



# Локомотивсоюз

Выпуск № 10 (102)

Октябрь, 2007 г.

**19 октября учреждена первичная профсоюзная организация РПЛБЖ Восточно-Сибирской железной дороги, а 28 октября Профессиональное объединение работников Северомуйской дистанции пути по обслуживанию тоннелей (ПЧ-28) Восточно-Сибирской железной дороги приняло решение о вхождении в РПЛБЖ.**

Дела профсоюзные

## В ПЛАНЕ – МИТИНГ

16 октября на Октябрьской железной дороге по инициативе территориальной организации РПЛБЖ Октябрьской железной дороги прошло собрание трудового коллектива.

Основная цель, которую ставили перед собой организаторы мероприятия, - собрать работников наемного труда со всех депо Октябрьской железной дороги, независимо от их членства в профсоюзах, и обсудить, почему работники компании ОАО «РЖД», вчат жалкое существование. Почему нас заставляют работать в нечеловеческих условиях, из-за чего мы теряем последнее здоровье, а, потеряв его, оказываемся никому не нужными. И это при том, что сам чиновничий аппарат устроил себе праздник жизни, на который простые железнодорожники вынуждены смотреть со стороны, глотая слюны.

Итогом собрания стал сбор подписей с требованием к руководству компании повышения заработной платы и кардинального улучшения условий труда локомотивным бригадам, а также принято решение провести митинг в поддержку данных требований, а также тех, которые были приняты 20 июня на пленуме ЦК РПЛБЖ. Митинг необходим для того, чтобы наглядно и во весь голос заявить о наших требованиях не только перед железнодорожным начальством, но и перед властями, общественностью Санкт-Петербурга. Железнодорожные начальники боятся, когда результаты их безалаберной работы предаются огласке, тем более, когда эта огласка происходит массово, с привлечением СМИ.

17 октября состоялась Внеочередная конференция территориальной организации РПЛБЖ Октябрьской железной дороги, на которой была учреждена первичная профсоюзная организации РПЛБЖ дороги. Также участники конференции приняли решение, в подтверждение серьезности выдвинутых на собрании 16 октября требований, провести забастовку.

Андрей Гаврилов, председатель ТО РПЛБЖ Октябрьской ж. д.

Почтовый ящик

## «УМНЫЕ» МЫСЛИ

Намедни попала на глаза газетка одна. «Северная магистраль» называется. Ну и решил почитать, тем более газетенка бесплатная, с цветными картинками. А что еще надо железнодорожнику, зарабатывающему «огромные» деньги, благодаря неустанным заботам руководства ОАО «РЖД» и, конечно же, корпоративной системе оплаты труда, которая прямо-таки подняла благосостояние простых тружеников стальных магистралей еще на одну ступень. Однако, «ближе к телу», как говорил Остап Бендер.

В упомянутом средстве массовой информации в №39(8281) от 12.10.2007 напечатана прелюбопытнейшая статейка под заголовком «Движение вперед – налицо» (или «на лице». Непонятно, последнее слово чем-то залеплено было, плевком что ли «счастливого» работника, не знающего куда и во что свои заработанные «миллионы» всунуть). Прочитал ее от первого до последнего слова. И особо запали мне в этой статье слова председателя Дорпрофсожа Северной железной дороги С. Черногаева: «...Многие работники не знают, как изменилась их зарплата в связи с переходом на корпоративную систему оплаты труда, что неправильно. Задача руководителей и профсоюзных лидеров – сделать так, чтобы каждый железнодорожник знал, какова его заработная плата...». Только вдумайтесь, какая глубина мысли прослеживается! (Окончание на стр. 2)

### «УМНЫЕ» МЫСЛИ

Вот так! Не знаем мы, простые работяги стальных магистралей, какова наша зарплата! Мы то считаем, что наши заработки – это цифирьки в расчетных листках да несколько бумажных банкнот в день зарплаты и аванса. Ан нет! Оказывается, своей реальной заработной платы после перехода на корпоративную оплату труда мы не знаем, как и не ведаем о том, почему у большинства работяг-железнодорожников она изменилась не в сторону увеличения. Но мы обязательно узнаем, господа руководители и лидеры Роспрофжела, и вы нам в этом поможете. В крайнем случае, к С. Черногаеву обратимся, он, думается, теперь только обрадуется помочь работягам.

