



Локомотивсоюз

Выпуск № 3 (55)

Ноябрь 2003 г.

Приватизация железной дороги – оборотная сторона медали

Неизвестность всегда волнует. Чаще пугает, чем бодрит. В этот момент в голове всегда вертятся какие-то тревожные мысли, а сознание торопит время — скорей бы определился. И вот одной из попыток определиться, стала международная конференция, организованная Российским профессиональным союзом локомотивных бригад железнодорожников 25÷26 октября под названием "Приватизация железных дорог благо или тупик социально – экономического развития".

Все эти суждения в русле и оценки «оборотной стороны» реально начавшейся приватизации в системе МПС после принятия ГД пакета законов о реформировании данной естественной монополии прозвучали на конференции. Дискуссионный характер встречи подчёркивала сама формулировка темы. В работе конференции, помимо членов РПЛБЖ и коллег из профсоюзов «новой волны», в основном работающих на общественных началах, приняли участие политики и общественные деятели, сопредседатели Центра поддержки профсоюзов и гражданских инициатив Владимир Подопратора и Михаил Кислюк, депутат Госдумы Анатолий Иванов, президент Конфедерации труда России Александр Шепель, представитель МКСП в странах СНГ Вадим Борисов, гости из профсоюзов Украины, Франции, Тайваня.

Доклад по теме его делал председатель РПЛБЖ Куликов Е.А.

1. Основной лейтмотив доклада заключался в том, что в процессе приватизации произойдёт изменение всей системы хозяйствования на ж.д. А это, в сочетании с государственным регулированием тарифов на ж.д. перевозки, изначально закладывает основы недобросовестности сделки по приватизации. Т.е. у частного собственника не хватит средств на амортизационные отчисления, на содержание социальной сферы (дома отдыха, детские летние лагеря и т.п.), на содержание профильных медицинских учреждений на сохранения льгот работникам ж.д. И он, частный собственник, приобретёт имущество ж.д. только на то время, пока не изношены основные фонды. Как добьёт "до ручки" основные фонды, то от собственности откажется. А т.к. ж.д. является социальным видом транспорта, то государству придется обратно национализировать ж.д. и восстанавливать всю социальную структуру.

Если же позволить частнику самому определять тарифы на перевозки, то он скорее всего как монополист необоснованно завысит их и пользователи ж.д. будут оплачивать все просчеты в хозяйственной деятельности собственника.

2. Другой темой доклада была обеспокоенность, связанная с сокращением штатов при проведении приватизации и юридические коллизии при переводе работников из МПС в ОАО РЖД.
3. Следующей темой доклада были претензии к государственным органам власти (судам и прокуратуре) за их нерасторопность. Так в частности приводились примеры решений судов первой инстанции прямо противоречащих законодательству и полнейшее отсутствие реакции со стороны прокуратуры на законные требования профсоюзов.

После доклада были аналитические и приветственные выступления и гостей конференции.

Затем началась работа по секциям. Организаторы конференции образовали три секции: работодателей, работников и потребителей.

В каждой секции была организована дискуссия по следующим темам:

1. Безопасность
2. заработная плата
3. социальное страхование, медицинское обслуживание
4. льготы, тарифы,
5. деятельность малодетальных участков
6. Финансовое обеспечение

Работа по секциям, на мой взгляд была самой продуктивной частью конференции.

Что такое работа по секциям? Если говорить образно — это та же курилка, где каждый может высказать свой мнение по обсуждаемому вопросу. Но в отличие от курилки, где поговорили и забыли, на конференции основную суть выказанного конспектируют а затем докладывают на объединенном собрании секций. Пересказать все позиции участников конференции не представляется возможным. Однако, чтобы хоть как-то почувствовать произошедшую дискуссию приведу её фрагмент.

На конференции автор статьи участвовал в секции работников. По первому вопросу выдал следующую мысль: — Безопасность на ж.д. не зависит от формы собственности. Она зависит от качества работы инспектирующих органов.

