



# Локомотивсоюз

Выпуск № 3 (47)

Апрель 2002 г.

## ОБРАЩЕНИЕ!!!

Братья, коллеги!

Созданный в ноябре 2001 года, при непосредственном участии РПЛБЖ, Международный комитет против приватизации железных дорог обращается к Вам с призывом принять участие в международной акции протеста против приватизации железных дорог.

Приватизация железных дорог осуществляется во многих странах по одной и той же схеме, навязываемой странам-должникам Всемирным Банком и Международным валютным фондом в виде так называемых Программ структурной перестройки. Нам с Вами известна так называемая «Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте», представляющая собой план приватизации (распродажи частным владельцам) предприятий железнодорожного транспорта. Мы знаем, чем грозит эта «реформа» не только нам – железнодорожникам, но и гражданам России в целом. В такой же ситуации сейчас находятся и железнодорожники ряда стран мира. Мы просим Вас обратиться к общественности с разъяснением последствий приватизации железных дорог. Граждане Рос-

сии должны знать, что цели приватизации – извлечение сверхприбылей, повышение кредитоспособности стран – достигаются за счет повышения интенсивности труда, снижения заработной платы, исключения льгот и привилегий, как для работников железных дорог, так и для граждан, пользующихся услугами железнодорожного транспорта. Только государственные железные дороги обеспечивают реализацию права граждан на свободу передвижения. Только государственные железные дороги способствуют развитию экономики, в том числе ее социальной сферы, созданию рабочих мест. В случае, если предприятия железнодорожного транспорта окажутся распроданными в частные руки, сотни тысяч людей потеряют работу; наименее социально защищенные граждане останутся без льгот, которыми пользуются сегодня; малодетельные участки железных дорог будут закрыты, как нерентабельные, не привлекательные для продажи; резко возрастет число аварий и крушений поездов. Железные дороги – одна из жизненно важных отраслей экономики в буквальном

смысле этого слова. Многие населенные пункты, предприятия во всех странах живут исключительно благодаря существованию железных дорог. Частный владелец железной дороги не заинтересован в существовании нерентабельных железнодорожных сообщений, не приносящих желаемой прибыли. Они попросту будут закрыты. Частному владельцу ни к чему устанавливать какие-либо льготы для пенсионеров, инвалидов, ветеранов. И это не чье-то субъективное мнение, а реальность, о которой свидетельствует уже имеющийся опыт приватизации железных дорог в ряде стран мира. Опыт показывает: правительства стран, которые шли на поводу у капитала, распродавая за бесценок предприятия железных дорог, вынуждены, теряя огромные средства (за счет налогоплательщиков), вновь их национализировать, потому что последствия приватизации железных дорог ужасают.

Правительство России и Министерство Путей сообщения РФ через средства массовой информации сообщают лишь о начальных этапах реформирования железных дорог России, о со-

здании акционерного общества "Российские железные дороги", 100% акций которого будет принадлежать государству. Но они умалчивают о намерении избавиться от 35% железнодорожников, о передаче в частную собственность магистральных локомотивов, большей части (60% и более) парка грузовых вагонов, формировании вне системы Общества "Российские железные дороги" частных пассажирских компаний на всех направлениях пассажирских перевозок, продаже акций акционерных обществ, осуществляющих ремонт и техническое обслуживание в сфере железнодорожного

транспорта, частным собственникам.

24 февраля 2002 года в Берлине на заседании Бюро Международного комитета было принято решение о проведении **10 октября 2002 года международной акции протеста против приватизации железных дорог.**

Международный комитет призывает Российский профсоюз локомотивных бригад железнодорожников присоединиться к противостоянию планам приватизации железных дорог и участвовать в этой акции. Приватизация железных дорог затрагивает не только интересы железнодорожников. Ее послед-

ствия неизбежно окажут влияние на благосостояние общества в целом и жизнь каждого гражданина в отдельности.

Просим всех, кому не безразлична судьба отечественных железных дорог связываться с нами по следующим адресам:

191119, СПб, ул. Днепропетровская, д. 2, Дорожный комитет РПЛБЖ ОЖД, тел./факс (812) 168-45-24;

[rplbg8ogd@mail.ru](mailto:rplbg8ogd@mail.ru);

[vmzh@mail.ru](mailto:vmzh@mail.ru);

[kspogd@pochtamt.ru](mailto:kspogd@pochtamt.ru)

**Бюро Международного комитета против приватизации железных дорог**

## Забастовка!!!

Намечаемые реформы и преобразования железнодорожного транспорта будут способствовать исключительно обогащению узкой группы чиновников, причастных к приватизации железных дорог, а также предпринимателей, захвативших бразды правления во вновь созданных и финансируемых из бюджета частных железнодорожных компаний.

Нешадная эксплуатация людских ресурсов (сокращение работников и увеличение нагрузки на оставшиеся кадры), максимальный износ основных средств (увеличение срока службы подвижного состава и промежутка между плановыми ремонтами) уже проводятся на железных дорогах в рамках подготовки к реформе.

