Уряду розтягнути цей процес, – наголосив він, – а наполягає на погашенні заборгованості із зарплати саме до 1 вересня і одразу перейти до питання підвищення тарифних ставок і посадових окладів залізничників».

Слід також зазначити, що з'явився ще один важливий аргумент, адже 11 липня 1997-го Президент України Леонід Кучма підписав відповідне розпорядження, в якому профспілковим організаціям рекомендовано:

«...вжити заходів до недопущення права громадян на своєчасне одержання винагороди за працю під час укладання колективних договорів (угод), посилити контроль за виконанням умов цих договорів (угод), зокрема щодо своєчасного погашення заборгованості із заробітної плати працівникам підприємств та інших організацій всіх форм власності».



Так мало-помалу почали проявлятися паростки відносної нормалізації соціально-економічної ситуації в країні і, як наслідок, це позитивно відображалось на роботі нашої галузі. Її керівництво констатувало, що вже у серпні залізниці України вперше перевиконали план навантаження на 1,1 %. На стільки ж збільшився і вантажообіг. А вже у другому півріччі 1997-го в галузевій пресі, у тому числі у «Віснику профспілки», все частіше публікувалась позитивна інформація – наочне свідчення того, що відбуваються довгоочікувані стабілізаційні процеси, і всі раділи цим змінам на краще.

Однак час спливав, а позитивне рішення на користь спілчан чомусь блокувалось, що змусило профспілку зробити додаткові кроки, а згодом перейти і до рішучих заходів. Адже спілчани вірили, що наша профспілка спроможна добитися виплати кровно ними заробленого та захистити їхнє законне право на гідну оплату праці.

Тож президія Ради 28 серпня 1997 року звернулася до профкомів:

- організувати масові звернення працівників до судових органів з приводу несвоєчасної виплати заробітної плати;
- сміливіше використовувати надане ст. 45 КЗпП право висловити недовіру керівникам, які порушують трудове законодавство та не виконують зобов'язання за колдоговорами.

А на засіданні Ради профспілки наприкінці року, 27 листопада, було прийнято рішення і надіслано відповідні листи до керівництва держави та залізничного відомства про початок підготовки до страйку у випадку відмови погасити заборгованість і підвищити зарплату залізничникам.

Наголошено, що запас терпіння на мирне вирішення проблеми вичерпано...



*«Вісник профспілки»,
№ 46 (66)* 5 грудня 1997 р.*

«Рефреном от первого до последнего выступления на пленуме звучало настойчивое, порой ультимативное требование повышения тарифных ставок и должностных окладов не менее чем на 25 % с 1 декабря т. г. Вот фрагменты некоторых выступлений.

Р.Морда, голова профкому локомотивного депо Львів:

– Ми сьогодні приїхали з однією метою: вирішити питання підвищення заробітної плати!

Б.Абрамовский, начальник станции Запорожье-Левое:

– Зарплаты мизерные: не могут наши труженики на них прожить... Стыдно руководителям перед ними. В нашем регионе зарплата работников металлургических предприятий – тех же составителя, машиниста – в 2–2,5 раза выше.





А.Сварник, председатель профкома вагонного депо Иловайск:

– Ехал в купе с шахтером, разговорились. Поинтересовался он нашей зарплатой – я назвал... «За такую зарплату работаете? Да еще и молчите?!» – удивился земляк.

Так вот что скажу: нужно ультимативно подойти к решению вопроса о повышении зарплаты!

В.Шамрай, председатель объединенного профкома управления строительством «Харьковметрострой»:

– Зарплату получили только за октябрь 1996-го. Как люди выживают – одному Богу известно...

А.Жадан, председатель профкома Дарницкого вагоноремонтного завода:

– Положение заводчан бедственное... Требование о повышении зарплаты назрело!

А.Карпенко, председатель Краснолиманского теркома профсоюза:

– Железнодорожники хотят уважения к себе и все более настойчиво стремятся порвать с нищенским существованием, требуя достойной жизни.

Профкомы и теркомы на Донецкой дороге не намерены далее оставаться «пожарными» в погашении людского гнева.

В.Пидгаецкий, машинист-инструктор локомотивного депо Нижнеднепровск-Узел:

– Я часто бываю в общежитиях, вижу, что людям просто не на что жить... Такого у железнодорожников не было даже в самые трудные годы. Мириться с этим – не по совести!

В.Короткий, председатель профкома локомотивного депо Помошная:

– До тех пор, пока Совет профсоюза не подопрет нас инициативой сверху, не решится призвать к забастовке, до тех пор мы ничего не сможем добиться!

Г.Краснер, председатель профкома Одесской дистанции сигнализации и связи:

– Основная задача нынешнего пленума – требование повышения заработной платы на 25 % и не позднее 1 декабря. В противном случае он будет безрезультатным».

«Вісник профспілки»,
№ 46 (66)* 5 грудня 1997 р.

Тож було констатовано, що керівництвом Укрзалізниці не враховано пропозицію Ради профспілки підвищити залізничникам з 1 грудня 1997 року тарифні ставки й посадові оклади на 25 %.

Тому у випадку відмови адміністрації Укрзалізниці погасити заборгованість і підвищити заробітну плату до встановленого терміну прийнято рішення провести загальногалузеву попереджувальну акцію протесту.





Очевидці, напевно, пам'ятають, як, виступаючи перед учасниками пленуму в «емоційно-вибуховій» залі, перший заступник Міністра транспорту – Генеральний директор Укрзалізниці **Анатолій Слободян** зауважив:

«Понимаю боль, понимаю беду, о которых вы говорите. Я думаю, что мы все-таки решим эту проблему. В каком размере будет повышена зарплата – на 25, 15 или 10 % – не готов сегодня ответить...».

«Вісник профспілки»,
№ 46 (66)* 5 грудня 1997 р.

Разом із повідомленням про рішення президії розпочати підготовку до попереджувальної акції, про що одразу було поінформовано Президента України, Прем'єр-міністра та Генерального директора Укрзалізниці, «ВІСНИК» опублікував аргументований коментар щодо справжнього стану заробітної плати залізничників та рішучих дій Ради профспілки щодо її підвищення:

«Сложившийся в отрасли уровень заработной платы не соответствует роли железнодорожного транспорта в работе народнохозяйственного комплекса... За последние два года уровень заработной платы откатился на 27 место, в результате чего железнодорожники потеряли достойное место среди работников базовых отраслей экономики Украины... Руководители отрасли забыли главный экономический закон: длительное снижение стоимости труда приводит к ухудшению его качества. Дешевый труд – это низкий уровень его производительности, случаи брака, аварии, трав-

мы, а следовательно – огромные финансовые потери, которые снова бременем ложатся на плечи трудящихся».

