



# Локомотивсоюз

Выпуск № 9 (76)

Сентябрь, 2005 г.

*23 сентября в Перми прошла Конференция по охране труда, инициатором проведения которой выступил Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников.*

\*\*\*

*Еще одной первичной организацией у нас стало больше. В сентябре новая первичка РПЛБЖ появилась в локомотивном депо Мичуринск Юго-Восточной железной дороги.*

## БЕГУНКИ

Одна из основополагающих задач РПЛБЖ гласит: профсоюз отстаивает в индивидуальных спорах права и законные интересы каждого своего члена путем представительства в судебных органах либо непосредственно в переговорах с работодателем. Никто из «дружественного нам Роспрофжелла» не может похвастать тем, что их профсоюз оказал им правовую помощь, восстановил в судебном порядке их нарушенные трудовые права. А многие члены РПЛБЖ из разных первичных организаций могут подтвердить, что помощь нашего профсоюза не просто эфемерные обещания. Она достаточно реальна и ощутима.

Мещанским судом г. Москвы 23.06.2005 г. восстановлен на работе незаконно уволенный помощник машиниста Узловской дистанции пути Тульского отделения Московской железной дороги филиала ОАО «РЖД» О. Лытаев. В настоящее время человек добросовестно продолжает трудиться на железной дороге.

Этим же судом 22.08.2005 г. восстановлен на работе помощник машиниста электропоезда участка эксплуатации локомотивного депо Домодедово А. Чаплин. Правда, очень жаль, что на следующий же день после восстановления он уволился по собственному желанию. Печален и тот факт, что А. Чаплин, получив бесплатную юридическую помощь от РПЛБЖ, отказался внести членские взносы, задолженность по которым началась с декабря прошлого года.

В декабре прошлого года Чаплина отстранили от работы за нарушение должностной инструкции. Через месяц уволили. Много наших профработников оказались задействованными для изначального урегулирования конфликта, сложившегося между А. Чаплиным и работодателем. В судебном порядке мы все же выиграли спор. И что получили? Фактически, «человек с улицы» воспользовался помощью профсоюза, не сказав при этом даже спасибо, отстоявшим его права.

К сожалению, подобные Чаплину, в нашем профсоюзе имеются. Когда работодатель их наказывает, они бегут за помощью в РПЛБЖ только потому, что в «тот профсоюз» обращаться бесполезно. А получив реальную помощь, эти «перебежчики» вновь возвращаются туда, откуда пришли, дабы не портить отношения с руководством. Наличие в рядах нашего профсоюза таких «товарищей бегунков» - есть простое неуважение к самим же себе. А пока мы не научимся себя уважать, нас уважать никто не будет. Нами будут только пользоваться.

Председатель РПЛБЖ Евгений Куликов

**В СООТВЕТСТВИИ С РЕЗОЛЮЦИЕЙ 1-ГО ВСЕРОССИЙСКОГО СЪЕЗДА РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РПЛБЖ УЧРЕЖДЕН СПЕЦИАЛЬНЫЙ ЗАБАСТОВОЧНЫЙ ФОНД ПРОФСОЮЗА. РЕКВИЗИТЫ:**

**МООО «ПРАВООЗАЩИТНЫЙ ЦЕНТР «ЗУБР» ИНН/КПП 5012019319/501201001 Сч. 40703810940040107728 АКСБ РФ г. Москва, Балашихинское ОСБ №8038, БИК 044525225, Сч. 30101810400000000225**

В ответ на запрос

## ПРОВЕРКОЙ УСТАНОВЛЕНО

Президиум территориального комитета РПЛБЖ Октябрьской ж. д. направлял в адрес президента ОАО «РЖД» В. Якунина заявление №05-705 от 08.07 2005 г. в связи с выявленными нарушениями трудового законодательства РФ, Генерального коллективного договора ОАО «РЖД», коллективного договора Октябрьской ж. д. в локомотивном депо Санкт-Петербург-пассажи́рский-Московский Октябрьской ж. д. В настоящее время в данном депо устранены нарушения ст. 136 ТК РФ п.4. 2.9 генколдоговора ОАО «РЖД» на 2005 год и п. 4.2.10 коллективного договора Октябрьской ж. д. на текущий год в части сроков выплаты заработной платы. Теперь зарплата работникам выплачивается два раза в месяц в установленные сроки.