Рост заработной платы на железной дороге значительно отстает от роста цен и стоимости жизни. По этой причине происходит массовое увольнение кадровых работников, обеспечивающих безопасность пассажиров.

Ремонтировать подвижной состав, который находится в плачевном состоянии, некому. Количество поездов сокращается из-за отсутствия локомотивных бригад. Железнодорожники возмущены тем, что заработная плата работников железнодорожного транспорта значительно отстает от уровня жизни.

Возмущенные сложившейся ситуацией, работники локомотивного депо Железнодорожная, члены Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников, обслуживающие Горьковское направления Московской железной дороги, с 4 часов утра 29 апреля 2002 года приступили к проведению акции протеста в виде **ЗАБАСТОВКИ**. В забастовке приняло участие более 100 работников, 40 локомотивных бригад отказались от ведения электропоездов, в результате чего практически в течении 3-х часов прекратилось пригородное движение электропоездов.

### Основные требования железнодорожников:

- повысить заработную плату на 100%;
- привести в соответствие с действующим законодательством условия труда работников, а именно: провести аттестацию рабочих мест, устранить наличие вредных факторов, а при невозможности их устранения, выплачивать работникам надбавки за вредные условия труда;
- установить работникам доплату за совмещение профессий в размере 25% от тарифной ставки.

Ранее, 19 марта 2002 года состоялась забастовка работников локомотивного депо Узловая, по словам Сергея Бурцева, председателя профкома РПЛБЖ в забастовке приняло участие более 50 работников

Мы надеемся, что люди, которые в этот день не смогли доехать до мест назначения, поймут, что, идя на такой шаг мы защищая своих работников, тем самым защищаем и интересы пассажиров. Ведь социальная напряженность в отрасли способствует росту стоимости проезда, ухудшению обслуживания, постоянному опаздыванию или отмене поездов, переполненности электричек в часы пик.

Защищая свои интересы, мы вместе с тем выступаем в защиту законных прав граждан Российской Федерации, пользующихся услугами железнодорожного транспорта.

Пресс-служба РПЛБЖ

## Следим за ситуацией

# Судите сами! Довели до... Президента

По инициативе председателя профсоюзного комитета РПЛБЖ Владимира Николаевича Дульнева, 49 рабочих вагонного депо Узловая-1 Московской ж.д. подготовили и направили в адрес Президента РФ письмо, в котором коротко, как могли, постарались описать обстановку и нравы, царящие на предприятии.

Известно, что самое главное в любом поступке (или бездействии) - мотивы. По большому счету не так уж важно, что именно человек сказал или сделал (или промолчал и отсиделся), главное - по какой причине и чем при этом руководствовался. «Надоело, когда тебя постоянно обманывают, - пояснил один из подписавшихся, осмотрщик вагонов **Юрий Ельтищев**. - Довели людей до того, что уже самые равнодушные стали обращать внимание на то, как с нами поступает руководство, в каких условиях нам приходится трудиться. Первое время думали все разрешить мирно, как говорится, не вынося сор из избы. Ходили к начальству, просили, затем стали требовать. Но все оставалось на своих устойчивых позициях. Почему в транспортную прокуратуру не обратились? Бесполезно, правды там не найти. Мы хотим и умеем работать, но в нормальных условиях и получая за свой труд соответствующую зарплату. И, конечно, чтобы с нами, рабочими, считались, признали за нами силу, потому что мы тоже имеем право на голос».

Кто бы спорил!.. Сколько же можно оставаться ласковыми и послушными как коккер-спаниели. Но вот лично я никак не могу понять, что такое происходит? Почему, только обратившись к главе государства, можно получить защиту? Почему только тогда, бездушное, равнодушное начальство начинает делать то, что ему положено? Так, к примеру, получилось и в вагонном депо Узловая-1. Вскоре после обращения рабочих к Президенту, вышел приказ начальника Тульского отделения-филиала ФГУП «Московская железная дорога» МПС РФ за № 798 от 28 декабря 2001 года «О неудовлетворительной организации работы в коллективе вагонного депо Узловая» (сами же вагонники смогли с ним ознакомиться 16 января с.г.) в соответствии с которым «за нарушение своих должностных обязанностей в части проведения профилактической работы по обеспечению безопасности движения и контроля качеством деповского ремонта вагонов, отсутствие контроля за правильностью применения действующих систем оплаты труда начальник вагонного депо Узловая **А. Г. Россихин** заслуживает освобождения от занимаемой должности, но, учитывая поданное заявление об увольнении, просьбу удовлетворить». То есть Россихин уволен по собственному желанию. (Как нам стало известно, он займет место главного инженера вагонного депо). По собственному желанию (хотя тоже, судя по записи в приказе, «заслуживает освобождения от занимаемой должности»), оставил свой пост главный инженер депо **А. Н. Овчинников**. «За невыполнение должностных обязанностей, допущенное превышение контингента работающих к установленному лимиту численности, некачественный подбор и расстановка кадров», заместителю начальника по кадрам и социальным вопросам вагонного депо Узловая **Т. А. Оленевой** объявлен строгий выговор», то же взыскание получила ведущий инженер по организации и нормированию труда **Н. И. Литвинова**.