Реакция оппонентов была незамедлительной:

— До приватизации инспектора по безопасности движения находились в ведении МПС. А где они будут находиться после приватизации? Если в ведении собственника, то ситуация изменится к худшему. У государства не было проблем с такими понятиями как прибыль, а у частного будет. Это значит, что частник будет оказывать влияние на качество инспекций. Кроме того, у государства больше финансовые возможности, а это значит ему легче устранить замечания по проведенным инспекциям.

Каков сухой остаток от фрагмента такой дискуссии (кстати ниже перечисленные высказывания могут являться тактическими задачами РПЛБЖ):

1. Во-первых, необходимо свести к минимуму влияние частного на инспектирующие органы. Для этого необходимо добиваться выделения инспектирующих органов в самостоятельное государственное учреждение.
2. Во-вторых, раз мы не полностью доверяем государственным инспекторам, то необходимо усилить инспекторские функции профсоюза. И усилить работу в этом направлении.

Я понимаю, что на это требуются организационные и финансовые ресурсы, но делать то надо! Надо доводить до сознания каждого работника ж.д. значение РПЛБЖ, а до каждого члена профсоюза значение финансовой дисциплины.

После того как закончилась работа по секциям были выбраны представители секций. Они докладывали позиции секций на общем собрании. Цель этой части конференции заключалась в том, чтобы взглянуть на возникающие в процессе приватизации проблемы в целом.

Эту часть конференции можно назвать парадоксальной. Суть в следующем. Представитель работодателей по сценарию должен был докладывать позицию работодателей по вопросам, обозначенным сценарием конференции, однако Олег Юрьевич очень часто докладывал что делается или что планируется сделать в управлении МЖД по проблемам связанным с приватизацией. Парадокс в том, что выступая не по теме он привлекал к себе гораздо больше внимания, когда говорил по теме.

Представитель от работников не совсем понимал ту роль, которая ему отводилась по сценарию. Он пытался выразить позицию вне зависимости от того лежит ли данная проблема в области интересов работников или нет. В частности такая проблема как льготы и тарифы на пассажирские перевозки (на мой взгляд) лежит вне сферы интересов работников ж.д. (эта проблема работодателей и пассажиров), но всё равно от секции работников эту позицию обозначил.

Что касается представителя секции потребителей, то наиболее образно вжился в роль потребителя. А по образу мыслей он представлял сторонников приватизации.

ИТОГО:

После объединенной работы секции участникам была предоставлена возможность сделать заключительные выступления по итогам конференции.

В целом конференция удалась. Если б мне предложили оценить качество проведенной конференции по 100-бальной шкале, я бы выставил оценку в 85 баллов. Все свои замечания я в той или иной форме выскажу организаторам. Но озвучу только некую "хотелку". Не все темы на конференции получили должного обсуждения по лимиту времени. Поэтому хотелось бы продолжить обсуждения в заочной форме. Как это всё организовать и как всё получится в дальнейшем я не знаю, но хотелось бы продолжить!

Пресс-служба РПЛБЖ

«Социальные последствия приватизации железных дорог в России»

Точка зрения РПЛБЖ

18 сентября 2003 года вышло Постановление Правительства № 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги», и для нас наступила новая эра.

Железнодорожный транспорт является одним из основных видов транспорта в мире. Для России, с ее географическими условиями, он является еще и ключевым транспортом, от которого зависит экономика и обороноспособность страны, а в некоторых случаях - единственным способом перевозки грузов и передвижения пассажиров. Достаточно сказать, что на долю железных дорог в России сегодня приходится свыше 4/5 внутреннего грузооборота и 40% всех пассажирских перевозок.