А пока, лично у меня, заработная плата за сентябрь 2007 года составила 9007 руб. 73 коп. (страшно такую сумму домой из кассы без сопровождения военизированной охраны нести). И это с авансом! И не в каких-нибудь у.е. или червонцах царской чеканки, а в нашей родной, пользующейся всемирным уважением, как «самая стабильная», валюте, то есть современных российских рублях. Вот теперь в тяжких раздумьях нахожусь: то ли коттедж купить, то ли в кругосветный круиз с семьей отправиться (людей посмотреть, себя показать), а коттедж с видом на какое-нибудь тропическое море со следующей зарплатой приобрести. Нет, видимо, все-таки обращусь лучше к руководителям или роспрофжеловским лидерам. Они люди знающие, подскажут, как правильно та-акой огромной суммой распорядиться. А то вон народу-то в депо все меньше и меньше, видимо, уже побежали выгодно деньги вкладывать.

Д. Шириков,  
локомотивное депо Вологда.

### БЕЗВОЗМЕЗДНО, ТО ЕСТЬ ДАРОМ...

Работая машинистом локомотивного депо станции Улан-Удэ, с превеликим удовольствием наблюдаю за деятельностью нашего железнодорожного предприятия, а особенно за тем, как работает цех эксплуатации. И давно уже пришел к мнению, которого придерживаются, думаю, все простые российские железнодорожники, не считают нас работников руководители за людей, воспринимая только как тварей дрожащих да рабсилу. Вот, к примеру, рассказали нам сказочку о корпоративной заработной плате. Дескать, ребята, вы теперь с введением корпоративной оплаты столько будет за свой труд получать, что вам и не снилось. Пообещали, что с 1 апреля машинист за норму 165 рабочих часов в месяц на руки получит 31 тысячу рублей. Ага, верно, нам такая зарплата и не снилась, и наяву ее не увидели! Эту сумму заплатили за 211 часов. Но вот что интересно. Помощник машиниста депо Слюдянка-1 за эти же часы получил 31200 рублей, то есть столько, сколько я, работая машинистом локомотивного депо станции Улан-Удэ. А у меня, между прочим, тариф на 20 рублей больше, чем у помощника! И следуем по одному и тому же тяговому плечу 330 км, а вот как дело до зарплаты доходит, то разница у нас получается ощутимая. И это при том, что у всех локомотивных бригад нашего депо переработка. В месяц выходит сверхурочных от 30 до 60 часов, выходные предоставляют не по графику, а после того, как сделал 4 поездки. Рабочая неделя – 40 часов, а за 4 поездки выходит около 60-80 часов. Но и переработку не платят.

Обращаться с непонятками относительно оплаты труда в местный профсоюз и не стоит. Профсоюз состоит из бывших инструкторов. И так как они с начальством в одном упряжке, то им, профбоссам не плохо живется и без выполнения своих непосредственных обязанностей, то есть защиты прав работников. «Правду не найдешь, - объясняют они нам. - Тот, кто ее искал, где они теперь?»

Имеет место в нашем депо и «халявный» труд. Моем электровозы, убираем мазут на станционных путях. И все это безвозмездно, то есть даром. Раньше мы это убрали по маршруту и нам за это платили. А теперь с яркой переменой в жизни отрасли и появлением ОАО «Российские железные дороги» видно решили высокие начальники не платить. Считают что ли, что это мы им должны приплачивать, что они нам работу предоставляют? Технические занятия постоянно превращаются в субботники по уборке территории.

По 256-му приказу мы должны проходить реабилитацию бесплатно. Но мы за нее платим около 4 тысяч рублей, проходим ее в свой отпуск. Хотя машинистам ТЧ-6, ТЧ-5 для этих мероприятий предоставляют отдельные от отпуска дни.

Все это попустительство и безнаказанность наших руководителей приводит к утечке квалифицированных кадров. Бегут работяги в поисках лучшей доли и более высокой, пусть и не корпоративной зарплаты.

Описал, как мог, ситуацию имеющую место в нашем депо, и отправил письмо в газету «Гудок». Хотел, наивный, найти правду. Редакция переслала мое послание обратно в депо, чтобы руководители приняли меры на месте. Они приняли. Зачитали письмо на планерном совещании. Дескать, видите, какие нехорошие люди среди нас работают, сор из избы выносят. Начальство посмеялось, а воз как был, так и остался, то есть никаких изменений к лучшему. Правда, ранжирный парк восстановили силами локомотивных бригад. Каждый работник цеха эксплуатации станции Улан-Удэ должен был на его восстановление бесплатно отработать по 8 часов.

