

**ДО ТЕМИ**

Нагадаємо, що перший тематичний захід було проведено 23–25 вересня 1997 року в Києві.

У ньому брали участь очільник галузі Анатолій Слободян, Національний кореспондент Міжнародної організації праці в Україні Василь Костиця, керівник сектору управління внутрішньої політики Адміністрації Президента України Валерій Бебик, керівники прес-служб Верховної Ради та Мінтрансу. Відбулись також зустрічі з членами президії Ради профспілки та колективом редакції газети «Магістраль».

11 грудня в Києві проведено робочу нараду головних редакторів дорожніх газет, на якому розглянуто, обговорено та затверджено кінцевий варіант типового Положення про редакцію дорожньої газети.

При національній спілці журналістів України (СЖУ) за пропозицією учасників першої наради головних редакторів газет залізниць України та керівників прес-центрів дорпрофсоюзів та згідно із протоколом зборів головних редакторів газет залізниць України від 2 червня 1998 року було створено секцію журналістів транспортних періодичних видань (постанова СЖУ від 25 червня 1998 року).

Координатором секції затверджено Ольгу Артем'єву – завідувача відділу інформації Ради профспілки.

Тож того дня у СЖУ відбулось перше засідання секції журналістів транспортних видань за участі секретаря СЖУ Олександра Михайлюти.

У вересні побачив світ 100-й номер «Вісника профспілки», на цю подію відреагували багато профорганізацій:

«Считаю, что пример «Вісника профспілки» подтолкнул и наш дорпрофсоюз к выпуску своего профсоюзного информационного листка. Теперь каждый его номер в нашем депо можно прочитать на стенде. А это уже немало, так как рядовые члены профсоюза с появлением потока объективной, оперативной, полезной информации не понаслышке могут судить о деятельности нашего профсоюза...»

**П.Хворов, машинист
локомотивного депо Иловайск,
председатель дорожной
профсекции работников
локомотивного хозяйства».**

...Грудень виявився непростим, але боротьба щодо захисту спілчан тривала.

Процеси інфляції та знецінення доходів працюючих зумовили необхідність порушувати питання про підвищення заробітної плати залізничникам.

Тож на засіданні Ради профспілки 10 грудня А.Чорномаз виступив із цією пропозицією, озвучивши навіть декілька варіантів підвищення заробітку, визнавши найбільш прийнятним з них підвищення з 1 грудня 1998 року тарифних ставок і посадових окладів на 22,8 % з тим, щоб тарифна ставка працівника першого розряду за некваліфіковану працю відповідала встановленій межі малозабезпеченості (73,7 грн.).





Важливі питання обговорювались під час засідань професійних секцій Ради профспілки...

Проте начальники залізниць не погодили цю пропозицію, посилаючись на відсутність коштів і заборгованість з виплати заробітної плати на всіх дорогах...

Підбивши підсумки виконання Генеральної угоди на 1997–1998 роки, президія Ради профспілки відзначила, що Урядом не в повній мірі виконуються покладені на нього зобов'язання.

Вирішено вступити в колективний трудовий спір з Кабміном з приводу невиконання окремих положень Генеральної угоди та порушення законодавства України про працю.

Це стосується погашення заборгованості із заробітної плати, непідвищення тарифів на житлово-комунальні послуги без погодження з профспілками і вжиття належних заходів соціального захисту населення, встановлення мінімального розміру пенсії за віком не нижче межі малозабезпеченості тощо.

А 29 грудня у зв'язку з грубим порушенням норми Закону «Про індексацію грошових доходів населення» Федерація профспілок України, а також 22 профспілки, які не є членами ФПУ, у тому числі й наша, спрямували до Верховної Ради, Президента України та Кабінету Міністрів

«Протест» з приводу ухвалення Урядом відповідної постанови від 21 грудня 1998 р., № 2034.

У зверненні наголошено на негайному скасуванні зазначеної постанови, що суперечить чинному законодавству, та утискає права громадян на соціальний захист в умовах інфляції.

Чинну Галузеву угоду продовжено на 1999 рік зі збереженням всіх соціальних пільг і гарантій. Документ підписали Міністр транспорту Іван Данькевич, перший заступник Міністра транспорту – Генеральний директор Укрзалізниці Анатолій Слободян і голова Ради профспілки Анатолій Черномаз.

ФАКТ

Тарифні ставки і посадові оклади залізничників за наполяганням профспілки було підвищено на 23 % з 1 січня 1999 року.