А вже у 48-му номері від 19 грудня «ВІСНИК» повідомив спілчанам про завершення колективного трудового спору, адже під час чергових переговорів з А.Слободяном 11 грудня 1997-го Раді профспілки вдалося нарешті досягти вагомих позитивних результатів.

Враховуючи об'єктивні фінансові труднощі через кризу неплатежів, а також пропозиції начальників залізниць і голів дорожніх профорганізацій **досягнуто згоди щодо підвищення заробітної плати залізничників на 20 %.**

У зв'язку з ухваленням президією Ради профспілки рішення припинити трудовий спір з Укрзалізницею та Мінтрансом було скасовано призначену на 16 грудня 1997 року попереджувальну профспілкову акцію протесту.

Особливу увагу в ході переговорів було приділено об'єднанню зусиль господарських керівників і профспілкових комітетів щодо збільшення дохідності, уникнення втрат, боротьби з розкраданням та з метою забезпечення своєчасної виплати зарплати й інших належних виплат.

Президія звернулася до трудових колективів із закликом забезпечити стабільну й безперебійну роботу залізничного конвеєра країни.

ФАКТ

Завдяки цілеспрямованій, рішучій позиції Ради профспілки тарифні ставки і посадові оклади залізничників з 1 грудня 1997 року було підвищено на 20 %.

Тож вагомі перемоги можуть забезпечити лише єдність і міцність наших профспілкових лав!



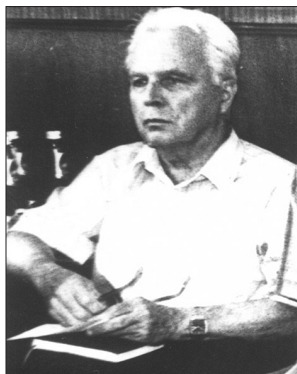
Реструктуризація галузі та вирішення проблеми зайнятості

Перш за все – захист інтересів спільчан

НА ПОРЯДКУ денному на початку 1997-го постало питання про реструктуризацію галузі. Цьому було присвячено засідання Ради профспілки, що відбулося 21 травня за участі першого заступника Міністра транспорту України – Генерального директора Укрзалізниці **Анатолія Слободяна** (на знімку праворуч).



Із доповідями виступили перший заступник Генерального директора Укрзалізниці **Юрій Федюшин** (на цьому знімку ліворуч) – «Про основні напрямки реструктуризації на залізничному транспорті України» та лідер профспілки **Анатолій Черномаз** – «Про завдання та форми роботи профспілкових комітетів у процесі реструктуризації галузі».



Пленум в основному підтримав розроблену адміністрацією Концепцію реструктуризації залізничного транспорту та затвердив відповідну постанову.

У ній містились, зокрема, такі важливі пункти, як:

- максимально можливе збереження існуючих робочих місць і створення нових в підсобно-допоміжній діяльності;
- підвищення доходів працюючих до рівня 5–6 місць серед галузей народного господарства країни;
- збереження соціального пакету пільг і гарантій;
- збереження в оптимальному обсязі соціальної сфери галузі.

При розгляді на травневому засіданні президії виконання Програми зайнятості працівників залізничного транспорту і завдань комітетів профспілки щодо збереження кадрового потенціалу галузі було відзначено, що їх в цілому виконано.

Водночас президія принципово вимагала від Укрзалізниці завершити роботу із визначення нормативної чисельності працюючих у підрозділах і привести у відповідність до реалій сьогодення технологію перевізного процесу.





«ВІСНИК» у № 23 (43) від 20 червня 1997 року у рубриці «Тема дня: точки зору» опублікував статті начальника Управління охорони і організації праці Укрзалізниці **Дмитра Денисенка** «Скорочення. Поступове» та заступника голови Ради профспілки **Василя Леська** «Сокращать или не сокращать?..».

Наведемо показові фрагменти цих статей.

Дмитро ДЕНИСЕНКО:

«На 1997 рік заплановано скоротити 34 тис. працюючих... Це дасть можливість довести чисельність працюючих до кінця року до 395 тис.

З метою виконання Постанови Кабінету Міністрів України від 20 липня 1996 року «Про заходи щодо стабілізації роботи залізниць» залізниці повинні привести чисельність працюючих у відповідність з обсягом виконуваних робіт, тобто скоротити понад 100 тис. працюючих. Ця робота буде проводитися поступово і одночасно зі створенням нових робочих місць».

Василь ЛЕСЬКО:

«Так где же истина?»

Оппоненты из Укрзалізницы утверждают, что расчеты по плану численности базируются на нормативной численности и подготовлены по методике бывшего МПС СССР. Однако за истекшие пять лет на железных дорогах Украины произошли существенные изменения, как в объемах, так и в



ВІСНИК ПРОФСПІЛКИ

залізничників і транспортних будівельників України

№ 23 (43)
20 червня 1997 р.

Висновки пресрелі ти мит Гель охорони проф-спілки, здійснені жовтнем 19-21 червня 1997 року, іє про програму зайнятості залізничників України, про реструктуризації праці та обієктах при цьому кадрового відділу.

Попередньо з 1990 року, які перевесили постійно купили: якщо в 1990 році складало 570,2 мара при-хали тем, то в 1996 році шалило до 222,4 мара, з замикались лише одна на роботу. Але контин-т

СКОРОЧЕННЯ. ПОСТУПОВЕ

— 9,6 тис. — на 1,9 тис. Південно-Західний — 9,6 тис. — на 1,6 тис. Південний — 10,5 тис. — на 1,9 тис. Львівський — 11,1 тис. — на 2,9 тис.

На 1997 рік заплановано скоротити 34 тис. працюючих, тобто на рівні зніжувати року. По зніжувати не складе: До-нецький, Придніпровський — по 6,5 тис. Південний, Південно-Західний — по 4,5 тис. Львівський — 4,5 тис., Одеський — 3,4 тис. Миколаївський — 3,4 тис.

Тема дня: точки зору

Похоче, классическое «быть или не быть?» становится сегодня актуальным на железнодорожном транспорте. И так, сокращать или не сокращать штат? Вот в чем вопрос... И волнует он не только руко-водителей, но, что особенно важно, затрагивает судьбы пи-сеч железнодорожников, опа-савшихся не сегодня-завтра остаться без работы, то есть без средств к существованию.