В соответствии со ст. 236 ТК РФ существует материальная ответственность работодателя за задержку выплаты заработной платы. Однако, денежная компенсация работникам локомотивного депо Санкт-Петербург-пассажи́рский-Московский ОЖД за задержку зарплаты в марте-июне т. г. не выплачивалась. Окончательная выплата заработной платы за март т. г. произведена 04.05.2005 г., за апрель – 10.06, за май – 11.07, за июнь- 10.08. Задержка выплаты заработной платы за март т. г. составила 14 дней, за апрель – 20, за май – 21, за июнь – 21 день. Таким образом, при задержках выплаты заработной платы за март, апрель, май, июнь 2005 года нарушены требования ст. 236 ТК РФ в части обязательной выплаты денежной компенсации в связи с несвоевременной выплатой заработной платы. О чем президиум территориального комитета РПЛБЖ Октябрьской ж. д. вновь проинформировал письменным заявлением президента ОАО «РЖД» В. Якунина, предложив «выплатить работникам локомотивного депо Санкт-Петербург-пассажи́рский-Московский Октябрьской ж. д. денежную компенсацию в связи с задержкой выплаты заработной платы в размере 1/300 ставки рефинансирования ЦБ РФ за каждый день просрочки на день фактической выплаты за март, апрель, май, июнь 2005 года».

---

Страна Эмпээссия

## НА ОДНИ И ТЕ ЖЕ ГРАБЛИ – ЛЮБИМАЯ ЗАБАВА НЕКОТОРЫХ НАЧАЛЬНИКОВ

Толковый словарь дает следующее определение слову «грабли» - *«сельскохозяйственное орудие — насаженная на длинную рукоять колодка с зубьями для сгребания сена, для рыхления земли»*. Однако, у большинства людей при слове грабли возникает образ человека, который на них наступает. В народе человека, наступающего на одни и те же грабли дважды, кличут дураком. Ведь нормальный человек, наступив на них однажды и получив при этом шишак, извлечет из этого определенный урок, и в дальнейшем, если нет возможности убрать грабли, станет их обходить.

Но, как бы то ни было, люди, наступающие на одни и те же грабли дважды (и трижды!), встречаются. Кто-то их жалеет, кто-то над ними посмеивается. Только наступающим на грабли, видно, все равно. И они, подобно барану перед новыми воротами, раз за разом пробуют свой лоб на прочность. И пока не разобьют его вдребезги, не успокоятся.

В мае 2004 года начальник локомотивного депо Санкт-Петербург Финляндский М. Голиков с многочисленными нарушениями уволил председателя первичной организации РПЛБЖ ТЧ-12 Аркадия Комиссарова, отказавшегося от перевода в уборщики производственных помещений. Естественно, РПЛБЖ не сидел сложа руки. Все многочисленные нарушения, допущенные руководителем предприятия при увольнении работника, раскрыл и озвучил во всех инстанциях. В результате имеем: Комиссаров восстановлен на работе, Голикову начальником дороги за нарушения трудового законодательства и нанесенный дороге многотысячный ущерб (Комиссарову оплатили время вынужденного прогула) объявили выговор, а после беседы ЦТЗ М. Крохина с представителями РПЛБЖ и вовсе освободили от должности.

Новый начальник депо М. Рябович, призванный наладить работу предприятия, видимо, посчитал, что его лоб медный и ему не страшны прежние грабли. Следовательно, необходимо подхватить уроненное Голиковым знамя и вновь взять курс на борьбу с непокорным профсоюзом. Однако, господин Рябович не учел, что за это время и грабли стали прочнее.

Остерегаясь авторитета Комиссарова, новый руководитель принялся расправляться с членами профкома. На роль первой жертвы был выбран первый заместитель председателя ПО РПЛБЖ ТЧ-12 А. Роганков. Сфабриковали дело о хищении Роганковым двух канистр дизельного топлива. И плевал Рябович с высокой колокольни на то, что удельный вес деповского дизельного топлива не совпал с тем, что находился в канистрах у Роганкова. Главное - враг определен и его надо уничтожить. (Окончание на стр. 3).

## НА ОДНИ И ТЕ ЖЕ ГРАБЛИ...

(Окончание. Начало на стр. 2).

14 марта 2005 года Роганкова уволили по ст.81 ТК РФ п.6 за совершение по месту работы хищения.

3 августа 2005 года Президиум городского суда Санкт-Петербурга вынес решение: **«Восстановить А. Б. Роганкова на прежнем месте работы и оплатить ему все время вынужденного прогула по среднему заработку»**. Дороге вновь придется раскошелиться на несколько десятков тысяч рублей на непроизводительные расходы, связанные с выплатой Роганкову вынужденного прогула. Вопрос: захочет ли руководство ОАО «РЖД» и впредь считаться с такими потерями из-за нерадивых руководителей? Думается, вряд ли. Значит, и Рябовичу недолго осталось быть возмутителем спокойствия?