Це стало головним досягненням 1998-го у копіткій, щоденній роботі із захисту трудових прав спілчан.



Рік в історії: 1999-й

Новий етап у розвитку

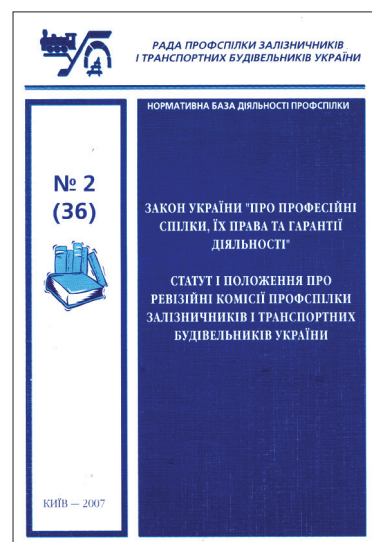
Профспілки, об'єднавши зусилля, домоглися підписання Президентом України основоположного закону про свою діяльність

СПРАВДІ, значних зусиль коштувало профспілкам України прийняття Закону «Про професійні спілки, їх права та гарантії діяльності». Вносилися десятки пропозицій, норм і правок, адже закон мав відповідати сподіванням спілчан, а також надавати необхідні повноваження профспілкам та їх організаційним ланкам.

Оскільки Президентом України було накладено вето і внесено пропозиції до Закону, які передбачали пряме обмеження існуючих прав профспілок щодо надання профкомом приміщення, зв'язку, транспорту тощо, Рада профспілки звернулася до голів профкомів усіх рівнів з пропозицією наполягати на голосуванні народних депутатів відповідних виборчих округів проти вето.

Цю позицію підтримав і пленум Ради профспілки, заявивши про свій рішучий протест проти цього.

На знак протесту проти накладення Главою держави вето на зазначений Закон ряд профспілок, у тому числі й наша, призупинили свою участь в органах соціального партнерства.



Тож під час розгляду Верховною Радою питання щодо подолання вето Президента на Закон про профспілки депутати погодилися із деякими пропозиціями глави держави, а із деякими – ні, і знову надіслали прийнятий Закон на підпис Президентів України.

І нарешті, після тривалих дискусій та копіткої роботи, визначна подія у профспілковому житті сталася – у вересні Президент підписав Закон України «Про професійні спілки, їх права та гарантії діяльності»!

Профспілки вступили у новий етап свого розвитку, і це сталося лише завдяки їх солідарним і рішучим діям.



Визначаючи пріоритети роботи на 1999 рік, Рада профспілки наголосила на тому, що попереду – велика і непроста робота у жорстких умовах ринкової економіки, де рахуються лише із найсильнішими, тож слід максимально зосередити зусилля і діяти більш активно, ще наплевистіше відстоювати права та інтереси спілчан.

Нагадаємо, на четвертому пленумі, що відбувся наприкінці минулого року, прийнято постанову про необхідність підвищення заробітної плати працівникам галузі.

На жаль, не вдалося досягти згоди з адміністрацією про підвищення заробітної плати з грудня 1998-го.

Проте Рада профспілки продовжувала працювати у цьому напрямі, і головної мети все ж таки було досягнуто – з 1 січня 1999 року тарифні ставки і посадові оклади залізничників підвищено на 23 %.

Слід зазначити, що Рада профспілки послідовно працювала над тим, щоб кожне підвищення заробітної плати провадилось, перш за

все, за рахунок збільшення її твердої частини – тарифних ставок і посадових окладів. І за цим показником залізничники займали одне з перших місць в Україні.

Середня заробітна плата протягом 1999 року збільшилася на 12 % і випереджала темпи інфляції в Україні. Таким чином, виконано головне завдання з пріоритетних напрямів діяльності профспілки.

Позитивним моментом щодо захисту трудових інтересів великої групи спілчан стало підписання Головою Ради профспілки Анатолієм Чорномазом і очільником Київської державної адміністрації Олександром Омельченком спільної постанови про поширення умов Галузевої угоди між Міністерством транспорту, Укрзалізницею та галузевою профспілкою на працівників Київського метрополітену.

Захищено також соціальні гарантії залізничників – учасників ліквідації та потерпілих внаслідок аварії на ЧАЕС I, II категорій.

