



Локомотивсоюз

Выпуск № 7 (51)

Октябрь 2002 г.

10 октября Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников провел акцию протеста "ПРОТИВ ПРИВАТИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА". Акция проводилась в четырех городах России в рамках международной акции против приватизации железных дорог. Инициатор акции – Международный комитет против приватизации железных дорог, созданный в ноябре прошлого года в Санкт-Петербурге.

Понапишут тут, понимаешь ли –

« Судьба порой возлагает литературный талант на головы порядочных ослов».
В. Короленко

Опять помянули в СМИ «добрым словом» членов РПЛБЖ. В этот раз отличился орган печати МПС и ЦК профсоюза российских железнодорожников – газета «Гудок».

10 октября в Москве по инициативе Российского профсоюза локомотивных бригад железнодорожников прошла акция протеста против приватизации железных дорог. На следующий день, как и бывает в таких случаях, на первой полосе «Гудок» поместил статью «С больной головы на здоровую», под авторством Андрея Крючкова.

В своей статье Крючков, в частности, пишет, что *«пункты обвинения РПЛБЖ в адрес МПС действительно связаны со случаями поспешного высвобождения кадров, проблемами передачи объектов социальной сферы в муниципальную собственность, невысоким в сравнении с некоторыми другими отраслями, заработками железнодорожников».*

Побойтесь бога, Андрей. Разве можно называть случаями поспешного высвобождения официальные планы избавиться от 35% железнодорожников? Это же около 550 тысяч человек!

«Позабыли» устроители акции и о существующих федеральной, отраслевой и дорожных программах содействия занятости высвобождаемых железнодорожников, отраслевой программе подготовки кадров, об Отраслевом тарифном соглашении, в котором, кстати, на период реформирования предусмотрены дополнительные гарантии».

В отношении Отраслевого тарифного соглашения автор прав. Какая радость! Прежде чем меня вышвырнут на улицу, мне дадут дополнительные гарантии, правда, только на период реформирования. Простите, не греет!

«Я не стал напоминать своему собеседнику (председателю РПЛБЖ Е.Куликову - прим. авт.) о постоянной индексации заработной платы железнодорожников, говорить об их подготовке и переподготовке для получения новых специальностей, создании новых рабочих мест, деятельности региональных центров занятости по трудоустройству высвобождаемых железнодорожников и т. д.». Почему же автор этих строк не стал напоминать? Интересно было бы познакомиться с данными. И Евгений Куликов, действительно, не хуже Андрея Крючкова *«осведомлен в этих вопросах».* Споры об индексации зарплаты нам, к сожалению, приходится решать в судах, потому что ни на одной дороге Отраслевое тарифное соглашение в этой части не выполняется. А что касается остальных красивых слов из приведенной цитаты, то у нас есть разные источники, из которых нам известно, что содействие занятости, по крайней мере на железной дороге, заключается в искусственном создании невыносимых условий для работников с тем, чтобы они уволились по собственному желанию. Ведь при этом не надо выплачивать пособий. Простите за грубый слог.

Не хочется спорить с автором заказной статьи на уровне «ты дурак – сам дурак». Пусть пишет. Наверное, для него это нормальная работа. Приведу только главную, на мой взгляд, цитату:

«О какой приватизации талдычат лидеры РПЛБЖ, если в утвержденной Правительством страны концепции реформирования отрасли и намек на нее нет? Российские железные дороги были, есть и будут государственными!»

Во-первых, в соответствии с действующим законодательством акционирование – это уже один из ви-

дов приватизации.

А во-вторых, раз уж автор упомянутой статьи «Гудка» упоминает отдельные слова из программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, позволю себе поступить также. Но несколько иначе – без комментариев.

**Выдержки из Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной
Постановлением Правительства Российской Федерации
№384 от 18 мая 2001 года**

ПЕРЕХОД ОТ МОНОПОЛЬНОГО СОСТОЯНИЯ К КОНКУРЕНТНОМУ

В отношении предприятий, осуществляющих конкурентные и временно-монопольные (по мере их демонаполизации) виды деятельности, будет решаться вопрос о **приватизации**. Государственное регулирование будет постепенно заменено рыночными механизмами регулирования во временно-монопольном и конкурентном секторах.

