



Локомотивсоюз

Выпуск № 5 (85)

Май, 2006г.

24 МАЯ 2006 Г. В МОСКВЕ СОСТОЯЛОСЬ ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ ЦК РПЛБЖ. УЧАСТНИКИ ПЛЕНУМА ПОДВЕЛИ ИТОГИ РАБОТЫ ПРОФСОЮЗА ЗА ПРОШЕДШИЕ ПОЛГОДА, РАССМОТРЕЛИ НЕКОТОРЫЕ ТЕКУЩИЕ ВОПРОСЫ, А ТАКЖЕ НАМЕТИЛИ РЯД ПЕРВООЧЕРЕДНЫХ ДЕЙСТВИЙ НА БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ.

В ПЕТЕРБУРГЕ СОСТОЯЛСЯ ПИКЕТ РАБОТНИКОВ ОАО "РЕФСЕРВИС", НЕДОВОЛЬНЫХ ДЕЙСТВИЯМИ СВОЕЙ АДМИНИСТРАЦИИ. СОТРУДНИКИ КОМПАНИИ СЧИТАЮТ, ЧТО ИХ ДИСКРИМИНИРОВАЛИ ПО ПРИЗНАКУ ЧЛЕНСТВА В ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ.

Среда обитания

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ, ИЛИ ПОСТОРОННИМ ВХОД ЗАПРЕЩЕН

12 мая в Лисках Воронежской области 30 работников локомотивного депо Лиски Юго-Восточной железной дороги и ДОП Воронежпригород провели акцию протеста – пикет – против дискриминации членов РПЛБЖ, нарушений трудового законодательства на Юго-Восточной ж. д. и за увеличение заработной платы. Инициатором проведения данного мероприятия выступил ПК РПЛБЖ локомотивного депо Лиски.

Сначала в проведении пикета 12 мая местная администрация нам отказала, сославшись на то, что проведение акции нами планируется у здания администрации. «А здесь машины ездят, проезжая часть рядом, вообще, беспокоимся за безопасность участников мероприятия и любопытных прохожих». Возможно, действительно беспокоились о нашей безопасности. А может, не хотели неприятного инцидента, так как 12 мая планировался приезд в Лиски президента ОАО «РЖД» В. Якунина. Вторично подали заявку, клятвенно пообещав, что гарантируем обеспечение общественного порядка. На этот раз отказа не последовало. Пикет провели, как и планировали, правда, без участия в нём господина Якунина.

Президент ОАО «Российские железные дороги» локомотивное депо Лиски посетил несколько раньше. К его приезду руководство депо отнеслось ответственно: заасфальтировали дороги на территории предприятия, песком засыпали зеленую траву (денег, видимо, на эти «шикарные» приготовления ушло немало); составили список работников (и не просто составили, а под роспись) для обязательного присутствия их на встрече с президентом. Лицам, пользующимся у начальства особым доверием, раздали вопросы, которые следовало задать Якунину во время встречи. Вообще, все как всегда, в духе развитого социализма.

4 мая президент ОАО «РЖД», посетив локомотивное депо Лиски, встретился с «правильными» работниками, ответил на их «злободневные» вопросы, не преминув заметить, что заработная плата у машинистов на Юго-Восточной железной дороге 16,5 тыс. рублей (странно, откуда у господина Якунина такие данные, в наших квитках они почему-то другие – 10-11 тыс. рублей?), обижаться, вроде бы, не на что. Относительно большого количества сверхурочных Якунин сказал, что может их тут же запретить. И поинтересовался, хотя ли этого работники. Работники промолчали, ибо сверхурочные на сегодняшний день – единственный шанс получить более-менее нормальную зарплату.

На встрече с президентом ОАО «РЖД» в зале не присутствовало ни одного работника депо, состоящего в рядах РПЛБЖ. Об этом начальство предприятия позаботилось заранее (действительно, ответственно подошли к столь серьезному мероприятию как встреча с высоким руководителем!), отправив всех «плохишей» в поездку.