Голова
Ради
профспілки
А.Чорномаз
спілкується
з колегами





Так, завдяки наполегливості Ради профспілки було підписано новий договір з Міністерством з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи про санаторно-курортне лікування «чорнобильців», які працюють на залізничному транспорті. Справа в тому, що у 1999-му МНС відмовило у наданні коштів, хоча вони справно виділялися протягом шести років поспіль (до речі, на отримані в 1998-му кошти від Міністерства було оздоровлено близько 300 ліквідаторів і постраждалих). І за попереднім договором Раді профспілки передбачалось виділити 100 тис. грн. на придбання путівок учасникам ліквідації та потерпілим внаслідок аварії на ЧАЕС I, II категорій.

Тож Рада профспілки досягла бажаного результату – заплановані кошти було отримано.

Незважаючи на складне фінансове становище в країні, Рада профспілки домоглася також виділення з Державного бюджету України в 1999 році 202 тис. грн. для дотації до зарплати працівникам відомчих культустанов (минулого року було отримано 195 тис. грн., які надійшли до 58 наших закладів). Також було спрямовано звернення до Кабінету Міністрів і Верховної Ради з проханням зберегти існуюче фінансування і в 2000 році.

Укладено Генеральну угоду між Урядом, об'єднанням роботодавців і профспілками на 1999–2000 роки, яку за дорученням президії підписав Голова Ради галузевої профспілки Анатолій Черномаз. До речі, він очолював робочу групу з розробки розділу «Трудові відносини у сфері праці та відпочинку».

Кабінетом Міністрів України затверджено заходи щодо виконання Генеральної угоди.

При Національній раді соціального партнерства при Президентові України було створено Координаційну комісію з питань охорони праці, до складу якої ввійшов заступник Голови Ради профспілки Василь Лесько.

Участь представників нашої профспілки у діяльності відповідних громадських інституцій сприяла також і у вирішенні деяких проблемних питань. Приміром, щодо підтвердження додаткових гарантій окремим категоріям працюючих залізничників чи захисту відомчої медицини...

Так, справедливе наполягання Ради профспілки щодо внесення професій локомотивних бригад до Списку, який дає право на щорічну додаткову відпустку за особливий характер роботи, нарешті вирішилось – було збережено право на додаткові відпустки за шкідливі умови праці тривалістю до чотирьох днів членам локомотивних бригад.

Відповідне доповнення внесено до колективних договорів залізниць. Слід зазначити, що цю вимогу Ради профспілки підтримало Міністерство транспорту України, тож і це значною мірою сприяло справедливому врегулюванню важливого питання.

Другий приклад. Відомо, що Комітет Верховної Ради з питань будівництва, транспорту і зв'язку на спільному з Радою Укрзалізниці засіданні ще 11 березня однозначно підтримав позицію галузевої профспілки щодо збереження відомчої медицини як невід'ємної та необхідної частини соціальної сфери залізничного транспорту. Проте у грудні 1999-го знову відбувся черговий наступ...



На засіданні Національної ради соціального партнерства при Президентові України Мінохоронздоров'я вкотре запропонувало ліквідувати відомчу медицину – у рамках Концепції реформування системи охорони здоров'я.

Голова Ради профспілки А.Чорномаз, який брав участь у заході разом зі своїм заступником, членом Нацради В.Леськом, висловили рішучий протест.

Після бурхливого обговорення гострої проблеми на наполегливу вимогу сторін профспілок та роботодавців цю пропозицію профільного Міністерства було відхилено.

Наступ на галузеву медицину знову було відбито завдяки ефективним, принциповим і рішучим солідарним діям всеукраїнських профспілок і цього разу – за потужної підтримки роботодавців.

Помітним явищем у нашій профспілці стали професійні секції.

Особливої актуальності набула їх діяльність у період реструктуризації та змін у господарському управлінні галузі, що дозволяло неодноразово вчасно виявити проблеми й оперативно на них відреагувати; ставилися вимоги про скасування документів, які суттєво зачіпали трудові права працівників.

Робота професійних секцій Ради профспілки сприяла поглибленню вивчення стану справ у галузях, співпраці з головними управліннями Укрзалізниці, збалансуванню регіональних та професійних інтересів працівників.

Особливо це ефективно, коли необхідно жорстко поставити питання перед адміністрацією, адже саме згуртованість і одностайна позиція дозволяє отримувати позитивний результат.