...Ну, а что же грабли? Получается, что для одних они являются сельскохозяйственным орудием, для других же - орудием для занятия садомазохизмом.

**А. Комиссаров, председатель ПО РПЛБЖ ТЧ-12.**

### И смех, и грех

## «ВЕДЬ Я – НЕПОСЛЕДНИЙ ГЕРОЙ...»

**Событие это уже стало историей, но работники локомотивного депо Пушкино вспоминают о нем по сей день. А как вспомнят, так посмеются.**

22 июня т. г. работа администрации депо Пушкино оказалась безнадежно парализованной на 2 часа 50 минут. Большую часть этого времени (для многих - рабочего, а для 36 работников локомотивных бригад – личного времени) заняло сольное выступление на еженедельном планерном совещании по безопасности движения первого заместителя начальника Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении И. М. Заковыркина. Начал свое выступление Иван Михайлович с освещения террористического акта – подрыва пассажирского поезда №382 «Москва-Грозный» у станции Узуново Московской железной дороги 12 июня 2005 года, - ну а дальше товарища понесло. Это надо было слышать! Впрочем, для тех, кто не слышал, приведем его дословно, дабы продемонстрировать непризнанный талант Заковыркина как организатора и незаурядного оратора. К сожалению, не можем передать интонацию и ударения Ивана Михайловича, но стилистика сохранена.

Заковыркин: *«Как только я узнал о случившемся, я тут же связался с машинистом. Машинист Киреев. Я ему говорю: «Витя (обратите внимание на это имя - прим. наше), что случилось?» Машинист действовал правильно, молодец! Он мне отвечает: «Иван Михайлович, произошел взрыв, электровоз сошел с рельсов, головная часть разбита, лобовые стекла выбиты... Мы не пострадали. Вагоны сошли, но не перевернулись». Я ему говорю: «Габарит есть?» - «Есть габарит, Иван Михайлович, по первому пути».*

*Я туда первым приехал. Там мальчик пострадал, парень и женщина. Тут что делать, не знаю. «Скорую» вызвали. Узуново забито все поездами, Ожерелье тоже. Я распорядился электричку подождать, чтобы людей вывезти. Вдоль состава пошел, метров двести от хвоста пульт управления взрывным устройством нашел и место, где они лежали. Платформа пассажирами была забита. Я организо-*

*вал посадку, людей вывезли... Все меня благодарили. Бдительность необходима... Серьезное все!*

*...Непроизводительный травматизм растет. Мы людей убиваем. Прожектора включены должны быть и фары. Однажды чуть начальника дороги не задавили. Он наклонился чуть осматривать, в габарит попал. А тут с Лосиноостровской электричка отправляется, молча. Еле успел начальника дороги оттащить! Я там был! Поэтому распоряжение Ермакова вышло, чтобы прожектора включать.*

*Отказы технических средств происходят. В Лобне электропоезд остановился из-за короткого замыкания, тормоза сработали, ЭПТ. Бригада сделать ничего не смогла. Простояли 50 минут, «лохматого» вызвали. Я приехал в депо, залез на электричку, «семерку» выключил, она пошла. Я говорю машинисту: «Что ж ты до Лобни не мог доехать?» Молчит. Я бригаду не стал наказывать. Я «семерку» выключил, она пошла. Там шпильку завернули, она провода замкнула. А на электропоезде еще с завода, с октября, земля была. С октября! Ну и все!*

*...Вот вы говорите, у машиниста в учетной карточке ни одного замечания по тормозам нет. Этого не может быть. Все Звенигород помнят? Я туда первый приехал. Вторым – машинист-инструктор по тормозам. Он мне тоже говорит, что у машиниста ни одного замечания в учетной карточке нет. Подняли ленты, а там на каждой ленте нарушения в управлении тормозами. Расшифровщик и машиниста инструктора я уволил. Жалко было, но уволил!*

*...Машинист у вас состав не закрепил? Где он? Почему не в канаве?*

*Вот в Лобне недавно задержка была пятьдесят минут по неисправности электрической схемы. ЭПТ сработали, не отпускают. Там шпилька... («И земля с октября», - реплика из зала).*

*В Апрелевке, я там начальником был, затягивало пневморегуляторы. Я все знаю. Я приказал все пневморегуляторы отключить. Ни одной затяжки при мне не было. Подкрутят, километров на семьсот хватает. А сейчас снова. Я у начальника спраши-*

## «ВЕДЬ Я – НЕПОСЛЕДНИЙ ГЕРОЙ...»

(Начало на стр. 3).