Ю. Лютиков, председатель ПК РПЛБЖ
локомотивного депо Лиски.

Пересуды**СУД ПОСТАНОВИЛ - ВЫПЛАТИТЬ**

Десять машинистов локомотивного депо Москва-3 Московско-Курского отделения Московской железной дороги обратились в суд с иском к ОАО «Российские железные дороги» о взыскании денежных средств за период нахождения ими в очередном ежегодном отпуске. И суд их требования признал законными.

Приказом начальника ФГУП «МЖД» №Н-283 от 28.10.02 г. в целях привлечения и закрепления квалифицированных кадров, выравнивания покупательной способности заработной платы работников дороги, работающих в Москве и Московской области, обеспечения безопасности движения поездов установлена региональная доплата (код 468), название которой впоследствии изменено на «компенсационные выплаты в связи с ростом стоимости жизни».

В декабре 2005 – феврале 2006 годов истцам, работающим машинистами локомотивного депо Москва-3, были предоставлены ежегодные отпуска, при расчете оплаты которых почему-то не учли вышеназванную региональную доплату по коду 468. Железнодорожники посчитали, что тем самым оплата отпускных произведена с нарушением требований действующего законодательства, в частности ст. 139 ТК РФ «Исчисление средней заработной платы» и Положения об особенностях порядка исчисления средней заработной платы, утвержденного постановлением Правительства РФ №213 от 11.04.03 года.

В судебном заседании представитель ответчика ОАО «РЖД» иск работников не признала, пояснив,

что региональная доплата не входит в расчет средней заработной платы, не учитывается и не является одним из элементов, предусмотренных системой оплаты труда, т. к. не связана с выполнением трудовой функции (дотации на питание, оплата проезда и т. д.). Однако утверждение ответчика суд посчитал необоснованным, так как согласно п.п. «л» п. 2 Положения об особенностях порядка исчисления средней заработной платы для расчета среднего заработка учитываются все предусмотренные системой оплаты труда виды выплат, к которым относятся выплаты, связанные с условиями труда, в том числе выплаты, обусловленные районным регулированием оплаты труда (в виде коэффициентов и процентных надбавок к заработной плате).

В результате рассмотрения дел по иску работников локомотивного депо Москва-3 к ОАО «РЖД» мировой судья судебного участка №382 района «Красносельский» г. Москвы принял решение исковые требования железнодорожников удовлетворить и взыскать с ОАО «РЖД» недоплаченные суммы. Наименьшая из которых составила 2065,42 руб., а самая большая – 5544,85.

Д. Русинович-Русак,

председатель ПК РПЛБЖ локомотивного депо Москва-3.

Пресс-служба сообщает**ПЕРВАЯ ЛАСТОЧКА РПЛБЖ В БРЯНСКЕ**

В мае нашего полку прибыло. Первичная организация РПЛБЖ создана в локомотивном депо Брянск-2. Пока она еще немногочисленна, но все впереди.

«Кто-то из наших коллег по работе отнесся к созданию первичной профсоюзной организации РПЛБЖ в депо с опаской, кто-то выжидает, но большинство интересуется, с удовольствием знакомится с литературой, рассказывающей о нашем профсоюзе и профсоюзном движении вообще. Во многом численность нашей первички будет зависеть от того, как мы себя зарекомендуем уже сейчас, в начале нашего становления, - сообщил **Виктор Шаронов, машинист локомотивного депо Брянск-2.** – Желания работать у нас хоть отбавляй, тем более что работать есть с чем. Имеют место нарушения трудового законодательства на предприятии, в частности, приказа №7, практикуются переработки...

Руководство депо наше появление восприняло негативно. Последовали запугивания. Развернулась агитация среди работников. Дескать, если вступите в РПЛБЖ, мы вас уволим, экзамены не примем... (Кстати, «информацией» о Российском профессиональном союзе локомотивных бригад железнодорожников наше начальство очень охотно делится, а вот о том, что ожидает работников в результате реформирования отрасли, чего, в конце концов, ожидать, помалкивают. То ли сами ничего не знают, то ли указание сверху получили – «Молчать!»). Все как всегда».