У 1999 році було започатковано практику проведення виїзних засідань професійних секцій та комісій Ради профспілки, про що у «ВІСНИКУ» публікувались тематичні шпальти.



Учасники виїзного засідання профсекції працівників вагонного господарства, що відбулося 30–31 березня 1999 р.



Така нова форма роботи, на думку профпрацівників і профактиву, була найбільш продуктивною. По-перше, вона давала можливість ознайомитися з досвідом роботи первинок і трудових колективів. А, по-друге, стимулювала до підвищення стандартів той чи інший структурний підрозділ або підприємство, а також профорганізації, які приймали учасників виїзних засідань.



Учасники засідання профсекції працівників навчальних закладів

Творчо реалізовувалась Система профспілкового навчання.

Так, у червні–липні було започатковано проведення циклу семінарів «Навчи вчителя» для працівників дорожніх і територіальних комітетів профспілки, голів профкомів, які потім проводили аналогічну роботу на місцях.

Було сформовано групи інструкторів.

Протягом другого півріччя 60 працівників дорожніх і територіальних комітетів профспілки, деякі голови профкомів пройшли підготовку з тем: «Методологія профспілкової освіти» і «Загальні принципи функціонування сильної профспілкової організації». Після цього вони провели відповідну роботу на місцях, використовуючи розроблені Радою профспілки методичні посібники та власний досвід.

Таким чином розпочато підготовку профпрацівників до широкого запровадження навчання профкадрів і профактиву з використанням сучасних методів і форм профспілкової освіти.

Цінно те, що вперше Рада профспілки проводила семінари з метою не просто вивчення нового матеріалу, а практичного засвоєння учасниками технології ефективної профспілкової освіти.

ЦИТАТА

«Постараюсь в ближайшее время использовать полученные знания на практике. Хочется, чтобы курс обучения был продолжен. Те темы, которые мы рассматривали, можно развивать дальше... С нетерпением жду семинар по информационной работе.»

Валентина Гайдук,
заведующая отделом
организационной и кадровой работы
Донецкого дорпрофсожа».

Такі схвальні відгуки свідчили про те, що навчання профпрацівників необхідно обов'язково продовжувати і вдосконалювати.





Протягом вересня–грудня організовано і за активної участі спілчан проведено звітну кампанію у профгрупах, цехових та первинних організаціях.

Ініціатива Ради профспілки щодо проведення щорічних оглядів-конкурсів на краще висвітлення діяльності профорганізацій у ЗМІ знайшла підтримку і сприяла розвитку інформаційної діяльності в дорожніх і територіальних організаціях.

Так, власні конкурси започаткували дорожні комітети профспілки Південно-Західної, Південної, Донецької, Одеської та Львівської залізниць, а з часом з метою покращання інформаційної роботи на рівні об'єднаних організацій та первинок огляди-конкурси оголошено також у територіальних профорганізаціях. До речі, в цей час продовжує активно формуватися мережа інформаційних вісників профорганізацій різних рівнів.

Тож до Ради профспілки з місць надійшло багато конкурсних матеріалів. І приємно відзначити, що за підсумками огляду-конкурсу, що проводився протягом 1998 року, першу премію отримав «Вестник Одесского дорпрофсожа», який, як пам'ятаємо, став «першою ластівкою» в запровадженні друкованих видань дорожніх профорганізацій.

Спостерігається тенденція до плідної співпраці з галузевою пресою.

Так, 29 вересня – 1 жовтня у Дніпропетровську Рада профспілки за підтримки Укрзалізниці, керівництва Придніпровської залізниці та дорожнього комітету профспілки провела вже третю нараду головних редакторів газет залізниць України і керівників прес-центрів дорпрофсожів.



Перед учасниками наради виступає начальник Придніпровської залізниці Станіслав Суліма





Обмін думками, досвідом з організації роботи редакційних колективів та співпраці з профорганами різних рівнів...

У заході взяли також участь заступники начальників з кадрової та соціальної політики залізниць (першу таку нараду, нагадаємо, було проведено у 1997 році у Києві, другу – у 1998-му в Донецьку).

Тож відбувся цікавий та корисний для всіх учасників заходу обмін досвідом роботи, внаслідок чого було ухвалено рішення – всіляко сприяти зростанню престижу корпоративної преси, у тому числі профспілкової газети.

Практика проведення таких зустрічей переконливо свідчила про необхідність створення, укріплення і послідовного розширення власного інформаційного простору – залізниць України та галузевої профспілки.