*ваю: «Что?» Он мне говорит, говорит, говорит! У меня только двое таких: Карасев и Чубарев. Наговорят, нагородят, наворотят! (Реплика из зала: «Карасева не трожьте!»)*

Далее речь Ивана Михайловича оказалась прерванной. Зачитывалась жалоба пассажирки, у которой локомотивная бригада депо Москва-2 «приватизировала» деньги и телефон. Женщина обратилась к дежурной по станции Фрязино-товарная. Однако та ждала приезда какой-то комиссии и помочь не смгла.

Заковыркин: *«Это я приехал с этой комиссией! Там еще Кужель был. Я связался с бригадой, попросили сумку отдать. Они ее в кустах в Болшево выбросили, испугались! Милиция поехала, нашла. Телефона и денег нет. Женщина рада, что документы на месте. Я звонил Сергею Николаевичу (начальник депо Москва-2 Асюнькин – прим.), чтобы он разобрался и доложил. Он три дня не звонил. Помощник заявление на увольнение написал. Пишет «недостойн работать в коллективе». Машинист был на выходящем. Выйдет, разберемся. Кто из локомотивных бригад выступить хочет?»*

Я, разумеется, захотел и поднял руку: «Дайте слова!» Заковыркин поинтересовался: «Вы машинист?» Говорю: «Бывший». Так и не дали высказаться. Струсили что ли? Мне то, допустим, не так обидно, что слова лишили. Но почему начальнику Сергиево-Посадского ЛОВД в выступлении отказали? Зачем тогда приглашали, от охраны правопорядка отвлекли? Ведь не для массовости же?

А сказать я хотел следующее: «Уважаемые руководители! Для оптимизации процесса проведения планерных совещаний, экономии времени локомотивных бригад и вашего драгоценного, предлагаю установить регламент выступлений, в совокупности ограничив время совещаний 2 часами. Предусмотреть возможность обратной связи с залом в виде реплик с мест, отведя на них, например, по 2 минуты. По решению участников совещания время выступления может быть продлено. Докладчика не перебивать, чтобы не смущать и не сбивать с мысли». А также не терпелось поинтересоваться: «Что мы приобрели от сегодняшнего мероприятия? Что узнали нового, полезного? К хамству и бахвальству мы давно привыкли и иного от Заковыркина и других руководителей дирекции не ждали и не ждем. На что потратили время? И о какой экономике можно мечтать с такими начальниками? Но все же поблагодарить за визит Ивана Михайловича хотелось бы. Правда, за что конкретно, вовек ему не догадаться. Так что благодарствуем, Иван Михайлович!» Вот что хотел ска-

зать. Никаких лозунгов и призывов. Не позволили, ну и ладно.

...После совещания все железнодорожную прессу, писавшую о теракте, переворошил. Вот в «Гудке» за 15 июня: «Непосредственно на место происшествия сразу после случившегося оперативно прибыли президент ОАО «РЖД» Геннадий Фадеев, первый вице-президент Хасян Зябиров, начальник Московской железной дороги Владимир Старостенко, глава МЧС Сергей Шойгу, представители генеральной прокуратуры и ФСБ. А также медики, спасатели и милиция». А где же Заковыркин? Не входите вы, оказывается, Иван Михайлович, даже в список тех, кого именуют «и сопровождающие их лица». А может, отраслевая газета Вами пренебрегла? Не прощайте такого! И родному «Можу» (особенно тем, кто готовил номер от 24 июня т. г.) не прощайте, потому как и они Вами пренебрегли, как и той выдающейся ролью, которую Вы сыграли в деле восстановления движения и оказания помощи пострадавшим пассажирам поезда №382. А машиниста из депо Ожерелье, между прочим, зовут Михаилом, Мишей. Ну, в стрессовом состоянии недолго и перепутать, бывает!

Грех великий ерничать по поводу большой беды. Но еще больший грех присваивать себе заслуги других людей, проявивших подлинный героизм, самоотверженность и скромность, присущую настоящим мужчинам, господин барон Мюнхгаузен, извините, господин Заковыркин.

**«Что вы улыбаетесь, будто мы раздаем конфеты? Будет торжественное собрание, будем раздавать конфеты, будете улыбаться...»**

Из замечаний И. Заковыркина на планерном совещании по безопасности движения 22 июня т. г. в депо Пушкино.