ТРЕТИЙ ЭТАП РЕФОРМЫ (2006-2010 ГОДЫ)

На третьем этапе реформирования железнодорожного транспорта предусматривается:

развитие частной собственности на магистральные локомотивы;

переход большей части (60 процентов и более) парка грузовых вагонов **в частную собственность**;

продажа лицензий на осуществление пассажирских перевозок в пригородном сообщении, ограниченных сроком действия;

В сфере грузовых перевозок:

осуществляются мероприятия по повышению уровня конкуренции на рынке грузовых перевозок на участках сети, имеющих параллельные ходы (возможно, в европейской части России). При этом за данными компаниями сохраняются обязательства перед государством по осуществлению перевозок для обеспечения обороноспособности и национальной безопасности, а также проведению необходимых мероприятий по мобилизационной подготовке;

создаются условия и стимулы для дальнейшего **развития частной собственности** на подвижной состав. Предполагается, что на данном этапе реформирования большая часть вагонного парка и часть локомотивного парка будут находиться **в частной собственности**;

на базе предприятий промышленного железнодорожного транспорта, отдельных подъездных путей и строящихся новых отдельных железнодорожных линий могут создаваться вертикально интегрированные железнодорожные **компании, владеющие** подъездными путями и линиями, подвижным составом. Доступ на магистральные сети и рынок грузовых перевозок данным компаниям будет предоставляться на основе системы лицензирования.

В сфере пассажирских перевозок в дальнем следовании, которые организационно выделены в несколько самостоятельных региональных пассажирских компаний, открывается доступ **частному капиталу**.

Региональные пассажирские компании имеют право осуществлять пассажирские перевозки **поездами своего формирования** на всей территории страны вне зависимости от региона расположения **той или иной компании**.

Формируются условия для создания вне системы открытого акционерного общества "Российские железные дороги" **частных пассажирских компаний** на всех направлениях пассажирских перевозок.

С целью повышения эффективности пассажирских перевозок в пригородном сообщении заинтересованным компаниям, прошедшим соответствующую сертификацию, предоставляется возможность **покупки лицензий** на право осуществления пригородных перевозок в течение определенного периода.

Увеличивается количество компаний, осуществляющих пригородные перевозки, принадлежащих частично или полностью субъектам Российской Федерации и/или муниципальным властям.

Проводится **продажа акций** акционерных обществ, осуществляющих ремонт и техническое обслуживание в сфере железнодорожного транспорта, **частным собственникам**.

При осуществлении неосновных видов деятельности, не связанных с перевозками, происходит дальнейшее развитие конкуренции, направленное на повышение эффективности деятельности и качества услуг, и полное их открытие для доступа **частного капитала**.

СОКРАЩЕНИЕ ЧИСЛА ЗАНЯТЫХ

Реорганизация системы федерального железнодорожного транспорта будет сопровождаться **сокращением численности работников, превышающим предел естественной текучести кадров и выхода сотрудников на пенсию**. Для обеспечения социальной стабильности на железнодорожном транспорте должна разрабатываться и реализовываться отраслевая подпрограмма федеральной целевой программы "Содействие занятости населения Российской Федерации на 2002-2005 годы".

Указанная подпрограмма будет включать в себя, в частности, следующие меры:
стимулирование досрочного выхода на пенсию;

поощрение добровольного увольнения (в том числе с зачислением высвобождаемых специалистов и работников ведущих профессий в кадровый резерв с частичной выплатой пособий);

СНИЖЕНИЕ РАСХОДОВ НА СОЦИАЛЬНУЮ СФЕРУ

Для снижения бремени отраслевых расходов на социальную сферу предполагается осуществить следующие меры:

продолжить вывод объектов социальной сферы за пределы железнодорожного транспорта в случае финансово-экономической целесообразности такого вывода;

создать условия для повышения доли средств самих работников в финансировании расходов на содержание объектов социальной сферы.

ВЫВОД ОБЪЕКТОВ СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЫ

В процессе реформирования системы железнодорожного транспорта будет продолжен вывод из нее объектов социальной сферы.