ДО ТЕМИ

За ініціати́ви Ради профспілки (на ім'я Голови Спілки журналістів України Ігоря Лубченка було спрямовано відповідне звернення) творчий колектив газети «Железнодорожник Донбасса» на чолі з головним редактором Борисом Свердловим (на знімку – другий ліворуч) нагороджено Дипломом СЖУ.

Така відзнака була значущою і стала добрим прикладом для колег, тому що нею було заохочено прагнення журналістів-донбасівців до творчого пошуку та використання альтернативних варіантів передплати своєї газети.

Так, якщо накладі інших відомчих періодичних видань становили від 1200 до максимум 6 тис. примірників, то тираж «Железнодорожника Донбасса» досягнув позначки 12,7 тис. примірників.

До речі, на сторінках газет усіх залізниць завжди оперативно публікувались усі актуальні матеріали про діяльність галузевої профспілки, і наші творчі партнерські зв'язки справді були міцними.

Водночас Рада профспілки організувала та провела 23–24 листопада у Києві перший спеціалізований семінар із започаткованого циклу навчання на тему «Робота із засобами масової інформації». Заняття великої групи профпрацівників відбувались в аудиторіях Академії праці і соціальних відносин Федерації профспілок України.



Якісне, різнопланове навчання виявилось ефективним, тому Рада профспілки продовжувала проведення цих корисних заходів і у наступні роки.

Для учасників семінарів в 1999 році було вготовлено навчально-методичний посібник – брошуру «Інформаційне забезпечення діяльності профспілки», розраховану на 13 навчальних годин.

Слухачі, отримавши корисні теоретичні та практичні знання, за допомогою тематичного посібника проводили семінарські заняття на місцях – у своїх дорожніх і територіальних профспілкових організаціях. І вони, й їхні колеги ставали найактивнішими дописувачами у профспілкові вісники, наші галузеві та місцеві видання, а також газету «Вісник профспілки».

Приємно було також відзначити, що полку профспілкових вісників дорпрофсожів, теркомів профспілки, а також окремих первинок прибувало, а це означало, що створюється струнка інформаційна вертикаль із міцним зворотнім зв'язком.

Ще одним із вагомих здобутків 1999 року було те, що «Вісник профспілки» виходив у газеті «Магістраль» щотижня і вже на чотирьох шпальтах!

Розширенню зовнішнього інформаційного простору профспілки значною мірою сприяло встановлення регулярних зв'язків з інформаційною агенцією «Укрінформ». У той час у щотижневих випус-

ках профспілкових новин завжди розповсюджувались актуальні повідомлення про діяльність профспілки залізничників і транспортних будівельників України.

У липні за запрошенням Міжнародної Конфедерації профспілок залізничників і транспортних будівельників країн СНД і Балтії (МКПЗ) з метою обміну досвідом в інформаційній сфері у її московській штаб-квартирі побувала завідувач відділу Ради профспілки Ольга Артем'єва. Відбулись також цікаві та корисні зустрічі з колегами із Всезагальної Конфедерації профспілок, і, звичайно ж, потужного інформаційного центру Російської профспілки залізничників і транспортних будівельників.

Було досягнуто домовленості про поширення та поглиблення взаємовигідної творчої співпраці між нашими організаціями в області інформаційної політики.



За словами Генерального секретаря МКПЗ Геннадія Косолапова, він із зацікавленістю знайомиться з нашою газетою, адже Рада профспілки відправляє колегам кожен номер «ВІСНИКА»



Наша профспілка займала гідне місце у міжнародних відносинах.

Ми, наприклад, були одним з ініціаторів створення Європейської федерації транспортників (ЄФТ), адже, враховуючи те, що Євросоюз перетворюється на головну політичну та економічну силу в Європі, виникла необхідність реформувати існуючі організації транспортників. Тож 14–15 червня 1999-го в Брюсселі (Бельгія) на Установчому конгресі і було створено ЄФТ, а до її виконавчого комітету увійшов Голова Ради профспілки А.Чорномаз. До складу вищого колегіального органу – виконкому – увійшли 35 осіб. Членами ЄФТ є 120 профспілок із 34 країн.



ЦИТАТА

«Вновь созданная структура станет общеевропейской транспортной организацией. Она будет действовать и как европейское отделение МТФ, и как транспортная федерация Европейской конфедерации профсоюзов (ETUC). Необходимость учреждения новой профсоюзной структуры была вызвана рядом объективных причин. И, в частности, по мере того, как ЕС превращается в главную политическую и экономическую силу в Европе, созрела необходимость реформировать существующие организации транспортников».