В связи с реструктуриза-цией на железнодорожном

12,7 тис. человек. При плано-вой численности по Украин-ным 456,9 тис. человек сред-несписочная численность ра-ботников в первом квартале составила 444,2 тысячи. Если учесть, что за данный период простои и отпуска с разре-шения администрации оставили 3,4 млн человек-дней, что, равноценно отсутствию на ра-боте в течение квартала 55,8 тис. человек, то фактическая численность в железнодорож-ной занятости составила 377,8

показывают, что необходимо сократить почти 15 тис. чело-век.

В то же время Украин-ным дорогам по сокращению численности работающих в 1997 году в количестве 34 ты-сяч человек. При этом вызы-вает сомнение целесообразность отправления людей в отпуск без сохранения зарплаты.

Учитывая сложное вы-ше, Пленум Совета профсо-юза потребовал от Украин-ных силать конкретные расчеты необходимого количества рабо-

Сокращать или не сокращать?..

транспорте Украины возникает необходимость приведения численности работающих в соот-ветствие с объемами пере-возок. По расчетам экономистов Украины, при сохране-нии ситуации на дорогах необ-ходимо сократить около 122 тис. человек, то есть каж-дого третьего железнодорож-ника. Данные расчеты базируются на цифрах уровня произво-дительности труда на желез-ных дорогах Украины в 1991 году. Если учесть, что за последние

тис. человек. В этом случае не-докомплет до плановой чис-ленности составляет 79,1 тыс. человек.

Так где же истина? Опо-ненты из Украинскими утвер-ждают, что расчеты по плану численности базируются на нормативной численности и подготовлены по методике бывшего МПС СССР. Однако за истекшие пять лет на же-лезных дорогах Украины про-изошли существенные изме-

технологии работ. Новая же методика пока не разработана...

Пленум Совета профсоюза потребо-вал от Укрзалізницы сделать конкретные расчеты необходимого коли-чества работающих и только после этого окончательно решать вопрос приведения численности в соответст-вие с объемами перевозок».

Водночас на магістралях у практичній площині вирішувались проблеми зайнятості.

Так, на Донецькій минулого року понад за-планованих 3458 було створено ще 15 додатко-вих робочих місць. Зрозуміло, що небагато, але на той час це було дуже важливо, тому всіляко підтримувались кроки адміністрації щодо ак-тивного розвитку підсобно-допоміжної діяль-ності.

На Придніпровській, враховуючи, що спеці-альність оглядача вагонів – дефіцитна, знайшли оптимальний вихід: організували тримісячні курси навчання для тих працівників, які ризику-вали потрапити під скорочення, з обов'язковим наступним проходженням ними практики без-посередньо на виробництві.





18 липня під головуванням в. о. міністра Леоніда Костюченка відбулось засідання колегії Мінтрансу, під час якого, зокрема, було розглянуто актуальне питання щодо Концепції реструктуризації на залізничному транспорті.

Позицію профспілки з цього приводу висловив її лідер Анатолій Чорномаз:

«Предполагаемое сокращение численности работающих на 135 тыс. человек должно быть произведено естественным путем, за счет добровольного увольнения работающих, либо должны быть разработаны и реализованы реальные программы создания новых рабочих мест в подсобно-вспомогательной деятельности, переобучения и переквалификации, перемещения высвобождаемых на родственные предприятия.

*Профсоюз обусловил свою поддержку Концепции реструктуризации **требованием**, чтобы она реализовывалась только после разработки Укрзализныцей и согласования с профсоюзом новых показателей нормативной численности по всем отраслям.*

Профсоюз категорически против того, чтобы сокращение численности происходило за счет упрощения технологии, интенсификации работы, повышения уровня вредных воздействий на человека, ухудшения условий и норм охраны труда».

У зв'язку зі змінами у структурі управління залізничним транспортом – скасуванням відділків залізниць на Південній залізниці, президія Ради профспілки ухвалила рішення про створення територіальних відділів дорпрофсожів.

Затверджено примірне Положення про територіальний відділ дорпрофсожу.

Однак на травневому пленумі Ради профспілки було ухвалено рішення про збереження на період реструктуризації галузі існуючої структури профспілкових органів.

Проте на засіданні організаційно-масової комісії Ради профспілки 20 серпня проведено тематичну дискусію. Обговорювалось, якою буде структура профспілки, чи буде вона змінюватися адекватно та гнучко відповідно до змін у господарській структурі, чи на якийсь час ще зберігатиметься в теперішньому вигляді.

Питання справді складне та болісне, тому обговорення відбувалось відповідно до ситуації – досить напружено.

Розуміючи, що змін не уникнути, члени комісії дійшли висновку, що міняти структуру потрібно, але робити це слід поетапно – там, де створено умови для цього і досягнуто порозуміння з боку теркомів, а також первинок, які вони обслуговують.

З цією метою комісія розробила декілька можливих варіантів. Напрацьовані аналітичні матеріали було надано для подальшого розгляду президії Ради профспілки.



Радяться члени оргмасової комісії Ради профспілки...



Рада профспілки завжди тримає руку на пульсі важливих рішень, які тим чи іншим чином стосуються соціально-економічного захисту спілчан. Ось один з багатьох прикладів тому. Починаючи з 1 січня 1997 року набув чинності Закон України «Про відпустки». **Тож при внесенні змін і доповнень до Галузевої угоди у зв'язку з його прийняттям Раді профспілки вдалося зберегти розмір основної відпустки для залізничників – 24 робочих (28 календарних) дні, у той час як в Україні основну відпустку було встановлено тривалістю 24 календарних дні.**

Того року успішно вирішено також ще одну нагальну проблему. У зв'язку з тим, що постановою Кабінету Міністрів України від 17 листопада 1997 року, № 1290 майже вдвічі зменшено тривалість додаткових відпусток за роботу у важких і шкідливих умовах, **профспілка відстояла інтереси своїх спілчан.** З метою недопущення зниження рівня соціального захисту працівників – збереження тривалості додаткових відпусток за працю у важких і шкідливих умовах – **колективними договорами залізниць було передбачено надавати такі відпустки за рахунок власних коштів.**

18 жовтня укладено Генеральну угоду між Урядом та профспілками. Від Уряду підпис під документом поставив Прем'єр-міністр В.Пустойтенко, від роботодавців (вперше) – перший віце-президент Українського союзу промисловців і підприємців (УСПП) В.Щелкунов, від профспілок – керівники 12 профоб'єднань, у тому числі голова Ради профспілки залізничників і транспортних будівельників України А.Чорномаз.