Если бы лет 50 назад, пусть даже в кошмарном сне, кто-то невольно обмолвился о передаче хотя бы одной железнодорожной ветки или маленького вокзальчика в частные руки, валить бы такому гражданину лес или доживать свой век в «желтом доме». А сегодня ничего, никого уже от этих слов в дрожь не бросает. Господа,

мечтающие отхватить кусочек пирога под названием «Российские железные дороги», в открытую, никого и ничего не боясь, трещат о приватизации железных дорог. В самом начале приватизации в России речи об акционировании железных дорог не шло. Повсеместно вставали предприятия, рвались годами налаженные связи, объемы грузоперевозок падали, что не могло не сказаться на рентабельности железнодорожного транспорта. А кому же нужна отрасль, не приносящая скорой прибыли? Господа приватизаторы спешили вложить денежки в нефть, лес, газ, спирт, но никак уж не в шпалы и рельсы.

Постепенно жизнь в стране налаживалась, входила в более-менее привычное русло. Предприятия заработали, замелькали составы, перевозящие грузы. В середине 90-х прошлого столетия открыто настаивать на приватизации железных дорог не спешили, побаивались. Народ при слове приватизация чуть ли не выворачивало наизнанку. Неизвестно, какой могла оказаться его реакция в данном случае. К тому же, еще было

что скупать и делить. Но именно тогда в СМИ стали появляться статьи, в которых попутно, вторым планом, проводилась мысль: акционирование железных дорог – дело времени.

Устаревшая железнодорожная техника, разрушающиеся мосты, железнодорожные пути и т.д. – это то, что представляет собою на сегодняшний день железнодорожная отрасль. Для улучшения ситуации нужны инвестиции и немалые (в противном случае нас ожидают катастрофы и другие неприятности), для чего всего-то и нужно передать часть железнодорожного транспорта в частные руки. Правда, неизвестно, почему при этом не говорят, откуда эти инвестиции возьмутся?

Из истории.

Железные дороги в России за свой 166 летний путь развития пережили целый ряд различных нововведений и структурных преобразований, в том числе национализацию и приватизацию, самофинансирование (так называемый белорусский метод).

История российских железных дорог началась в 1837 году. Тогда была пущена в эксплуатацию первая железная дорога Санкт-Петербург – Царское село – Павловск. Но экономическую значимость в России новый вид транспорта получил только в 1857 году, после подписания Александром Вторым указа об утверждении плана строительства национальной железнодорожной системы.

Один из первых опытов приватизации закончился печально. В 1867 году в результате приватизации Московско-Серпуховского участка Московско-Курской железной дороги было создано акционерное общество. Уже через 4 года государство вынуждено было выкупить эту дорогу в казну ввиду участившихся случаев крушений и аварий, в том числе знаменитая Кукуевская катастрофа. Дорога в то время в народе была прозвана «костоломкой».

В 1868 году государство продало в частную собственность и «железнодорожную жемчужину» - Николаевскую железную дорогу, которая связывала Санкт-Петербург и Москву. По поводу этой продажи было много споров. Критики отмечали, что государство в результате сделки не только лишилось значительных будущих доходов, но потеряло контроль над этой стратегической транспортной коммуникацией.

Уже к началу 80-х годов 19 века «железнодорожная горячка» пошла на убыль. Инвесторы начали понимать, что строительство железнодорожных путей дорогое удовольствие. Кроме того, и после ввода в эксплуатацию дороги низкая рентабельность не позволила ее содержать с учетом требований минимальной безопасности. В результате железнодорожные акционерные общества все чаще брали в долг у частных банков и особенно у государства, которому не были должны к тому времени только 5 АО из 37-ми. Ситуация складывалась критическая, обществам грозило банкротство, а в дальнейшем - коллапс всей железнодорожной системы России.

Поэтому было принято решение о выкупе из частной собственности большой группы железных дорог. Большинство оставшихся частных железнодорожных обществ вплоть до 1917 года пользовались государ-

ственными гарантиями на облигационный и акционерный капитал.