Всегда приятно узнавать о том, как железнодорожники избавляются от синдрома «премудрого пескаря» и начинают верить в свои силы. Добро пожаловать, ребята, в наши ряды!

Евгений Куликов, Председатель РПЛБЖ.

Портрет явления

ПРЕЖДЕ ВСЕГО, ГРУЗ...

Анекдот в тему: *В отделе кадров локомотивного депо молодому человеку, устраивающему на работу, вручают несколько заявлений, среди которых - о вступлении в Роспрофжел. Он долго его рассматривает, затем останавливает проходящего мимо машиниста со стажем:
-Роспрофжел – это профсоюз?
-Нет, дорогой, это фантастика.*

Иногда распоряжения руководителей так неожиданно и вопиюще, мягко говоря, несуразны, что невольно вспоминается избитый афоризм о дураках и дорогах. Забудьте его! Руководители наши умные. Просто мы наивные. Думаем, что они обязаны не только о себе, любимых, но и о подчиненных неустанно заботиться. А у них со-овсем другие приоритеты.

В конце апреля т. г. в ТЧ-46 за подписью **и. о. НОД-15 А. Демьянушко** поступила телефонограмма, которой господин и. о. НОД-15, обзывал: «в связи со сложной эксплуатационной обстановкой, создавшейся на Брянском узле по вывозу грузовых поездов, из-за резкого увеличения поездопотока, по причине ремонта пути на участке Смоленск-Москва и отвлечения части потока на участок Смоленск-Брянск-Сухиничи-Копотоп, до 0-00 час. 1.05.06 г. локомотивным бригадам ТЧ-46 минимальный отдых между поездками сократить

до 12 часов; предоставление выходных дней до 01.05.06 г. отменить, предоставить спаренные выходные дни не менее 66 часов, согласно требований приказа №7-2004 г. после 1 мая т. г.».

...Как только стали перераспределять грузовые потоки, работникам уменьшили выходные, отдых межпоездной сделали 12-часовой. Для чего это? Ради наращивания объемов перевозок, для эффективного управления эксплуатационными затратами? И что интересно, с данным указанием и. о. согласился, подпись свою поставил **терком НОД-15 А. Селиванов**. Что это? Добросовестная ошибка? «Хотели как лучше»? Судя по всему, наоборот, «хотели как всегда»...

Вот так, ради груза плюем на безопасность, на здоровье людей. А между тем, врачи предупреждают, что нормальный отдых после напряженного трудового дня человеку просто необходим. Весной особенно, так как в связи с недостатком витаминов и

перестройкой организма в это время года усталость чувствуется больше всего. А межпоездной отдых в 12 часов – это нормальный отдых? При этом следует учесть, что как минимум часа два из этих двенадцати человек потратит на дорогу, а за оставшиеся 10 часов надо хотя бы жене по дому помочь, с детьми пообщаться, вымыться и, наконец, выспаться. Чтобы выспаться и набраться сил, человеку, как утверждают специалисты, требуется 8-9 часов. Сколько же времени на сон остается от 12-часового межпоездного отдыха? Работа «за троих», пусть даже и в течение небольшого периода, хороша до того момента, пока на рабочем месте не произойдет настоящего ЧП – из-за усталости работник вполне может причинить вред себе и окружающим.

Впрочем, господам руководителям, видимо, не до здоровья работников и какой-то там безопасности. Груз превыше всего?

О. Ревзина.