Важливою подією у профспілковому русі молодії незалежної країни став III з'їзд Федерації

профспілок України, що відбувся наприкінці вересня 1997-го. У роботі цього представницького форуму, перед делегатами якого виступили перші керівники держави, взяла участь і делегація профспілки залізничників і транспортних будівельників на чолі з її лідером А.Чорномазом. Адже багато уваги приділялось солідарним зусиллям у вирішенні нагальних соціальних проблем на користь усіх спілчан.

Показово, що у день відкриття з'їзду стало відомо про безстроковий страйк працівників освіти 33 навчальних закладів Керчі, які не отримували заробітну плату 10 місяців поспіль. Проте реакція урядовців була вражаюче миттєвою: віце-прем'єр-міністр Микола Білоблцький у своєму лаконічному виступі повідомив про оперативне вирішення гострого питання: кошти на виплату зарплати освітянам перераховано! Заборгованість, наголосив високопосадовець, було допущено через прорахунки місцевих бюджетів.

Цей приклад яскраво підкреслив силу профспілкового руху та зміцнив прагнення залізничників до позитивного вирішення існуючих в нашій галузі проблем.

ЦИТАТА

«Прозвучавшая в выступлениях многих делегатов острая критика по поводу ослабления наступательности профсоюзного движения направлена была, однако, не на разлад в профобъединении. Она, скорее, еще более цементировала его основание – общее объединяющее начало: заботу о трудящихся и ответственность за то, что профсоюзам поручено защищать их права и интересы».

«Вісник профспілки»,
№ 41 (61)* 31 жовтня 1997 р.



Вагомою перемогою всеукраїнських профспілок, у тому числі за активної підтримки з боку потужної і впливової на національному рівні профспілки залізничників і транспортних будівельників України, є те, що спільними зусиллями вдалось зберегти від руйнування соціальне страхування. Адже в червні комітет Верховної Ради з питань фінансів і банківської діяльності підготував остаточну редакцію прийнятого у першому читанні законопроекту «Про збір на обов'язкове соціальне страхування», в якому, зокрема, передбачалось **встановити збір у розмірі 4 %, у тому числі 1 % на обов'язкове соціальне страхування на випадок безробіття.**

Це означало, що надходження до Фонду соцстраху, у разі ухвалення зазначеного проекту Закону, будуть складати всього 3 %.

Законопроектом передбачалось також, що управління коштами Фонду здійснюватиметься відповідним державним органом, визначеним Кабміном.

Реакція була стрімкою: від Ради профспілки та профорганізацій з місць на адресу профільного комітету Верховної Ради було спрямовано численні листи, телеграми, факси та інші звернення.

І наприкінці червня після тривалих дискусій, полярних поглядів, звинувачень на адресу профспілок парламент нарешті «здався»: розмір відрхувань на соціальне страхування залишився незмінним, а відрхування 1 % за рахунок Фонду соцстраху не направлятиметься до Фонду зайнятості.

Таким чином вдалося уникнути вкрай негативних перспектив: збережено можливість своєчасно і в належному обсязі виплачувати допомогу з соцстрахування, організо-

увати санаторно-курортне лікування, дитяче оздоровлення, здійснювати фінансування санаторіїв-профілакторіїв тощо.

Рада профспілки та її організаційні ланки постійно опікувались організацією оздоровлення дітей спілчан. Позитивні підсумки сезону-1997 красномовно свідчили про цю турботу.

Так, влітку в 39 відомчих оздоровчих закладах за пільговими путівками відпочили загалом 30 тис. школярів. Дітлахам було створено добрі умови для відпочинку і розвитку: 27 бібліотек, 26 кіно- та 34 спортзали, 10 басейнів, 37 медичних кабінетів тощо.

У 1997 році було започатковано підготовку збірників із серії «Нормативна база діяльності профспілки». Їх матеріали розраховані на використання у практичній роботі профспілковими комітетами всіх рівнів, їх комісіями та уповноваженими трудових колективів з питань охорони праці. Збірники надсилались на адресу дорпрофсозів і теркомів із подальшим розповсюдженням по первинках.

Так, виданням Кодексу законів про працю Рада розпочала забезпечення профкомів нормативними документами щодо діяльності профспілки.



Члени президії Ради профспілки



Створення професійних секцій Ради профспілки

Головне завдання – представництво інтересів працівників за професіями

ПРІОРИТЕТНИМ принципом роботи у звітному періоді після II з'їзду профспілки, який проведено у 1996-му, була організація представництва трудових інтересів окремих професій і соціальних категорій.

Так, у зв'язку з процесом структурної реорганізації залізничного транспорту, значними змінами у господарському управлінні транспортним будівництвом і промисловістю галузі в 1997 році у складі Ради профспілки було створено 12 професійних секцій.

Відбулися їх перші засідання.

Напередодні президія затвердила Положення про новостворені професійні секції, яке було погоджено з керівництвом Укрзалізниці.

Їх діяльність завдяки активному старту на початку своєї каденції сприяла своєчасному виявленню гострих соціальних проблем і неодноразово допомагала оперативно вживати заходів щодо їх усунення.

Тож Рада профспілки отримала справді унікальну можливість глибше вивчати стан справ у господарствах, більше впливати на політику го-

ловних управлінь Укрзалізниці з питань оплати, нормування й охорони праці тощо.

У багатьох випадках профсекції Ради профспілки висували вимоги щодо скасування документів, які звужували соціально-економічні гарантії працівників.

З їх ініціативи актуальні питання, що безпосередньо стосувалися сфери трудових інтересів окремих професійних груп, неодноразово розглядалися на засіданнях президії Ради профспілки.

ЦИТАТА

«В руководстве секций – грамотные, настойчивые, активные люди.

Хочется надеяться, что полученные ими знания и информативные материалы послужат главному – квалифицированной защите интересов членов профсоюза».

«Вісник профспілки»,
№ 30 (50)* 15 серпня 1997 р.





Члени профсекції працівників підприємств зв'язку, енергетики та обчислювальної техніки жваво обговорюють підсумки чергового засідання...



Голова Ради профспілки А.Чорномаз спілкується з членами профсекції працівників локомотивного господарства



Засідання профсекції працівників вагонного господарства

ПОЗИТИВ РОКУ

Верховна Рада 20 червня скасувала необхідність прописки при прийнятті на роботу, проголосувавши ухвалення в цілому закону про внесення відповідних змін у Кодекс України про адміністративні порушення.

Згідно з рішенням Парламенту особу, прописану в одному місті, можуть взяти на роботу в іншому. При цьому зазначено, що коли наймач бере на роботу людину без прописки, то ні роботодавець, ні працівник не несуть за це відповідальності.

