



Локомотивсоюз

Выпуск № 9 (112)

Сентябрь, 2008 г.

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ДЕПАРТАМЕНТ МИНТРАНСА РОССИИ, РУКОВОДСТВУЯСЬ ПРИНЦИПАМИ СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЕРСТВА И ПОЛОЖЕНИЯМИ СТ. 351 ТК РФ И СТ. 11 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА ОТ 12.01.96 г. №10-ФЗ «О ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СОЮЗАХ, ИХ ПРАВАХ И ГАРАНТИЯХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ», НАПРАВИЛ ДЛЯ СОГЛАСОВАНИЯ В АДРЕС РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ПРОЕКТЫ ПРИКАЗОВ МИНТРАНСА РОССИИ «О ПРИЗНАНИИ УТРАТИВШИМИ СИЛУ НОРМАТИВНЫХ ПРАВОВЫХ АКТОВ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ», РЕГУЛИРУЮЩИХ ВОПРОСЫ ОПЛАТЫ ТРУДА.

ПРЕСС-СЛУЖБА СООБЩАЕТ

Члены профсоюзной организации РПЛБЖ локомотивного депо Сольвычегодского отделения Северной железной дороги – филиала ОАО «РЖД» направили коллективное обращение в Федеральную службу по труду и занятости с просьбой разобраться с ситуацией отмены выплаты работникам вознаграждения за выслугу лет. И это, несмотря на вступление в законную силу решения Нагатинского районного суда г. Москвы от 25.12.07 г.

Федеральной службой по труду и занятости по изложенным в обращении вопросам была проведена дополнительная проверка соблюдения трудового законодательства в локомотивном депо Сольвычегодского отделения Северной ж. д. – филиала ОАО «РЖД». В результате начальнику депо О. П. Назарову, в соответствии со ст. 357 ТК РФ, выдано **предписание, подлежащее обязательному исполнению**, с требованием произвести работникам предприятия, имеющим право на ежемесячное вознаграждение за выслугу лет, выплату задолженности по ежемесячному вознаграждению за выслугу лет в соответствии с пунктом 4.2.8 коллективного договора ОАО «РЖД» на 2005-2007 годы.

Страна Эмпэссия

ОТЛОЖЕННЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

Чтобы там ни говорили наши начальники, сколько бы ни увеличивали охрану, обещая навести порядок, однако железнодорожный транспорт по-прежнему привлекает внимание охотников за металлом. Некоторые даже умудрились поставить это дело на поток. Так, на Московской железной дороге в последнее время стала «популярной» кража из электровозов систем рекуперации на медь. Как правило, «любители металлсырья» - это сами локомотивные бригады, слесаря. А что? Не надо взламывать подвалы и чердаки, лезть на верхотуру, чтобы добыть кабель, или выдирать крюками приглянувшиеся чугунные крышки люков. Тут все, как говорится, под рукой.

О данной проблеме я писал начальнику Московской ж. д., главному инженеру дороги Архипову, заместителю начальника по технике Халяпину. От последнего, правда, пришел ответ. Дескать, благодарим за проявленное внимание, будем стараться. Да, пытаются что-то делать, восстанавливают. Глядишь, а тут опять систему умыкнули. Понятно, что на круглосуточный контроль такого количества электровозов по дороге способна разве что китайская армия. Но нельзя же просто сидеть и ждать, когда гром грянет, очередное столкновение произойдет!

Меня, конечно, можно упрекнуть, дескать, чего это я «бочку качу» на своих коллег, простых работяг. Начальству значит можно свои карманы набивать, пуская, к примеру, дизеля «под нож» и сдавая затем их в металлолом, а нам нельзя? Нельзя, ребята! Ведь мы с вами железнодорожники и понимаем: рекуперации нет, следовательно, существует угроза безопасности движения. Мы сознательно тем самым подвергаем опасности наши с вами жизни, а не жизнь тех же начальников! Нет, может, кто-то и любит экстрим, тогда, пожалуйста, можно и без рекуперации ездить. Но мне лично пока и на этом свете интересно жить.

В. Алексеев, машинист электровоза.

ЕЩЕ НЕ ВЕЧЕР?

В последнее время все чаще встречаю объявления, что локомотивное депо Узловая Тульского отделения Московской ж. д. приглашает на работу машинистов, помощников машинистов, слесарей; в Узловское вагонно-ремонтное депо требуются и далее приводится список специальностей, в которых сегодня остро нуждается предприятие.