Между прочим, Иван Михайлович, не припомните, кто руководил депо Апрелевка в конце 80-х – начале 90-х годов, когда при выезде на перрон ночного отстоя один из электропоездов, съезжая с башмака, сцепился с другим, стоявшим за ним, и в таком виде, сдвоенным составом, на платформе объявился? А как же сокращенное опробование тормозов?! Хорошо еще, что тогда все обошлось без серьезных последствий. Я ничего не путаю? А то извините.

Кстати, еще один случай припомнился. То ли в 1998, то ли в 1999 году один из руководителей депо Домодедово в нетрезвом состоянии умудрился на своем личном автомобиле въехать под вагон проходящей электрички. Иван Михайлович, не подскажите, о ком речь?

Н. Павлов.

**К профсоюзной конференции**

В отличие от ведомственной прессы, уже сейчас встречаются прогнозы, что лишение даже всех железнодорожников бесплатного проезда не выведет весь пассажирский комплекс на прибыльность (которую в большинстве стране не могут обеспечить), а потому придется раскошелиться населению. А с достижением прибыльности можно будет снять в федеральном законодательстве ограничения на приватизацию – ведь для растаскивания имущества и предусмотрено акционирование. Кстати, о его планах предупреждал год назад столичных железнодорожников на их профконференции Г. Селезнев. Да и третий этап «реформирования» по сути представляет собой завуалированную растащивку под вывеской третьего этапа реформирования, где предусмотрено создание дочерних компаний. Ну а как ведут себя в российских условиях «дочки», все мы видим в ОАО «ЕЭС», где взывать убытки ни с кого невозможно. Растаскивание начнется, видимо, с рефрижераторного подвижного состава – наиболее дорогостоящего грузового вагонного парка. Как говорят работники подотрасли, схема ее реформирования больше напоминает устранение конкурента, чем оздоровление. Кстати, проблема перевозки *скоропорта* имеет не узковедомственное, а общегосударственное значение, не только экономическое, но и экологическое. Да и пассажирский комплекс потеряет социальное значение. Так, внедрение скоростных электричек Москва-Люберцы будет финансироваться, похоже, в основном частным капиталом, который убыточности (правда, социальной) не допустит.

По воле руководства Роспрофжела железнодорожники России еще в марте 2004 года проспали Всемирный день единых действий железнодорожников. Уже сейчас, в принципе, возможна ситуация, подобная случившимся в периферийных школах, где учителя отказываются выдавать аттестаты до тех пор, пока не будут восстановлены их права (например, на зарплату). В

**ЗАМЕТКИ АКТИВИСТА**

*(Продолжение. Начало в номере №7)*

этой ситуации на помощь учителям приходят родители учеников. А что будет, если «забузят» железнодорожная братия, представить нетрудно. Поэтому и убаюкивают нас таким мифом вульгарной буржуазной политэкономии как *социальное партнерство*, хотя все больше железнодорожников прозревают.

Поскольку питерская группировка, правящая страной, проводит экономическую политику СПС (что признал Б. Немцов), можно не сомневаться, что обещания государственной дотации пассажирских перевозок являются лишь пропагандистским отвлекающим маневром.

Можно не сомневаться, что наступление на права железнодорожников будет усилено. Новый глава ОАО «РЖД» и не политэконом, и не железнодорожник, по сути стал гауляйтером в непокорной отрасли, сразу начав освобождаться от команды Фадеева. В их числе крупный организатор отраслевого образования Н. М. Бурносов, который был категорически против его развала и пытался вернуть преподавателям разовые билеты. Так что надеяться на лучшее (возврат разовых билетов) не приходится. Надо готовиться к худшему – возврату в Министерство разрушения образования со всеми вытекающими последствиями. Оно в целом проводит общий курс проамериканского руководства России на удушение образования через так называемое его *реформирование*, что видно из материалов Комитета Госдумы по образованию и науке. В частности, такой факт – даже обещанное правительством повышение номинальной зарплаты работникам образования не вернет уровень реальной их зарплаты конца 2001 года.

Обращает на себя внимание такая позиция буржуазного государства и в аспекте защиты не прав работников, а прав разрушителей. Здесь требуется пояснение. Дело в том, что:

- в соответствии с Конвенцией №87 Международной организации труда «О свободе ассоциации и защите права на организацию»

право выбирать профсоюзное объединение принадлежит самим работникам;

- в соответствии с Конвенцией №98 той же МОТ «О применении принципов права на организацию и на ведение коллективных переговоров» право участвовать в разработке, обсуждении и принятии коллективных договоров принадлежит всем отраслевым профсоюзам, а не только карманному Роспрофжелу.