Це був справжній прорив, адже відтепер згідно із внесеними у Кодекс змінами це не вважалось порушенням паспортного режиму, і багато людей в умовах прогресуючого безробіття мали можливість працевлаштуватися на будь-якому підприємстві країни.





У сім'ї Міжнародної федерації транспортників

*Профспілка впевнено виходить
на міжнародну арену,
отримуючи солідарну підтримку
у боротьбі за трудові права й інтереси спільчан*

1997-й виявився знаковим у міжнародній діяльності, адже на засіданні Виконавчого комітету Міжнародної федерації транспортників (МФТ), що проходило 23–24 жовтня, профспілку залізничників і транспортних будівельників України прийнято до її членів.



МФТ налічує у своєму складі 500 профспілок із 120 країн світу. Наша галузева профспілка активно спирається на досвід зарубіжних колег.

Так, на початку жовтня нас відвідала делегація профспілки залізничників Греції, і з нею зустрілися члени професійної секції працівників служб перевезень, вантажної та комерційної роботи, засідання якої проходило у той час.

Відбувся корисний обмін думками щодо злободенних проблем. Приміром, про проф-

спілкову структуру, механізм ухвалення тристоронніх угод: профспілка – роботодавець – уряд тощо.

До речі, на актуальне запитання про методи відстоювання трудових прав спільчан зарубіжні колеги відповіли лаконічно: якщо щось не влаштовує – оголошуються страйки, в яких беруть участь до 95 % (!) членів профспілки.

Цікавими для нас були й такі моменти у відповідях: пенсія грецьких залізничників з 35-річним стажем становить 80 % їхньої заробітної плати (у середньому за останні п'ять років); відпустка – 25 оплачуваних днів; робочий тиждень (п'ятиденний) – 40-годинний; у працівників безкоштовний залізничний квиток країною та раз на рік – по Європі; існують певні пільги і для членів їхніх сімей...

На думку представників обох сторін, ця перша зустріч на міжнародному рівні була плідною та дуже корисною.

Справді, вже незабаром наша профспілка відчула міцну солідарну підтримку у боротьбі за соціально-економічні інтереси спільчан від колег як далекого, так і близького зарубіжжя.



Так, під час конгресу Міжнародної конфедерації профспілок залізничників і транспортних будівельників країн СНД і Балтії, що відбувався 1–2 грудня у Вітебську (Білорусь), делегати ухвалили Резолюцію про солідарну підтримку українських залізничників у трудовому спорі з Урядом і державною адміністрацією залізничного транспорту з приводу вимоги про підвищення заробітної плати.

Вагому підтримку з цього приводу оперативно надала й Міжнародна федерація транспортників.

Заступник Генерального секретаря Міжнародної федерації транспортників Г.БРОТЕРС спрямував 5 грудня відповідне звернення на адресу керівництва нашої країни та Укрзалізниці.

Зокрема, МФТ рекомендувала керівництву відомства терміново і повністю погасити працівникам заборгованість із зарплати, наголосивши на категоричній неприпустимості невивлати зарплати працівникам такого важливого державного підприємства.

**Президенту України
Кабинету Міністрів України
Государственной администрации
железнодорожного транспорта Украины**
5 декабря 1997 г.

УВАЖАЕМЫЕ ГОСПОДА!

Обращаюсь к Вам в интересах Совета профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Украины, который принят в Международную Федерацию транспортников.

Мы чрезвычайно обеспокоены тем фактом, что Укрзалізниця должна своим работникам около 32 миллионов гривен в виде заработной платы. Решение трехсторонней примирительной комиссии по выплате работникам долга до 1 сентября сего года не было выполнено и фактически зарплата выплачивается несвоевременно.

Положение, когда работникам такого важного государственного предприятия не выплачивают заработную плату, является недопустимым. Не удивительно, что Совет профсоюза в качестве вынужденной меры решил объявить забастовку, чтобы заставить Укрзалізницю выполнять свои обязательства.

Международная федерация транспортников настоятельно советует Вам в срочном порядке вмешаться с тем, чтобы разрешить эту ситуацию и гарантировать, что долг работникам Укрзалізницы будет выплачен полностью.

**С уважением Грахам БРОТЕРС,
заместитель Генерального секретаря
Международной Федерации транспортников
Лондон.**

**«Вісник профспілки»,
№ 47 (67)* 12 грудня 1997 р.**



Гласність і навчання – складові успіху

ФАКТИ. ПОДІЇ. ЛЮДИ

*Ексклюзивна профспілкова інформація –
у «Віснику»!*

ЧАС ВИМАГАВ концентрації зусиль і всіх профспілкових ресурсів для подальшої правозахисної та іншої діяльності. Колега актив потрібно було належно навчати головному – як ефективно захищати трудові права й інтереси спілчан. З цією метою було розроблено і президією Ради профспілки затверджено Систему навчання профспілкових кадрів та активу як програмний документ для профорганів усіх рівнів.

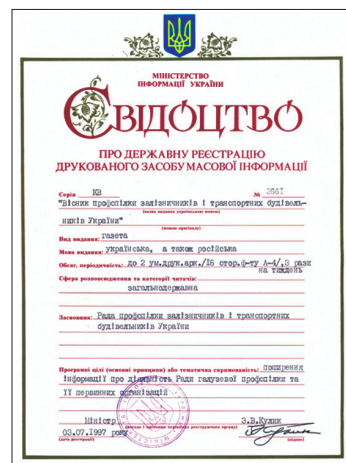
Згідно з ним навчання надавався пріоритет серед інших напрямків організаційно-масової роботи профспілкових органів.

Водночас було ухвалено і Систему інформаційного забезпечення діяльності профспілки – також як один із першочергових напрямів роботи у сучасних умовах.

Тобто з боку керівництва Ради профспілки

гласності стало приділятися значно більше уваги, для чого у повну силу почав використовуватися такий ефективний інформаційний ресурс, яким крок за кроком ставав «Вісник профспілки». Його номери виходили щотижня на одній зі шпальт галузевого видання «Магістраль». Тож читачі-спілчани мали можливість оперативно дізнаватись про актуальні профспілкові новини саме з преси.

Важлива подія сталася 3 липня 1997-го: Рада профспілки отримала Свідцтво про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації – інформаційного бюлетеня «Вісник профспілки залізничників і транспортних будівельників України».