*З інтерв'ю для ЗМІ
Анатолія Чорномаза,
Голови Ради профспілки,
члена виконкому ЄФТ*

Під час 23-го засідання Ради залізничного транспорту держав – учасниць Співдружності, що відбулося у лютому в Латвії та в якому взяла участь делегація нашої профспілки на чолі з її лідером А.Чорномазом, прийнято важливе рішення щодо соціальної підтримки пенсіонерів-залізничників. Так, ветеранам галузі було надано можливість раз на рік використовувати право безкоштовного проїзду у міждержавному сполученні у плацкартному вагоні пасажирського поїзда по залізницях держав – учасниць СНД на лікування чи оздоровлення за медичними показниками, а також, в особливих випадках, за сімейними обставинами.

Цим рішенням виконано пункт 8.19 Галузевої угоди.

Для інших поїздок і надалі застосовувались раніше прийняті рекомендації щодо придбання раз на рік квитків для проїзду ветеранів галузі залізницями у міждержавному сполученні за рахунок коштів підприємств та організацій, з яких вони вийшли на пенсію, з урахуванням стажу роботи на залізничному транспорті.

На пленумі, що відбувся 25 листопада, було введено посаду ще одного заступника Голови Ради профспілки. **Олену Андріївну Мар'ясову** обрано заступником Голови Ради профспілки.



Пленум затвердив постанову про розподіл обов'язків між Головою і двома його заступниками. Таке рішення ухвалено з метою підвищення ефективності роботи апарату Ради профспілки.





Ухвалено також постанову про покращання керівництва дорожніми комітетами через чіткий розподіл обов'язків голів дорожніх комітетів та їхніх заступників.

На початку грудня А.Чорномаз спрямував на ім'я першого заступника Міністра транспорту–Генерального директора Укрзалізниці А.Слободяна листа «Про необхідність поліпшення правової освіти керівників підприємств залізничного транспорту України».

Незважаючи на те, що у грудні 1998 року та січні 1999-го за ініціативи Ради профспілки було організовано та проведено спільні з адміністрацією цикли навчання з трудового законодавства відповідних фахівців (і це мало стати початком системної та систематичної роботи в цьому напрямку), на жаль, цього на залізницях не було дотримано. Під час перевірок, здійснених правовими інспекторами праці Ради профспілки, вказано також у зверненні, у багатьох випадках виявляється, що причиною порушень найчастіше є недостатня правова освіта керівників підприємств. Особливо гостро про це говорили учасники шостого пленуму Ради профспілки 25 листопада 1990-го під час обговорення найважливішої теми щодо правового захисту залізничників і транспортних будівельників. Лист містив конкретні пропозиції щодо вирішення порушеної проблеми.

Завершився 1999-й масовим заходом, адже 22 грудня представники профспілки залізничників і транспортних будівельників серед інших пікетували Верховну Раду України.

Такий крок був спричинений рішенням парламенту включити кошти Фонду соціального страхування до Державного бюджету.

Всеукраїнські профспілки висловили рішучу незгоду з цим, а також звернулися до народних обранців з вимогою не допустити порушення чинного законодавства і розвалу системи соціального захисту трудящих.

І наостанок про головне: продовжено дію Галузевої угоди між Міністерством транспорту, Укрзалізницею та галузевою профспілкою на наступний, 2000 рік, зі збереженням вагомого соціального пакету!

...Наприкінці 1999-го дуже хотілось вірити, що наступний, 2000-й, принесе стабільність та стане роком суттєвого відродження економіки, збільшення обсягів залізничних перевезень і, відповідно, можливостей задовольнити соціальні потреби працівників галузі, підвищити добробут їхніх сімей.

«У цьому – головний напрямок усієї нашої роботи», – наголосив Голова Ради профспілки А.Чорномаз, виступаючи із доповіддю про основні результати діяльності профспілки в 1999 році та пріоритетні напрямки роботи на наступний під час проведення підсумкового семінару для голів профорганізацій, що відбувся у Харкові.

ФАКТ

З 1 січня 1999 року тарифні ставки і посадові оклади залізничників було підвищено на 23 %.

Середня заробітна плата протягом року збільшилася на 12 % і випереджала темпи інфляції в Україні.