ОБЪЕКТЫ ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

Предусматривается продолжение вывода из состава предприятий железнодорожного транспорта жилья и объектов жилищно-коммунального хозяйства.

Откуда ноги растут

В 1996 году Всемирный Банк и МВФ вместе с двумя другими организациями помощи навязали жесткую Программу Структурной Перестройки (ПСП) Гаити – беднейшей стране Западного полушария. Согласно недавнему докладу ГРАП (Группа Развития на Альтернативной Политике) результаты были угнетающими, но вполне предсказуемыми:

«В условиях, когда никто не желает выслушать их ни в правительстве, ни в МФУ (международные финансовые учреждения), гаитянский народ все больше вынужден выражать свое оппозиционное отношение на улицах посредством забастовок, демонстраций и гражданского неповиновения. Только за последние несколько месяцев прошли забастовки медсестер, муниципальных служащих и учителей, протестовавших против планов уволить 7500 правительственных служащих, и профсоюзы заняли твердые и ясно выраженные позиции против приватизации и в целом экономической программы. Тем временем крестьяне блокировали главные дороги по всей стране. А недавно 38 женских и народных организаций, а также групп борьбы за права человека и социально-профессиональных организаций отвергли экономическую программу, которая, как они заявили, открыла ворота для нарушений прав человека».

По словам одного американского дипломата, наблюдавшего, как Гаити шла от нищеты к отчаянию, «только экономист Всемирного Банка мог бы поверить, что ответом на проблемы Гаити является сокращение занятости». Этот дипломат – женщина не питала также больших надежд на то, что забастовки и демонстрации сами по себе приведут к большим изменениям. Профсоюзы, неправительственные и другие организации должны найти возможность помочь своим правительствам выработать более гуманную политику, чем та, которую поддерживает Банк.

В любой стране, где были введены ПСП, последствия этого прямо затрагивают трудящихся и в особенности работников общественных служб. Для того чтобы заполучить заем для структурной перестройки, та или иная страна, помимо всего прочего, должна:

- распродать или закрыть государственные предприятия, которые Банк считает нерентабельными;
- снизить государственные дефициты введением платы за медицинское обслуживание, образование;
- ликвидировать продовольственные и другие субсидии.

Эти изменения, которые явно больше всего ложатся тяжелым грузом на трудящихся и бедных, задуманы для того, чтобы подстроить тяжело обремененную долгами страну под господствующую политику свободного рынка северных стран. Рассуждая в пользу ПСП, Банк утверждает, что они повышают конкурентную способность в сфере общественного обслуживания, повышают рентабельность, улучшают условия для капиталовложений и ослабляют бремя, которое несет государство. В некоторой степени все это так, но за это приходится тяжело расплачиваться тем, кто менее всего способен нести эти расходы, и все эти рассуждения игнорируют другие соображения в пользу демократических решений вести дела коллективно.

Интересно, что программы перестройки – по собственным стандартам Банка – являются самыми неуспешными из его программ, удачными из них оказываются менее 40%. Тем не менее, Банк продолжает стимулировать структурную перестройку, несмотря на то, какие лишения падают при этом на самых бедных.

МВФ – партнер Банка, – в основном дает краткосрочные займы чтобы предотвратить невыполнение обязательств по ранее взятым займам и в свою очередь навязывает условия, подобные тем, которые налагает Всемирный Банк за долгосрочные займы: приватизацию, урезывания в социальном обслуживании, снижение зарплат и устранение торговых барьеров.

И последнее

Вообще удивляет какая-то страсть авторов, подобных Андрею Крючкову, во всех наших действиях искать и намекать на каких-то заказчиков. Ну, если Вы достаточно осведомлены, так называйте вещи своими именами. Говорите открыто и конкретно, если не лукавите. Вот я могу открыто сказать, что заказчиками Вашей статьи являются МПС и профсоюзные боссы Роспрофжела. Заказчиками и рецензентами правительственного проекта Трудового кодекса являются Всемирный Банк и Международный валютный фонд. Назову даже источник своей осведомленности: лично мне об этом сказал прямо и открыто аналитик Министерства финансов США Джеймс Ши 26 августа 1999 года в Вашингтоне. Заказчиками программы структурной реформы на железнодорожном транспорте являются те же ВБ и

МВФ. Да кто же может быть заказчиком пикетов против приватизации железных дорог?