*А. Чорномаз виступає
перед колегами
під час одного із
навчальних семінарів...*

Сповістивши про це в ювілейному, 50-му номері, «ВІСНИК» опублікував також звернення лідера профспілки Анатолія Черномаза до читачів-спілчан – «Год поисков и работы: первые итоги».

Анатолій ЧЕРНОМАЗ, председатель Совета профсоюза:

Год поисков и работы: первые итоги

Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

Сегодня выходит юбилейный, пятидесятый выпуск «Вісника». Прошел год поисков, год работы журналистов и работников Совета по отработке первенца информационной деятельности нашего профсоюза.

Мы старались сделать каждый номер интересным, насыщенным информацией, полезной для профсоюзных работников и профактивистов.

Постепенно увеличивается объем материалов для публи-

кации, определились наиболее важные и нужные для читателей темы.

Президиум Совета профсоюза намерен в обозримом будущем, по мере наполнения финансовых средств, перейти к выпуску «Вісника» как самостоятельного периодического издания. Первый шаг уже сделан: 3 июля 1997 года за № 2661 Министерством информации Украины зарегистрирована газета «Вісник профспілки залізничників і транспортних будівельників України». Программные цели и тематическая направленность

издания — распространение информации о деятельности отраслевого профсоюза и его первичных организаций.

Поздравляем всех читателей «Вісника» и тех, кто помогает его делать. Совет профсоюза выражает особую признательность за помощь в налаживании издания «Вісника» главному редактору «Магістралі» Петру Йосифовичу Москаленко, его заместителю Тамаре Андреевне Мухоминой, всем сотрудникам газеты железнодорожников Украины.

Із номера в номер «Вісник» повідомляв про різноманітні заходи, зокрема, системне навчання голів профкомів, правових і технічних інспекторів праці, фінансових фахівців, працівників дорожніх і територіальних комітетів, які відповідали за організаційну роботу, голів дорпрофсожів і теркомів (триденні семінари для них було проведено у лютому, березні та квітні), а також інших категорій профпрацівників.

Водночас організовувалась така ж робота й на рівні дорпрофсожів і теркомів (райпрофсожів), які проводили навчання для голів первинок та активу.

Інформаційну ініціативу Ради першим підхопив Одеський дорожній комітет профспілки, підготувавши та видавши у липні перший і другий номери «Информационного вестника Одесского дорпрофсожа».

Друкувались вони у дорпрофсожі на різнографі накладом 1500 примірників. Втім, на думку заступника голови дорпрофсожу Михайла Сінчака, можливості цього сучасного цифрового копіювального апарату безмежні, тож тираж збільшуватиметься!

ЦИТАТА

Вадим Ткачов,

голова Одеського дорпрофсожу:

«Необходимость выпуска «Вестника» продиктована самой жизнью — информационным «голодом» низовых профорганизаций. Мы намерены расширить диапазон предоставляемой читателям информации, дополняя ее материалами практического характера, обмена опытом работы по защите интересов трудящихся и др. Мы искренне надеемся, что «Информационный вестник Одесского дорпрофсожа» обретет свою читательскую аудиторию и будет способствовать активизации профсоюзной работы».

«Вісник профспілки»,

№ 33 (53)* 5 вересня 1997 р.

У вересні та жовтні побачили світ перші номери «Інформаційно-консультаційного вісника» і «Профсоюзного вестника» дорпрофсожів Львівської та Донецької залізниць, наклад яких оперативно розповсюджено по теркомах і первинках.



Рік в історії: 1998-й

В активі — збереження галузевої медицини та управління коштами соцстраху

Профспілка принципово відстоювала збереження важливих об'єктів соціальної сфери, необхідних для забезпечення працездатності трудівників

В ІСТОРИЧНИЙ ретроспективі 1998-й запам'ятався роком надій та, на жаль, великих розчарувань, адже економічна ситуація в країні анітрохи не змінилась на краще. Вона залишалась дуже складною: повсюди тривали скорочення працівників, заробітна плата і надалі виплачувалась із затримками, робилися спроби наступу роботодавців на соціальні гарантії трудящих тощо.

Профспілка не могла залишатися осторонь цих процесів, докладаючи максимум зусиль для захисту трудових інтересів працівників галузі.

Так, у зв'язку з порушенням конституційних прав, падінням життєвого рівня, зростання безробіття тощо разом із іншими спілчанами залізничники вийшли 19 лютого на Всеукраїнську акцію протесту, організовану Федерацією профспілок України.

Метою цих масових солідарних заходів, що пройшли у багатьох містах, було привернення

уваги державної влади, органів самоврядування та роботодавців до найгостріших соціально-економічних проблем у суспільстві.

ЦИТАТА

«Позиция в вопросах сохранения ведомственной медицины и физкультурно-оздоровительных объектов, десятилетиями создававшихся и на развитие которых жертвовались немалые средства – в счет все той же зарплаты тружеников отраслей – принципиальна: эту их последнюю защитную оболочку профсоюз намерен сохранить любой ценой».

**Прес-реліз
Ради профспілки
для дорожніх газет
від 7 квітня 1998 р.**





У Києві спілчани-залізничники маніфестували у складі делегацій областей. Найбільш активними, до речі, були представники Одеської дорожньої профорганізації, які пройшли вулицями столиці окремою колоною.

На вимоги учасників масштабної акції протесту Главою держави було надано відповідні розпорядження щодо першочергового розв'язання актуальних проблем, висунутих рішуче налаштованими протестувальниками.

Перехід економіки України на ринкові умови господарювання вимагав і принципово нових підходів у оплаті праці. Натомість по всій країні відбувалася деформація структури заробітної плати, набувало поширення встановлення доплат і надбавок без збільшення тарифу. Все менш помітною ставала різниця між заробітком робітників і фахівців, а система преміювання перестала відігравати стимулюючу роль, поступово втрачаючи зв'язок між рівнем премії та якістю роботи.

Не стала виключенням і наша галузь.

Особливо тривожним для залізничників стало так зване приведення контингенту працівників у відповідність до виконуваного обсягу робіт, тобто скорочення.

Оскільки цей процес не мав під собою жодних економічних обґрунтувань, Голова Ради профспілки А.Чорномаз на початку травня звернувся до першого заступника Міністра транспорту – Генерального директора Укрзалізниці А.Слободяна з пропозицією призупинити вказівку щодо вивільнення контингенту працівників основної діяльності до того часу, як буде розроблено нормативи чисельності. І лише після їх узгодження з профспілкою у встановле-

ному порядку розглядати це питання по господарствах залізниць.