Официально объявленные цели проводимой реформы – обеспечение капиталовложений в сферу железнодорожного транспорта, недопущение роста тарифов, через поощрение конкуренции сохранение централизованного управления при приватизации прибыльных секторов, вместе с тем скрывают ее истинное содержание. Приватизация железнодорожного транспорта неизбежно приведет к росту тарифов, децентрализации управления, дальнейшему износу основных фондов, росту безработицы, интенсификации труда железнодорожников, снижению безопасности движения, отмене гарантий и льгот, завоеванных десятилетиями, ухудшением условий труда.

К примеру, во Франции, Великобритании, Германии и других странах те же реформы уже доказали свою несостоятельность. Так, опыт приватизации железных дорог в Великобритании показал, что подобные реформы ведут не только к коррупции, но и к перекачиванию государственных средств, т.е. денег налогоплательщиков, в виде дотаций и субсидий, в карманы собственников частных железнодорожных предприятий.

Труд железнодорожников нелегок и очень ответственный. От качества работы тех, кто водит и управляет движением поездов, строит, ремонтирует и обслуживает железные дороги, зависит не только качество и своевременность услуг, предоставляемых железнодорожным транспортом, но и безопасность движения, а значит, и жизнь миллионов людей. Работник должен сосредоточиться на своих обязанностях, максимально мобилизовав внимание. Для этого он должен иметь полноценный отдых, надлежащие условия на рабочем месте, уверенность в социальной защищенности.

Что получат железнодорожники от этой реформы? Из 1 миллиона 653 тысяч человек, работающих на железнодорожном транспорте, о которых упоминается в Программе, уже уволены 500 тысяч, и ещё будут увольнения. Оставшимся железнодорожникам придётся работать за троих и при этом обеспечивать безопасность движения поездов. Не знаю, сможем ли мы, железнодорожники, обеспечить эту безопасность.

В Англии, Германии профсоюзы добились от правительств очень много для железнодорожников, прежде чем дали добро на реформы. В нашей ситуации профсоюз Роспрофжел, представляющий интересы большинства работников ж.д. транспорта в силу сложившихся обстоятельств, оказался сговорчивей и доверчивее, посчитав, видимо, что члены профсоюза от реформ станут богаче и попросту сдали всех железнодорожников, отказавшись даже от конституционного права работников на проведение забастовки. Однако, первые результаты не радуют: реальная зарплата в инвалютном исчислении не выросла, а прогноз роста снижен в два с половиной раза; строительство жилья обрушилось; социальная сфера сокращается.

Что получат граждане России после приватизации? Тарифная политика в области пассажирских перевозок будет проводиться с учётом платёжеспособного спроса населения и постепенного сокращения перекрёстного субсидирования за счёт грузовых перевозок. Это озна-

чает сокращение числа пассажирских и пригородных поездов, рост цен на билеты.

Мировой опыт, который авторы Программы решили учитывать при реформировании железных дорог России, уже свидетельствует в пользу национализации этого вида транспорта, а лозунг «Приватизация убивает» родился не в России (*подсказка: в Великобритании*).

И не случайно в начале ноября 2001 года в Санкт-Петербурге состоялась Международная конференция железнодорожников, результатом которой явилось со-

здание Международного комитета против приватизации железных дорог.

Мы за реформу на железнодорожном транспорте. Но, сознавая необходимость качественного улучшения работы железных дорог, считаем концепцию реформы, разработанной МПС и утвержденной Правительством, неприемлемой как для работников железнодорожного транспорта, так и в целом для государства и его граждан.

Председатель РПЛБЖ Е.Куликов

Обращение к Президенту Российской Федерации В.В.Путину

Мы, участники международной конференции железнодорожников «Акционирование железнодорожного транспорта – благо или тупик социально-экономического развития?», состоявшейся 25-26 октября 2003 года, обращаемся к Вам в связи с проводимой в настоящее время структурной реформой железнодорожного транспорта Российской Федерации.