## Поживем • увидим...

Ну и народ пошел!.. Чуть, что не так (на рынке обвешивают, зарплату не доплачивают др.) - сразу за перо и Президенту челобитную отписывать. Пришли, дескать, Владимир Владимирович, своего какого-никакого посланца, чтобы помог навести порядок. Как бы там ни было, но данный приём, поговаривают, помогает. По крайней мере, к рабочим вагонного депо Узловая-1 после обращения к В.В. Путину и.о. начальника Московской железной дороги **Вадим Дмитриевич Морозов** пожаловал.

Итак, 17 января Узловское вагонное депо высокое начальство все-таки посетило. Встречи с ним здесь ждали с нетерпением. Складывалось мнение, что грядет, как минимум, конец света, что приезд исполняющего обязанности перевернёт судьбу каждого.

И вот он приехал. И что? Ничего. Никакого конца света не наступило. В.Д. Морозов с сопровождающими его лицами, (среди которых находился и начальник Тульского отделения Московской ж. д. **С. А. Вязанкин**) сразу пошел по цехам, затем принял участие в селекторном совещании, проводимом заместителем министра МПС (причина действительно объективная, понимаем), потом с руководством депо беседовал. А собрание, запланированное на 10 часов, плавно перенесли на 13. Рабочие, среди которых оказались и те, кто только вернулся из поездки и еще не отдыхал, начали поговаривать: вот наглядный пример отношения к людям. Народ, понятное дело, разочаровался... Но покидать зал не спешил, а те, кто все же решился на время отойти по делам, обещали обязательно вернуться. Имели неосторожность на полтора часа отлучиться и мы, журналист газеты «Знамя» и сотрудники ТРК «Эфир-49». Когда же вернулись, нас ожидал сюрприз в виде охранника в воротах, тут же сообщившего, что журналистов велено не пускать. Распоряжение, к счастью, оказалось устным, а посему в актовом зале вагонного депо мы все же попали.

Собрание шло полным ходом. Господин Морозов бойко цитировал нового министра путей сообщения Фадеева, отвечал на вопросы, тут же попытался выяснить, почему за ремонт вагонов узловчанам платят меньше, чем в других предприятиях; проинформировал о принятых по их письму мерах (в частности, сообщил о приказе №798; о том, что молоко оплачено, найдены и перечислены деньги в сумме 500 тыс. рублей на ремонт котла; материальная помощь, несмотря на перерасход фонда заработной платы, выделена; лампы и выключатели завезены и др.). Согласился Вадим Дмитриевич, что «отпускные» люди должны получать перед отпуском, а не после того, как уже отдохнут: «Начало января - праздничные дни, банки не работали, поэтому возникли накладки. Но если подобные вопросы возникали, то следовало их решать сразу. По заработной плате наш сотрудник занимается, и мы готовы пересмотреть размер премии». Ответив на все адресованные ему вопросы,

и. о. начальника Московской железной дороги пообещал: «Если надо, мы приедем еще раз». И отбыл на встречу с губернатором **В.А. Стародубцевым**, оставив вместо себя сопровождающих лиц. Мы же, поинтересовавшись у рабочих, каковы их впечатления от встречи, услышали в ответ: «Поживём – увидим, чем их обещания обернутся»

О. Казарина

## Юридическая консультация.

С 1 июля 2002 года вводится в действие новый Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. Однако уже сейчас целесообразно проанализировать этот Кодекс и подготовиться к его применению. Для профсоюзов особое значение имеет та часть Кодекса, которая предусматривает ответственность за административные правонарушения, посягающие на права граждан. Эта ответственность не только усилена, но и значительно расширены виды правонарушений. Прежний Кодекс РСФСР об административных правонарушениях, принятый ещё в 1984 г., не содержал многих норм прямого дей-

ствия, которые имелись в федеративных законах. Сейчас этот недостаток устранён. Среди правонарушений, влекущих административную ответственность, можно выделить правонарушения, относящиеся к нарушениям законодательства о труде и об охране труда, к неисполнению обязательств в области коллективных договоров и коллективных трудовых споров.

Нарушение законодательства о труде и об охране труда влечёт за собой наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от пяти до пятидесяти минимальных размеров оплаты труда. Повторное нарушение предусматривает наказание в виде дисквалификации на срок от одного года до трёх лет. Дисквалификация – это новый

вид санкции; лишение права выполнять управленческие функции в течение определённого срока.

(Продолжение следует)

Юридическая служба  
РПЛБЖ

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам:

Москва (095) 287-92-26  
С-Петербург (812) 168-45-24

Учредитель и издатель:

ИК РПЛБЖ

Тираж: 990 экз.

Бесплатно.

«Локомотивосоюз»

Адрес для писем в редакцию:

107140, г.Москва, а/я 2.

Куликову Е.А.

<http://www.rplbg.ru>

E-mail: [rplbg@mail.magelan.ru](mailto:rplbg@mail.magelan.ru)

Тел. факс: (095) 287-9226

Тел. (095) 266-5951