Слід також нагадати, що 29 січня президія Ради профспілки ухвалила рішення звернутися до керівництва Укрзалізниці з вимогою вжити невідкладних і дієвих заходів щодо налагодження в галузі організації нормування праці та створення галузевих нормативних документів із всебічним вивченням питання на науковому рівні та апробацією їх на підприємствах.

Таку саму позицію Голова Ради профспілки А.Чорномаз висловив у своєму виступі перед делегатами Міжнародної науково-практичної конференції з проблем галузевої реструктуризації, що проходила у рамках засідання Ради залізничного транспорту країн СНД і Балтії.

Він зазначив при цьому, що у прагненні до соціально-економічного захисту спілчан профспілка залізничників і транспортних будівельників України має намір використовувати всі засоби тиску на адміністрацію.

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

Питання нормування праці неодноразово порушувалось перед керівництвом Укрзалізниці.

Тож за вимогою Ради профспілки було створено нормативно-дослідницькі групи праці при головних управліннях колійного, вагонного, локомотивного господарств, зв'язку й енергетики.





За цей період ними переглянуто і розроблено для використання в галузі 36 нормативних документів, які було погоджено з Радою профспілки.

У відповідь на намір Укрзалізниці збільшити перелік професій, з якими застосовується контрактна форма трудового договору, Рада профспілки направила на адресу керівництва адміністрації листа з категоричною незгодою, мотивуючи свою позицію тим, що це є порушенням чинного трудового законодавства і Галузевої угоди.

На порядку денному вкрай гостро постало питання, по-перше, збереження галузевих медзакладів, і, по-друге, забезпечення їх ефективної роботи.

Варто зазначити, що для управління медичними закладами залізничного транспорту на лікарську службу Південно-Західної магістралі було покладено функції Головної медичної служби Укрзалізниці.

Внаслідок того, що за останні роки ускладнилася діяльність відомчої медицини, зокрема, знову зросли борги із заробітної плати медикам, збільшилась кількість фінансових порушень у лікувальних закладах, ігнорувались вимоги Галузевої угоди про неприпустимість підміни безплатної медичної допомоги залізничникам платними послугами, а керівництво служби замість того, щоб предметно займатися організацією медичного обслуговування залізничників, зосередилось на комерційній діяльності, президія Ради профспілки висловила недовіру начальнику Головної медичної служби Укрзалізниці та визнала незадовільною роботу цієї служби щодо медичного обслуговування

залізничників і соціального захисту медпрацівників.

Головна медична служба Укрзалізниці не зміла ефективно займатися відомчими медустановами й у повній мірі координувати діяльність лікарських служб усіх залізниць.

Тож цілком послідовною та відповідальною реакцією Укрзалізниці на принципове рішення президії Ради профспілки став наказ першого заступника Міністра транспорту – Генерального директора Укрзалізниці А.Слободяна від 18 лютого 1998 року про ліквідацію Головної лікарської служби у тому вигляді, в якому вона існувала, і передбачення створення підрозділу, який координуватиме діяльність лікарських служб залізниць України.

Такі структурні зміни в управлінні лікувальними установами галузі, на погляд Ради профспілки, сприятимуть поліпшенню медичного обслуговування працівників галузі.

ДО ТЕМИ

Під час проведення звітної кампанії у первинках, що проходила у 1998 році, учасниками зборів та конференцій перед профспілкою було поставлено конкретне завдання – вимагати від Уряду і законодавчих органів збереження за залізничним транспортом його соціальної сфери, розробки програми зайнятості в умовах реструктуризації залізничного транспорту і транспортного будівництва, виділення державних дотацій для покриття збитків залізничного транспорту від пасажирських перевезень.



У квітні завдяки цілеспрямованим зусиллям профспілки вдалося відбити спробу наступу на галузеву медицину – Міністерство охорони здоров'я, заручившись підтримкою Президента України, намагалось її «прибрати до рук».

ДО ТЕМИ

Залізнична медицина існує з 1836 року, і за цей час у жодної з влад не здіймалася рука, аби знищити її.

Проте за пропозицією Міністерства охорони здоров'я Президент України Л.Кучма розпорядженням від 4 березня 1998 року доручив Прем'єр-міністру, Мінфіну та Мінохоронздраву до 15 квітня п. р. підготувати пропозиції щодо передачі відомчих лікувальних закладів у підпорядкування профільному міністерству.

Голова Ради профспілки А.Чорномаз звернувся з відповідними листами до Президента України Л.Кучми і Прем'єр-міністра В.Пустойтенка з пропозицією провести зустріч із керівництвом Укрзалізниці, залізниць і профспілки для обговорення цього важливого питання.

З цього ж приводу надіслали листи і керівники Укрзалізниці та залізниць України.

Активну підтримку рішучим, скоординованим діям Ради профспілки висловили у сотнях своїх листів і телеграм спілчани – працівники галузі, ветерани, студенти.

ЦИТАТА

«Ветерани Великої Вітчизняної війни, праці, пенсіонери, співробітники та студенти, які є пацієнтами поліклініки Дніпропетровського державного

технічного університету залізничного транспорту, просять призупинити підготовку постанови відносно передачі галузевої медицини до територіальних органів управління охорони здоров'я. Повірте, це дуже важливо для всіх нас.

*Від залізничників і студентів –
**Н.Мартиненко, Р.Іщенко,
В.Сидоров та ін.
Всього 1817 підписів»***

Саме завдяки таким злагодженим діям профорганів усіх рівнів на чолі з керівництвом профспілки Уряд визнав неправомірність відчуження галузевої медицини. І це була вагома перемога!

Водночас точилася дискусія також з приводу доцільності існування відомчих спортивних об'єктів. Рада профспілки організувала та провела 2 квітня відповідний захід.

Так, під час наради з керівниками дорожніх і територіальних фізкультурно-спортивних клубів «Локомотив» обговорено питання відродження спортивного товариства «Локомотив» і створення центрального спортклубу.

Керівництво Ради профспілки висловилося за те, щоб будь-якою ціною зберегти фізкультурно-спортивну базу, яка створювалася залізничниками протягом багатьох років.

Водночас Голова Ради профспілки А.Чорномаз, цитуємо **прес-реліз від 7 квітня 1998 року,**

«призвал участников совещания не иждивенчески и, главное, не односторонне смотреть на истинное положение дел: – Чужда само собой не произойдет. Воссоздание нашего спортивного общества нужно начинать, исходя из реальных возможностей. Надо, может быть,





здро́во взвесив, определить тот минимум объема спортсооружений, который железнодорожникам будет по силам содержать и который непременно нужно сохранить.