Мы понимаем, что настало время преобразований на железных дорогах. Об этом свидетельствует положение в самой отрасли: нарушения в работе железнодорожного транспорта, плохое состояние подвижного состава, высокие цены на перевозки пассажиров и грузов, далёкие от мировых стандартов условия труда железнодорожников, большое количество несчастных случаев, низкая заработная плата, значительный отток высококвалифицированных кадров и др.

Да, железнодорожный транспорт необходимо реформировать, но не путём приватизации. Само понятие реформы предусматривает изменение положения к лучшему. Однако, в нашем случае, состояние отрасли резко ухудшается; пострадают пассажиры, грузоперевозчики, работники железнодорожного транспорта.

Уже заранее можно указать главные негативные последствия приватизации железных дорог в нашей стране:

- приватизация приведёт к резкому сокращению численности работников отрасли, а следовательно, росту безработицы;
- в погоне за прибылью частный инвестор не будет заинтересован в затратах на обеспечение безопасности труда работников отрасли;
- за счёт усиленной эксплуатации подвижного состава увеличится число аварий, крушений поездов;
- частный владелец сделает ставку на поезда повышенной комфортности и скорости, привлекая платёжеспособного клиента. Основная масса пассажиров в этом случае не сможет оплатить свой проезд;
- поскольку железнодорожный транспорт станет частным, льготники потеряют право на проезд. Дотации на железнодорожные билеты частник не гарантирует.

Частный владелец предприятия железнодорожного транспорта не заинтересован в решении проблем железнодорожников, в удовлетворении потребностей граждан России, в укреплении обороноспособности Страны, безопасности Государства. Железные дороги со всей их структурой должны оставаться в собственности Государства и им управляться. Только государственные железные дороги могут обеспечить:

- национальную безопасность и обороноспособность страны;
- безопасность пассажиров и грузов;
- свободное передвижение пассажиров и перевозку грузов по территории страны;
- регулируемые цены и тарифы;
- льготы инвалидам, пенсионерам и другим категориям граждан;
- безопасность и нормальные условия труда железнодорожников;
- гарантии кредиторам и инвесторам.

В связи с этим предлагаем:

- срочно пересмотреть условия акционирования отрасли с внесением необходимых изменений в законодательные акты, касающиеся приватизации железных дорог;
- разработать государственную программу развития технологической, экономической и финансовой составляющих отрасли;
- провести независимый аудит с участием профсоюзов и заинтересованных общественных организаций хозяйственной деятельности МПС, который покажет, насколько в действительности неэффективна деятельность отрасли.

Акционирование железных дорог и предприятий железнодорожного транспорта и последующая их распродажа частным владельцам грозят большими экономическими и социальными потрясениями для России. Опыт приватизации железных дорог не дал положительного результата ни в одной стране, проводившей подобные реформы.

Резолюция.

Международной Конференции «Акционирование железнодорожного транспорта - благо или тупик социально-экономического развития»

С целью контроля над решением конференции и проведением в жизнь политики Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников в области акционирования и приватизации железных дорог учредить Комитет в защиту железнодорожного транспорта (КВЖД) при участии представителей общественных движений и организаций.

Пресс-служба РПЛБЖ

Такая вот традиция

11 ноября 2002 года был уволен машинист электровоза локомотивного депо Санкт-Петербург Финляндский Антонов Александр Алексеевич, являющийся заместителем председателя первичной профсоюзной организации РПЛБЖ. Уволен был за якобы допущенный прогул.

Будучи стеснен жилищными условиями, он добивался получения ссуды на покупку комнаты, вплоть до министерства, и в итоге деньги были найдены. Но, начальник депо А.В.Ефремов поставил условие, что для получения ссуды ему надо выйти из профсоюза.

У Антонова не было выбора, и он вышел из профсоюза.

Получив ссуду в размере 280 тысяч рублей, Антонов сразу же вступил в РПЛБЖ обратно, чем вызвал шквал возмущений со стороны Ефремова.