**Машинист Контроллеров.**

Мнение**ПРЕССНАЯ ПРЕССА**

До последнего времени еженедельник «Московский железнодорожник» воздерживался от откровенной лжи, ограничиваясь уколами ненавистному профсоюзу РПЛБЖ. Но после «захвата в стиле братанов и корешей» главной отраслевой газеты «Гудок» стала желтеть и газета центральной России. Итак, несколько примеров из ее преобразования.

1. В статье «Проекты здоровья в действии» (№37 за 2007 год) утверждается, что отраслевое здравоохранение удалось сохранить в полном объеме. Здесь прослеживается незаконно расширительное толкование федерального законодательства, при котором железнодорожным транспортом объявляется только РЖД, а все железнодорожники, выброшенные в Росжелдор, ими не признаются. И потому на них не распространяется ОТС и отраслевой колдоговор. Отсюда, например, Московский колледж железнодорожного транспорта с многотысячным коллективом преподавателей и студентов сначала лишили разоренной Центральной поликлиники-2 на Каланчевке (г. Москва), затем выбросили из поликлиники МИИТа (вместе с самим университетом). А теперь нам витийствуют о проблеме смены поколений в отрасли.

2. Главный редактор «Московского железнодорожника» в передовице в номере 39 утверждает, что старшее поколение сотрясало катаклизмами первых пятилеток. Но, однако, вместо них был трудовой порыв миллионов, строящих свое, как теперь выясняется, украденное в 90-х годах будущее. Утверждает, что до 1991 года все были при деле, а прилавки были пусты при негодном качестве продукции. И опять ложь. Проблема пустых прилавков возникла в основном после начала «катастрофы», за 6 лет которой необеспеченная товарами денежная масса выросла более чем в 6 раз в результате реализации идей таких арапов перестройки как Е. Гайдар, Г. Попов и П. Бунич. Что касается качества, то каждый признает, что оно по многим отечественным товарам за 17 лет упало (не без применения худших западных технологий). А вот рост качества не наблюдается! Да и где ему расти, если у лжереформаторов одним из главных врагов был Госстандарт?! Е. Примаков в бытность своего премьерства его, Госстандарт, было восстановил. Но после смещения премьера этот орган вновь ликвидировали. Главный редактор «Мож» вроде бы справедливо критикует хулиганство руководителей в виде оскорблений подчиненных, но умалчивает, что в последние годы матерщина на официальном уровне просто расцвела на Московской железной дороге.

3. В том же 39-ом номере издания в репортаже с «селектора», вроде бы справедливо отмечается нарушение экономического закона опережающего роста производительности труда по сравнению с ростом оплаты труда, но умалчивается, что трудящиеся вынуждены требовать повышения зарплаты из-за еще более высокого роста цен, на который влияет не столько нарушение закона, сколько алчность топливно-сырьевых монополий, которые (при попустительстве своих же ставленников в государстве) оголяют внутренний рынок и тем самым провоцируют резкий рост цен (за три года на нефтепродукты он вырос втрое. И это в стране, не ввозящей, а вывозящей нефть); говорится о выходе акций дочерних предприятий на фондовый рынок.

А как же обещание железнодорожникам не применять рыночных инструментов к железнодорожному имуществу? Уже давно было видно, что давали господу обещание не без умысла. Смысл акционирования и состоит в растащивке имущества, о которой предупреждал в 2003 году на профконференции Московской дороги тогдашний спикер Госдумы Г.Селезнев.

И опять, здесь же в номере, говорится об обеспечении обязательств перед работниками по Генеральному договору (к которому, кстати, не подпускают десятки тысяч железнодорожников «второго сорта»), об обеспечении финансовой прозрачности деятельности... Но умалчивается, что сколько-нибудь ответственный работник экономических подразделений дает расписку о неразглашении экономической информации. Может, нужным людям сведения и предоставляются, но экономическим изыскателям и ученым в области экономики транспорта МИИТа и ВНИИЖТа к экономике отрасли подобраться не удастся. Последствием такого вранья является снижение интереса и доверия работников к своей отраслевой прессе. К примеру, на вокзалах и в депо нередко встречаешь пачуги «Гудков» и «Московского железнодорожника». Когда просишь экземпляр, дают пяток, дескать, некому брать. И сам собой напрашивается вопрос: «Зачем железнодорожникам, ради какой информации, содержать пустые издания?»