Однако прокуратура г. Москвы, пообещав 22.11.2004 г. Российскому профессиональному союзу локомотивных бригад железнодорожников направить в ОАО «РЖД» представление об устранении выявленных нарушений трудового законодательства, вскоре (16.06.2005 г.) «отфутболила» РПЛБЖ в судебную инстанцию, хотя еще 17.01.2005 г. Мещанский районный суд отказал в принятии искового заявления о недействительности отраслевого коллективного договора на 2005 год на том основании, что РПЛБЖ не является участником этого договора и в состав Роспрофжела не входит. Хотя на это отстранение от участия в разработке договора в нарушение Конвенции №98 как раз истец и обращал внимание.

Следует также выработать свою позицию к предстоящему обострению ситуации в отрасли и стране в целом в условиях нарастания призывов к общероссийской забастовке железнодорожников при том, что на основной деятельности они законодательно запрещены. Полагаю, что:

- забастовки в образовательном учреждении бессмысленны, барышей отраслевым воротилам они не сократят, но оставят без присмотра сотни подростков;

- надо призывать работающих в отрасли применять принцип «*работа по правилам*», чтобы не дать повод их репрессировать;

- принять участие в массовых митингах и манифестациях.

М. Кардасевич,  
инженер-экономист путей сообщения.

Ситуация**НАПЕРЕГОНКИ**

Вполне возможно, что два раза за месяц обращаться к теме электричек странно. Извините, я акын – что вижу, то и пою. Летом я вижу электрички. Весьма сочувствую тем, кто видит их круглый год каждый день. Ездить в Москву на работу из пригорода неприятно и неудобно. Мне приходит много писем с описанием мытарств, беготни по платформам (неизвестно, на какую подадут поезд), нарушений расписания. Помимо прочего – это дорого. В моей почте есть челобитная от пользователей Ярославского направления. Им повысили месячную плату за скоростную электричку из Сергиева Посада с девятисот до тысячи девятисот рублей. Просят поднять вопрос. Поднимаю. Но это вам не поможет «поднять» эту сумму.

Помимо прочего, железная дорога – это у нас очень опасно. Практически – «русская рублетка». Все лето я наблюдаю беспримерный ремонт на Казанском направлении. Гастарбайтеры, гортанно лопоча, целыми полками в оранжевых жилетах возятся на станциях. Красят все в зелененькое, меняют скамейки, плитки, крыши, рельсы. Получается очень красиво. Даже шикарно. Чудесные проводы в последний путь.

В отличие от других направлений на Казанке довольно далеко от Москвы идут четыре пути. Два – для электричек, два – для пассажирских и товарных. Поезда идут каждые две минуты. Часто сразу пара в разных направлениях. Иногда два в одном направлении, один в другом. Очень трудно объяснить, почему в таких условиях там еще существуют переходы по путям без всяких мостиков или подземных туннелей. Ну ладно, под землей дорого. А мостик?

На станции Кратово за сезон погибли человек пять. Не пьяных, не сумасшедших, а молодых и здоровых. На глазах у моей четырехлетней дочери задавило шестнадцатилетнюю девушку. Просто затянуло между двумя поездами. У этой девчонки есть родители, я с трудом могу представить их состояние, потому что мне и то пришлось долго в холодном поту и шоке что-то врать ребенку: «Сейчас тете сделают укол, и она выздоровеет», А в ушах звук удара тела о железо. Пустили скоростную электричку до Раменского. Через два дня – труп. Электричка остановилась, приехала милиция. Говорит машинисту: «Поздравляем, вы первые!» Значит, уверены, что не последние. И я уверена. Потому что на станции Кратово, согласно поговорке, пассажиры действительно бывают двух видов – очень-очень быстрые или совсем-совсем мертвые.

Кончено, МЖД может спросить, где брать деньги на переходы. Во-первых, с этих немереных тысячи девятьсот, если вы все равно их берете. Во-вторых, на краску и примазку ведь нашлись.

О. Бакушинская.

(«Комсомольская правда», 21 августа 2005 г.)

**P.S.: Если уж «Комсомольская правда» о безобразиях на железной дороге заговорила, то нам, как говорится, сама профессия велит. Впрочем, комментировать приведенную статью даже не хочется. Все ясно и понятно. Так что без комментариев...**

**СУДЕБНЫЕ СПОРЫ О ВОССТАНОВЛЕНИИ НА РАБОТЕ.**

1. «...в соответствии с перечисленными нормативными актами, истец был обязан явиться для проверки знаний по безопасной эксплуатации электроустановок. В случае получения неудовлетворительной оценки, вправе был по общему правилу оспорить решение комиссии с указанием на те обстоятельства, что обучение по определенным вопросам техники безопасности не проводилось...»-

к такому выводу пришел Железнодорожный районный суд г. Екатеринбурга, рассмотрев иск о восстановлении на работе члена ППО локомотивного депо «Пермь-2» РПЛБЖ (Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников) Синоличенко Д.Е. Суд удовлетворил требования истца о восстановлении на работе, установив, что работодателем был нарушен порядок увольнения; решение суда первой инстанции вступило в законную силу 1 сентября, после рассмотрения дела в Свердловском областном суде.