И вот однажды, Антонов попал на больничный, с которого вышел 11 октября в пятницу, и сразу же в этот день отнес больничный лист в депо. В больничном листе было указано, приступить к работе в субботу. Но в пятницу Антонова в работу не взяли, пояснив устно, чтобы он пришел в понедельник.

После больничного Антонов отработал на комиссионном осмотре локомотивов до 11 ноября, целый месяц, куда он был переведен без его согласия, и, когда истек последний день применения дисциплинарного взыскания, заместитель начальника депо по эксплуатации А.И.Лебедев вызвал Антонова в отдел кадров, где последний и был ознакомлен с приказом о своем увольнении.

В суде, куда Антонов обратился сразу после увольнения, заместитель начальника депо по эксплуатации Лебедев пояснил суду, мол у нас в депо сложилась **такая традиция**, что если работник выходит с больничного в пятницу, то он должен приступить к работе уже в субботу, на что судья указала ему на правила внутреннего трудового распорядка депо в которых записано, что если последний день больничного или отпуска приходится на пятницу и работник не имеет именно-

го графика, то для него первым рабочим днем является понедельник. И у суда возник закономерный вопрос:

- **Получается, что вы уволили Антонова из-за традиции!?**

На что Лебедев смотрел в пол.

Ведь, помимо фиктивных традиций, надо знать еще и нормативные документы, на которых строятся цивилизованные производственные отношения на любом предприятии.

А начальник депо Ефремов, на суд так ни разу и не пришел, посчитав, наверно, это ниже своего достоинства.

В результате, 15 апреля 2003 года Куйбышевским районным судом было вынесено решение о немедленном восстановлении Антонова на прежнем рабочем месте. Однако, ответчик подал кассационную жалобу в городской суд на решение районного суда.

И вот, 3 октября 2003 года, в городском суде была рассмотрена кассационная жалоба на решение районного суда и вынесено определение:

- Оставить решение районного суда в силе.

С чем мы Антонова и поздравляем!!!

В итоге:

- Антонов был восстановлен на прежнем рабочем месте, машинистом электровоза и сейчас ведет более активную работу в профсоюзе, чем до увольнения. И ему обязаны выплатить 45 тысяч рублей, за все время вынужденного прогула.
- Начальник депо Ефремов был уволен с железнодорожного транспорта за сокрытие проезда по ст. Ручьи.
- Заместитель начальника депо по эксплуатации Лебедев сейчас переведен и работает мастером на ПТОЛ.

На железной дороге много хороших и добрых традиций, которые живут годами и радуют всех, но, когда горе начальники начинают выдумывать свои, то тогда всем становится плохо и им самим в том числе.

Председатель ПК РПЛБЖ ТЧ-12 А.Б.Комиссаров

Как «оседлали» профсоюзы?

В начале прошлого века в России к Государственной власти пришли большевики. Ребята в общем-то неплохие. Правда странность у них была одна: им очень хотелось дикта-

туры. Лозунги с которыми они пришли к власти были точно такие же, как и у большинства профессиональных союзов. После прихода к власти у большевиков возникла проблема. Что делать с профсоюзами? С одной стороны их конечно надо разогнать. Как ни как политические соперники. С

другой стороны жалко разгонять – как ни как а организация. И решил один из главных большевиков Гриша Зиновьев преобразовать профсоюзы в школу коммунизма - приводные ремни партии. Так и существуют государственные профсоюзы до сих пор. Ну а чтобы приводные ремни не пробук-

совывали наделили профсоюзы такой функцией, как распределение социальных благ. Чего там только не распределяли: и машины, и земельные участки, и путёвки, и т.д. и т. п. Хочешь иметь блага вступай в профсоюз. Плохо себя ведёшь, исключим из профсоюза и лишим доступа к материальным благам.

Ну а основная задача профсоюзов – защита социально трудовых интересов – была отодвинута на дальний план. В общем дурили нас, дурят и ... сами знаете кто.

Л.Майзель

ДОГОВОР - не приговор.