М.Кардасевич,  
инженер-экономист путей сообщения

**По решению суда подлежат к взысканию, в пользу работников, более 1 000 000 рублей.**

Мировые судьи судебных участков № 382 и № 383 районов Красносельский и Мещанский г. Москвы вынесли решения о взыскании с ОАО «РЖД» заработной платы (при исчислении средней заработной платы для оплаты ежегодных, дополнительных [учебных] отпусков и курсов повышения квалификации в Дортехшколе. Работодателем был нарушен порядок ее расчета: не включалась региональная доплата/компенсационная выплата

в связи с ростом стоимости жизни), компенсации морального вреда и судебных издержек в отношении 32 машинистов и помощников машиниста электропоезда локомотивного депо Железнодорожная, членов РПЛБЖ, на общую сумму 299 303,45 рублей. Кроме этого с ОАО «РЖД» в доход государства взыскана госпошлина в размере 6 276,50 рублей. Апелляционная инстанция Мещанского районного суда г. Москвы оставила данные решения без изменения, а жалобы ОАО «РЖД» без удовлетворения. Выплата взысканных сумм уже началась. В этом году по аналогичному вопросу в отношении 33 человек уже было взыскано и выплачено 310 350,56 рублей. Государство тогда в свой доход дополнительно получило 6100,00 рублей. 23 октября, в очередной раз, было вынесено положительное решение в отношении еще 53 человек, общая сумма подлежащая взысканию составляет 460 000 руб.

Сергей Линёв

### Страна Эмпэссия

## НА «ЧУГУННОМ» ФРОНТЕ БЕЗ ПЕРЕМЕН

29 августа 2007 года правление ОАО «РЖД» рассмотрело итоги работы в первом полугодии 2007 года. ОАО «РЖД» продолжает укреплять лидирующие позиции в транспортной системе страны, обеспечив 87,4% общего грузооборота и более 41% пассажирооборота страны. Обеспечен рост погрузки грузов (и, надо полагать, общей прибыли – **прим. авт.**). Положение с обеспечением безопасности движения по сети дорог продолжает оставаться тревожным, а на некоторых, несмотря на действующий особый режим, наблюдается даже тенденция к её ухудшению.

Как рассказал на правлении председатель Роспрофжела Николай Никифоров, по темпам роста зарплаты компания пока отстаёт в 2 раза от показателей в целом по России. Около 52% штата работают во вредных или неблагоприятных условиях.

По словам президента ОАО «РЖД» В.И.Якунина, «высшее же руководство компании вплоть до заместителей начальников дорог будет выведено из составов профсоюзов».

(По материалам газеты «Гудок» 30.08.2007 г.)

**Комментарий:** *Так и хочется посоветовать господину председателю: не нужно рассказывать железнодорожникам каковы темпы роста нашей заработной платы. Не стоит говорить, какой процент штата работает во вредных и неблагоприятных условиях. Это давно и широко известные факты.*

*Мы периодически провожаем в последний путь наших товарищей, не доживших до пенсии. Мы не знаем, как и куда трудоустроить наших коллег, в массовом порядке списываемых с линии по состоянию здоровья. Скажите лучше, господин председатель Роспрофжела, что делать, чтобы изменить положение. Если для этого надо возбудить коллективный трудовой спор – возбуждайте! Нужно бастовать – призывайте к забастовке! Нет, - присоединяйтесь к требованиям РПЛБЖ, которые хорошо известны, поскольку мы, кроме направления их в адрес руководства ОАО «РЖД», донесли их, требования, и до вас. Вы и сами косвенно подтвердили своим выступлением на правлении, что они отнюдь не носят популистского характера.*

И, похоже, для вас, господин Никифоров, настают непростые времена, поскольку руководящая элита компании «сходит на берег в ближайшем порту» с корабля, под названием «Роспрофжел».

Н. Павлов.

### Примите поздравления!

## «МЫ ЖИВЕМ! И МЫ БУДЕМ ЖИТЬ!»

От всей души поздравляем всех членов РПЛБЖ первичной профсоюзной организации локомотивного депо Узловая Тульского отделения Московской железной дороги с 10-летним юбилеем нашей профсоюзной организации.

*10 лет – наша славная вежа!*

*Честь, признание уже не сломить.*

*Мы боролись, добились успеха...*

*Мы живем! И мы будем жить!*

Профком ППО РПЛБЖ локомотивного депо Узловая

**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.ucoz.ru> E-mail: [rplbg@mail.magelan.ru](mailto:rplbg@mail.magelan.ru) Тел./факс: (495) 156-85-45

**По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам:** Москва: (495)156-85-45, 266-59-51, ж.д., 5-89-96, С.Петербург: (812) 768-45-24, ж.д. 2-45-24, Воронеж: (4732) 79-62-48, Пермь: (3422) 24-28-50, Котлас (81-837) 50-556, Вологда (8172) 77-10-24