Личное мнение**СПИХОТЕХНИКА ЖИВА,**

или БЮРОКРАТИЗМУ «ЗЕЛЕНЬ СВЕТА»

Разрекламированное *реформирование* стальных магистралей, как и предупреждали коммунисты, сопровождается наступлением на права работников отрасли. Посмотрите, уже произошло разделение железнодорожников на две касты: высшие отнесены к РЖД, низшие – к Минтрансу (последние при расширенном толковании законодательства вообще не признаются железнодорожниками). В связи с этой ситуацией мы с коллегой по работе написали в Государственную Думу (22 марта с.г.) и Минтранс РФ (25 марта с.г.) *обращение за разъяснением*. Какой же ответ получили за прошедшие два месяца по существу вопроса? А никакого!

Минтранс вообще никак не отреагировал. Государственная Дума как законодательный орган, принимавший пакет законов о *реформировании*, не нашла ничего лучшего, чем быстренько (уже 3 апреля) поручить ответ органу исполнительной власти, который не вправе менять или трактовать законы, - Минтрансу. Эта глухота к чаяниям народа вполне объяснима - ведь большинству госдумовцев *Медведь* на ухо наступил. Минтранс с ответом не топился. Все, судя по всему, думал - куда отфутболить по сути жалобу на нарушение прав работников. И придумал! Отправил 26 апреля в ту же инстанцию, на которую жалуются, что уже является противоправным актом.

Это уже было, а теперь РЖД уже планирует наступление на права и привилегированной касты - своих работников, для начала пытаясь лишить существовавшего многие десятилетия бесплатного проезда по железной дороге. Данное нововведение уже провели в пассажирском комплексе, выдавив проводников в частные компании, работающие по аутсорингу. Теперь пытаются сделать то же самое (и также без компенсации) в отношении боевого профсоюза машинистов (РПЛБЖ), который в отличие от карманного Роспрофжела не поддакивает железнодорожным тузам, а борется за права рабочего класса и даже через Верховный Суд добивается отмены противоправных положений МПС (РЖД), одобренных Роспрофжелом. Правда, машинистам удалось (опять таки через суд!) добиться материальной компенсации. А что делать преподавателям, медикам и другим железнодорожникам, без которых невозможно не столько сегодняшнее, сколько будущее существование отрасли?

М. Кардасевич, коммунист-железнодорожник

Конфликты между профсоюзами и администрациями компаний перестали быть редкостью**Профсоюзы выступили против дискриминации**

Членство в профсоюзе стало причиной акции протеста, которую 24 мая провели в Северной столице сотрудники петербургского отделения ОАО "Рефсервис" (дочерней компании ОАО "Российские железные дороги"). Как сообщили dr.ru организаторы пикета, поводом возмущения стало то, что руководство ОАО "Рефсервис" намерено на базе петербургского филиала компании – депо "Предпортовая" – учредить новую дочернюю фирму и перевести в новую организацию лишь часть работников, а остальных – уволить, причем потеряют работу в первую очередь члены профсоюза "Рефрижераторщик".

24 мая 2006; Городские новости

ПРЕСС-СЛУЖБА СООБЩАЕТ

18 мая Кировским районным судом города Ярославля вынесено решение об отмене дисциплинарного взыскания Котенко А.В. С ОАО «РЖД» также взыскана компенсация морального вред в пользу Котенко А.В. в размере 2000 рублей.

11 мая мировой судья судебного участка №382 города Москвы отменила приказ начальника локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская Лучкина А.А. о вынесении дисциплинарного взыскания машинисту электровоза Панченко М. В пользу Панченко М. с ОАО «РЖД» взыскана компенсация морального вреда в размере 2000 рублей.

Учредитель и издатель: ИК РПЛБЖ. Тираж: 990 экз. Бесплатно. "Локомотивосоюз" Адрес для писем в редакцию: 107140, Москва, а/я 2. Куликову Е.А. <http://www.rplbg.ru> E-mail: rplbgi@mail.magelan.ru Тел./факс: (095) 156-8545

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва: (095)156-8545, 266-59-51, ж.д. 5-89-33, 5-89-96, С.Петербург: (812) 168-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (0732) 50-58-38, Пермь: (3422) 21-15-89