Солидарен с железнодорожниками был и заместитель председателя Госкомспорта Украины Н.Костенко, подчеркнув при этом, что больше всего проблем связано с налоговой сферой. Назрел вопрос создания законодательного поля для развития спонсорской деятельности. Госкомспорт внес, к примеру, предложение об освобождении предприятий различных форм собственности от налогов на ту же сумму, в пределах которой оказана финансовая помощь на развитие спортсооружений и проч.

Разговор, по мнению его участников и, в частности, главного тренера волейбольной команды «Локомотив» (Киев), олимпийского чемпиона 1964 года Б.Терещука, получился полезным и своевременным как по остроте поднятого вопроса, так и по степени осмысления проблемы».

Навесні активізувалась тема збереження соцстраху.

Рада профспілки категорично висловилося проти руйнування системи соцстраху і ліквідації соціальних виплат.

ДО ТЕМИ

«25 мая вице-премьер по вопросам экономики Сергей Тигипко провел совещание с руководителями проф-

объединений. В нем принял участие председатель Совета профсоюза Анатолий Черномаз.

Правительство предлагает уменьшить на четверть отчисления в фонд социального страхования и производить оплату первых 14 дней болезни работников за счет средств предприятий.

Реализация этих намерений, заявил на совещании А.Черномаз, приведет к развалу системы социального страхования, невозможности для трудящихся получить пособие по временной нетрудоспособности и вызовет новый виток социальной напряженности».

**Прес-реліз
Ради профспілки
для дорожніх газет
від 25 травня 1998 р.**

Після тривалих та безрезультатних дебатів у липні було ухвалено спільну постанову та заяву президії Ради ФПУ і представників інших профоб'єднань у зв'язку з грубим порушенням Урядом законодавства та принципів соціального партнерства у питаннях соціального страхування.

У разі відсутності реакції Президента України профспілкові об'єднання були налаштовані висловити йому недовіру і вимагати відставки Уряду.

Такі рішучі солідарні дії всеукраїнських профспілок стали причиною прийняття Кабінетом Міністрів постанови №1351 від 31 серпня 1998 р. «Питання Фонду соціального страхування України».





Зокрема, згідно з нею наша профспілка зберегла за собою право управління засобами соціального страхування. Збережено також фінансування за рахунок соцстраху правових інспекторів праці Ради профспілки та довірених лікарів. А Голова Ради профспілки А.Чорномаз увійшов до складу правління Фонду соціального страхування.

Також у зв'язку з тим, що вимоги нашої галузевої профспілки було задоволено, Рада профспілки ухвалила рішення про поновлення участі А.Чорномаза у роботі Національної ради з соціального партнерства.

Але боротьба тривала, адже не було врегульовано питання щодо відрахувань до Фонду соціального страхування.

Гострі проблеми і пропозиції нашої профспілки висловив її очільник у ході зустрічі керівників галузових профспілок і профоб'єднань з Головою Комітету Верховної Ради з питань соціальної політики та праці Євгеном Марчуком, яка відбулась 9 вересня. Насамперед, А.Чорномаз наголосив на необхідності відхилення Указу Президента про зменшення на 25 % відрахувань на соціальне страхування, а також категорично висловився проти надання пільг при користуванні приміським пасажирським транспортом за рахунок і у збиток галузі та запропонував розглянути законопроект про соціальне партнерство, що надасть можливість налагодити цивілізовані відносини між профспілками, роботодавцями і державою.

Нарешті Верховна Рада прийняла Закон, відповідно до якого збережено діючий порядок відрахувань на соціальне страхування в розмірі 5,5 %.

У зв'язку з цим Голова Ради профспілки 7 жовтня спрямував на адресу керівників за-

лізниць та відділків, голів дорпрофсожів і теркомів профспілки, керівників і голів первинок підприємств залізничного транспорту телеграму із вдячністю за активну підтримку численними зверненнями з місць рішучих дій щодо недопущення руйнації системи соцстрахування.

Починаючи з вересня в умовах знецінення доходів працюючих і зростання цін у трудових колективах галузі зростає соціальна напруга.

Загальна сума заборгованості залізницям складала більш ніж піврічний фонд заробітної плати залізничників.

Голова Ради профспілки А.Чорномаз звернувся до Уряду з проханням посприяти вирішенню актуальних проблем, зокрема, застосувати до боржників залізниць такі ж жорсткі заходи, як і до неплатників у Пенсійний фонд та Держбюджет, а також добитися відшкодування залізницям 600 млн грн. збитків за перевезення пільгових категорій пасажирів.

Проводилася робота щодо відновлення права членів локомотивних бригад на додаткову відпустку тривалістю сім днів за шкідливі і важкі умови праці.

У березні Міністерство транспорту звернулося до Кабміну з пропозицією включити локомотивні бригади в Списки № 1 і № 2, що дають право на пільгове пенсійне забезпечення. Щоправда, до кінця 1998-го це питання так і не вдалося вирішити...

...Рада профспілки в 1998-му з метою популяризації діяльності профспілки та її профорганів започаткувала проведення щорічних оглядів-конкурсів на краще висвітлення роботи профорганізацій у ЗМІ.



До участі у першому заході було запрошено дорожні газети, вісники дорпрофсожів та інші друковані видання.

Запроваджено премії переможцям – кращим дорожній газеті, віснику дорпрофсожу, журналісту й автору. Підсумки конкурсу підбито у лютому 1999 року.

Тривало різнопланове та плідне співробітництво з редакціями газет залізниць України, зокрема другий рік поспіль щотижня відділом інформації готувались та розповсюджувались прес-релізи.

На прохання працівників дорожніх газет Рада профспілки звернулась з офіційним запитом до Мінінформації і отримала роз'яснення щодо поширення норм Закону «Про державну підтримку засобів масової інформації та соціальний захист журналістів» і на працівників відомих видань.

Рада профспілки 5 травня отримала також відповідь на свій запит стосовно реєстрації чи не реєстрації профспілкових інформаційних



*Виступає Голова Ради профспілки
Анатолій Чорномаз*

вісників: реферативні неперіодичні видання реєстрації в Міністерстві інформації не підлягають.

У Донецьку за ініціативи та під егідою Ради профспілки 2–3 червня відбулася друга нарада головних редакторів газет залізниць України та керівників прес-центрів дорпрофсожів за участі заступника Генерального директора Укрзалізниці Володимира Олійника, начальника Донецької залізниці Генріка Гладковського, секретаря Спілки журналістів України Олександра Михайлюти.



Учасники заходу, Донецьк, 2–3 червня 1998 р.