Ильёв П.А. работает в Локомотивном депо Рязань помощником машиниста тепловоза на передаточновывозном движении, помимо выполнения обязанностей по своей основной профессии, он дополнительно выполнял обязанности по другой профессии, а именно главного кондуктора, т.е. совмещал две профессии. В связи с тем, что Ильёва П.А. не устраивала доплата за совмещаемую профессию 29 апреля 2003 года, им было написано заявление об освобождении его от выполнения обязанностей главного кондуктора с 15 мая 2003 года. По истечении срока предупреждения, Ильёв П.А. отказался от выполнения обязанностей главного кондуктора с 16 мая 2003 года. 23 мая 2003 года на Ильёва П.А. было наложено дисциплинарное взыскание в виде выговора, из-за невыполнения должностной инструкции и срыв эксплуатационной работы станции Сасово и полностью лишен премии за май 2003 года.

Не согласившись с дисциплинарным взысканием Ильёв П.А. обратился в суд.

Решение: суд счел необходимым удовлетворить иск Ильёва П.А.

Что же послужило причиной такого решения?

Основанием решения явилось то, что поскольку Ильёв П.А. был допущен к исполнению обязанностей главного кондуктора с 29.08.2001 г., что было оформлено приказом о присвоении второй профессии главный кондуктор с оплатой согласно положению о премировании в размере 20 % от должностного оклада, то имело место совмеще-

ние профессий (должностей). Согласно действующему Постановлению Совета Министров от 4 декабря 1981 года № 1145 «О порядке и условиях совмещения профессий (должностей)», регулирующие порядок и условия совмещения профессий, под совмещением профессий (должностей) понимается выполнение работником наряду со своей основной работой, обусловленной трудовым договором, дополнительной работы по другой профессии (должности), кроме того, совмещение профессий, в силу закона, допускается только с согласия работника. Соглашение о совмещении профессии (должностей) оформляется приказом (распоряжением) администрации, таким образом, фактический допуск Ильёва П.А. к исполнению обязанностей главного кондуктора в порядке совмещения с основной профессией помощника машиниста, означал заключение между ним и администрацией трудового соглашения на исполнение обязанностей главного кондуктора. Трудовое законодательство не требует заключения в случае совмещения профессий дополнительного трудового договора.

В соответствии со ст. 80 ТК РФ, работник имеет право расторгнуть трудовой договор, предупредив об этом работодателя в письменной форме за две недели, в течение данного срока работодатель обязан расторгнуть трудовой договор. По истечении срока предупреждения об увольнении работник имеет право прекратить работу. Таким образом, работник вправе самостоятельно решать вопрос о прекращении трудовых отношений.

Результат:
Действия администрации л/д Рязань признаны не обоснованными, следовательно, выговор на основании п. 2 ст. 192 ТК РФ не может быть законным, т.к. Ильёв П.А. при расторжении трудового договора по собственной инициативе выполнил все обязательства предусмотренные Трудовым кодексом РФ. Кроме того, с Локомотивного депо Рязань в пользу Ильёва П.А. взыскана неполученная премия за май 2003 года.

Елена Чипизубова

На защите интересов

Все Вы знаете об аварии с электропоездом на Московской железной дороге, из-за разрушения дискового центра.

Рыководство локомотивного депо Пушкино при разборе данного случая, как всегда нашло «стрелочников». ПК РПЛБЖ не согласился с данной позицией администрации.

В адрес начальника депо было направлено представление с требованием отменить незаконноизданный приказ. В результате 24 октября 2003 года приказом № 19 справедливость восстановлена, дисциплинарные взыскания группе работников отменены.

Председатель ПК РПЛБЖ
Лок. Депо Пушкино Николай Павлов

«Нашего полку прибыло»

6 августа в депо «Домодедово» создана первичная организация РПЛБЖ. Председателем профсоюзного комитета избран Краюшкин Д.В.

С чем собственно говоря, мы Вас всех и поздравляем.

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

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