Акция 10 октября 2002 года проводилась в четырех городах России в рамках международной акции против приватизации железных дорог. Инициатор акции – Международный комитет против приватизации железных дорог, созданный в ноябре прошлого года в Санкт-Петербурге. В Комитет входят, кроме России, представители ряда стран, о чем мы уже писали. Об участии и формах проведения акции решения принимались коллегиально во всех подразделениях РПЛБЖ. Так что, «заказчики» этих пикетов, митингов, уважаемый Андрей Крючков – это мы сами.

Участник акции протеста, член РПЛБЖ Иван Контроллеров

Изменился подход.

26 октября в большом зале управления Московской железной дороги прошло совещание, участие в котором приняли: начальник Московской железной дороги В.И. Старостенко, руководители предприятий и начальники отделений, председатели профкомов, председатели теркомов. В повестке дня – два вопроса, первый: «О механизме повышения заработной платы работникам железнодорожных предприятий Москвы и Московской области». И если раньше высокое начальство могло оставить за собой право решить его в одностороннем порядке, то сегодня столь солидное представительство участников данного мероприятия, среди которых и представители РПЛБЖ, подтверждает желание руководства

Московской железной дороги наладить конструктивный диалог со всеми. А это, как известно, должно положительно сказаться на дальнейшей работе предприятий и дороги в целом.

Участники совещания также подвели итоги предыдущей совместной встречи с руководством дороги, определили, что из запланированного выполнено и наметили новые рубежи. Отмечено, что сегодня руководство Московской железной дороги не только принимает, но и проверяет, контролирует принятые совместные решения.

Заместитель председателя РПЛБЖ Сергей Бурцев

РАЗЪЯСНЕНИЕ

о порядке применения дисциплинарного взыскания, предусмотренного пп. а ч. 1 п. 15 Положения о дисциплине

В связи с отменой решением Верховного Суда от 24 мая 2002 г. пп. “б” и “в” ч. 1 и ч. 3 п. 15; п. 17 “Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта РФ”, утвержденного постановлением Правительства РФ от 25 августа 1992 г. №621, сложилась следующая ситуация.

К работником железнодорожного транспорта не применяются дисциплинарные взыскания в виде освобождения от занимаемой должности (пп. “б” п. 15 Положения) и увольнения за совершение работником грубого нарушения дисциплины, создавшего угрозу безопасности движения поездов, маневровой работы жизни и здоровью людей или приведшего к нарушению сохранности грузов, багажа и вверенного имущества, неисполнению служебных обязанностей по обслуживанию пассажиров (пп. “в” п. 15 Положения). Следовательно, помимо предусмотренных Трудовым кодексом РФ дисциплинарных

взысканий, к работникам железнодорожного транспорта может применяться только дисциплинарное взыскание в виде лишения права управления на срок до трех месяцев или до одного года с переводом, с согласия работника, на другую работу на тот же срок (пп. “а” п. 15 Положения). До отмены решением Верховного Суда РФ ч. 3 п. 15 Положения, при отказе работника от перевода он подлежал увольнению. Теперь при отказе работника от перевода при лишении его права управления работодателем его уволить не может, но и допустить до работы тоже не имеет права. Поэтому в случае лишения работника права управления он будет отстранен от работы на весь период лишения его права управления в соответствии со ст. 76 Трудового Кодекса РФ без начисления ему заработной платы.

Таким образом, в сложившейся ситуации при лишении работника права управления ему необходимо соглашаться на временный (!) перевод, чтобы три месяца или год не сидеть без работы. При этом особое внимание хотелось бы обратить на порядок оформления перевода. В случае наложения дисциплинарного

взыскания, предусмотренного пп. а ч. 1 п. 15 Положения о дисциплине, работодатель обязан предложить работнику временный перевод на срок лишения права управления. Никаких дополнительных заявлений от работника в данном случае не требуется. Работник лишь должен расписаться в приказе.

Юридическая служба РПЛБЖ

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

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: rplbg@mail.magelan.ru

Тел. факс: (095) 156-8545