*Комментарии юриста: Вывод судебных инстанций очень важен для правильной оценки тех ситуаций, которые часто возникают в ОАО «РЖД» в связи с проведением проверок знаний правил охраны труда и нормативных актов МПС РФ. В любом случае работник обязан явиться в день, назначенный ему для проверки знаний, даже если он считает, что состав комиссии утвержден с нарушением требований закона, например, отсутствует представитель соответствующей профсоюзной организации, или что работодателем не выполнена обязанность по организации обучения работников правилам охраны труда. Не являться или отказываться от прохождения проверки чревато негативными последствиями. Юридически грамотное поведение работника в подобных ситуациях будет следующим: прохождение проверки, а в случае получения неудовлетворительной оценки - обжалование в КТС или в суд решения комиссии по проверке знаний. И только после решения КТС или судебного акта работник может смело утверждать, что действительно, состав комиссии неправомочен осуществлять проверку знаний по охране труда или что работодатель не выполнил обязанность организовать*

работникам прохождение обучения по правилам охраны труда вследствие чего, работник получил неудовлетворительную оценку.

2. «... поскольку ТК РФ не содержит норм, запрещающих работнику воспользоваться правом отказа от выполнения работы и тогда, когда выполнение работ вызвано переводом вследствие производственной необходимости, отказ работника от временного перевода на другую работу в порядке ст. 74 ТК РФ, по указанным причинам также является обоснованным».

6 сентября Свердловский областной суд оставил в силе решение Железнодорожного районного суда о восстановлении на работе председателя ППО локомотивного депо «Пермь-2» РПЛБЖ Волегова Александра Николаевича.

В апреле 2005г. Волегов А.Н. был уволен за прогул. По мнению работодателя, прогул имел место в форме отказа машиниста электровоза 1 класса от работы слесарем по ремонту подвижного состава 3-го разряда после перевода по производственной необходимости. Суд согласился с позицией истца, что перевод работника по производственной необходимости возможен только для предотвращения опасных последствий, перечень которых дан в статье 74 ТК РФ (катастрофа, производственная авария, стихийное бедствие, несчастный случай, простой и т.д.). Доказательства, с достоверностью подтверждающие наличие производственной необходимости, также не представлены ответчиком.

Центр Профсоюзного Обучения. Новости 20 сентября 2005г.

**Минута молчания**

**ПРОЩАЙ, ТОВАРИЩ!**

**Уважаемые коллеги!**

Исполком Конфедерации труда России с глубоким прискорбием сообщает, что после тяжелой и продолжительной болезни скончался Вице-президент КТР, Президент Ассоциации летного состава России

**Анатолий Алексеевич Кочур.**

Вся его сознательная жизнь связана с гражданской авиацией, проблемы которой он знал изнутри и всегда отстаивал интересы как людей работающих в авиации, так и всей отрасли. Анатолий Алексеевич Кочур известен как крупнейший организатор свободных профсоюзов в России. Он обладал способностью сплачивать людей на выполнение поставленных задач, умело концентрировать усилия на главных направлениях деятельности. Это был волевой и целеустремленный человек, не терявшийся в сложнейших ситуациях, умевший мыслить, принимать нестандартные решения.

Анатолия Алексеевича можно без преувеличения назвать человеком государственного мышления и высочайшей профессиональной и человеческой ответственности.

Вечная память о Анатолии Алексеевиче, о подвижнике и труженике, горячо любившем Россию и ее народ, болевший сердцем о всех ее бедах и испытаниях, прекрасном Друге и Человеке, навсегда сохранится в наших сердцах.

**Эпитафия**

**НА СМЕРТЬ АНАТОЛИЯ КОЧУРА**

Ушёл из жизни Анатолий Кочур  
В иной, туда где ангелы, простор.  
В бездонных небесах не захочет  
Его гиганта-лайнера мотор.

Скорбит его стихия – мир подлунный.  
Ах, смерть разлука, как ты не права!  
Уж никогда не зазвучат с трибуны  
Его, как меч, разящие слова.

Он никогда ручным, подручным не был,  
Свершая профсоюзный свой полёт,  
Крылатый сын своей земли и неба,  
Профлидер и политик и пилот.

Его девизом было: только первый.  
А это не даётся без труда.  
Полёт окончен. Не окончен – прерван  
Земным финалом смертным. Навсегда.

Он был с дождём, морозом, солнцем дружен.  
Любил людей. И очень жизнь любил.  
Он был хорошим и отцом, и мужем.  
И другом. И соседом. Был, был, был.

Так зыбок бренный мир наш, так непрочен.  
Бессмертны лишь моря, леса, поля.  
Прощай, соратник, друг наш, брат наш Кочур!  
Да будет пухом для тебя земля!

25 августа 2005 г.

В.Кудашкин,  
член Союза писателей России.

Из почты «Локомотивосоюза»

## УРОЖАЙ ИНИЦИАТИВ

Близится осень, пора собирать урожай. Профсоюзы в нынешнем сезоне тоже собирают урожай, урожай инициатив. Первая и самая любопытная из них, быть может, та, что к внеочередному съезду ФНПР муссируется инициатива «ряда профсоюзных организаций» об изменении статьи № 43 ТК - в сторону того, чтобы колдоговор был только для членов профсоюза. Вторая, чтобы на съезде ФНПР не столько «голосовались резолюции», а выработывалась активная политика профсоюзов.

Думается, на практике, если даже статья № 43 ТК по инициативе профсоюзов и будет изменена, мало кому из работников это принесет заметную пользу. Работодатель всячески будет срывать ведение коллективных переговоров, особенно при малочисленной профорганизации, а коллективу пообещает какие - либо блага помимо всякого колдоговора, лишь бы ослабить профсоюз. С другой стороны, уповать на то, что народ из-за какого - то, до сих пор абстрактного для многих понятия «колдоговор», «побежит в профсоюз», не приходится. Следовательно, скорей профсоюзам нужно продолжать популяризировать среди работников сам колдоговор, чем менять статью № 43, это принесет больше пользы.

Что касается выработки прямо на съезде «профсоюзной политики», то это на 100% нереально. Различные подходы консолидируются именно в резолюциях, продумывающихся заранее. Другое дело, если руководство профобъединения выдвигает идеи и принимает решения, которые не обсуждает с профактивом, де - факто ставит его перед свершившимся фактом. Но это как раз не всегда проходит и вызывает споры по всем позициям.

Небезынтересны и другие предполагаемые инициативы. Помимо того, что подготовлен пакет из 466 поправок в ТК, и осенью они наконец-то будут внесены в Госдуму, председатель Комитета ГД по труду и социальной политике Андрей Исаев на пресс-конференции 12 июля 2005 г. в том числе заявил, что профсоюзы должны добиваться не только роста заработной платы, но и увеличения социального пакета и пенсионного обеспечения бюджетников. И прежде всего потому, что пока не получается поднять заработную плату бюджетников «в разы». При этом Андрей Исаев сослался на опыт некоторых развитых стран, где работники рыночного сектора получают большую заработную плату, чем работники бюджетного, зато у «государевых людей» выше пенсия и, возможно, социальные льготы. Впрочем, не совсем понятно, откуда возьмутся более высокие пенсии у бюджетников, если не повышать зарплату. Вряд ли наше государство в состоянии сейчас создать отдельную пенсионную систему для врачей, учителей, работников культуры. Особенно в ситуации, когда «скоро весь Стабилизационный фонд перейдет на покрытие дефицита Пенсионного фонда России»( из интервью с И. Юргенсом, «НГ», № 170, 2005 г.)

Что реально - так все - таки утверждение отраслевой системы оплаты труда для работников бюджетной сферы, по отдельным категориям. Пилотный проект - это отраслевая система оплаты труда для работников науки, которая сейчас разрабатывается в РАН и апробируется в Минфине. Вот где сейчас широкое поле деятельности для профсоюзов - проследить за тем, чтобы новая система была во всяком случае не хуже ЕТС, а, по возможности, и гораздо лучше.

Отличились этим летом и работодатели из стивидорных компаний Санкт - Петербургского порта, взявшие на себя инициативу проигнорировать усилия реально борющегося за рост зарплат в условиях непрекращающейся инфляции профсоюза докеров. Но ведь если жизнь дорожает, то и зарплата должна повышаться; для этого и существуют профсоюзы, чтобы напоминать об этом « хозяевам жизни» всеми законными способами. Вот о чем должна прежде всего идти речь на внеочередном съезде профсоюза, - это и будет разработка самой что ни на есть профсоюзной политики...

Роза Горн.

**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](mailto: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) 21-15-8