Еще два года назад железнодорожные начальники (кстати, не только наших депо) заявляли работникам, что могут увольняться хоть всех, за воротами сотни желающих на их места стоят. А вон оно как получилось... И за воротами никого не видно, и на приглашения с заманчивыми посулами что-то желающих немного. Так, в августе в локомотивное депо Узловая Тульского отделения Московской ж. д. было принято 3 слесаря, а уволилось... 8 (восемь!). На планерном совещании по безопасности движения 3 сентября заместитель начальник локомотивного депо Узловая по ремонту Губанов открыто признал, что на сегодняшний день предприятие **остро нуждается** в слесарях, электроаппаратчиков.

Обидно, что уходят действительно специалисты, знающие свое дело, с большим стажем работы на железной дороге. Кстати, среди покинувших депо, были члены РПЛБЖ, грамотные работники, не один год отдавшие железной дороге. А ведь ни для кого не секрет - чтобы, допустим, вырастить из вчерашнего выпускника железнодорожного училища грамотного слесаря по ремонту подвижного состава, для этого не месяц-другой нужен. Да и кому учить, передавать опыт, если наставники уходят?! К сожалению, молодежь и сама не спешит обучаться всем тонкостям профессии. На днях поговорил с

одним рабочим, устроившемся слесарем в локомотивное депо весной этого года. Он прямо заявил, что до армии поработает, а там куда-угодно, но в депо не вернется. И таких, как мой собеседник, не мало.

В августе в нашем депо увольняющимся предлагали заполнить анкету, указав причину увольнения. Чаще всего, конечно, отмечали низкую заработную плату. Конечно, на сегодня она у тех же слесарей не соответствуют объему выполняемых ими работ. Однако, не для всех зарплата стала поводом для увольнения. Отсутствие запчастей, инструментов, нормальных условий труда и, как бы помягче сказать, неуважение работников со стороны руководителей. Как можно нормально работать, если, к примеру, изо дня в день подходит мастер (не бог весть какой начальник!) и, заявляя, что работник его не устраивает, требует, чтобы он уволился по собственному желанию. И увольняются! А что делать? Не в морду же бить? А есть у нас и такие руководители, которые работников вообще за людей не считают, открыто заявляя, что все они быдло. Ну, раз мы для вас быдло – до свидания! В другом месте наших специалистов принимают с распростертыми руками. Вот так и теряем кадры. А после еще говорим о какой-то безопасности движения железнодорожного транспорта.

...Пока железнодорожные генералы с руководителями рангом ниже все реформируют да реорганизуют, борются с РПЛБЖ, железная дорога теряет тех, кто обеспечивает ее жизнедеятельность. Конечно, еще не вечер, можно что-то изменить. Но хотят ли наши начальники этих самых перемен, как думаете? Правильно думаете...

В. Зименков,
председатель ПК РПЛБЖ
локомотивного депо Узловая Тульского отделения
Московской ж. д..

ПРИМИТЕ ПОЗДРАВЛЕНИЯ!

*В сентябре на год старше стал активист профсоюзного движения, член РПЛБЖ Октябрьской железной дороги **Виталий Михайлович Желтяков**.*

Друзья и коллеги по профсоюзу желают Вам, Виталий Михайлович, счастья, уважения, добра, крепкого здоровья, материального благополучия и исполнения желаний!

*У председателя профсоюзного комитета РПЛБЖ локомотивного депо Узловая и Тульской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении (ТДПП) **Виктора Ивановича Зименкова** еще недавно было трое детей: две дочери и сын. А в конце сентября он стал на одного наследника богаче. Поздравляем **Виктора Ивановича** и его жену **Светлану** (также члена РПЛБЖ) с рождением сыночка **Михаила**, и желаем здоровья, сил, терпения и долгих лет жизни.*

*Профком РПЛБЖ локомотивного депо Узловая и ТДПП
Тульского отделения Московской ж. д. – филиалов ОАО «РЖД».*

Мнение

**И ЧТО ЖЕ ЭТО ПРОИСХОДИТ,
ИЛИ ЧЕГО ЖДАТЬ РАБОТЯГЕ ОТ ПРОДАЖИ ДЕПО?**

Многое мне, простому россиянину, более 20 лет проработавшему на железнодорожной дороге, не понятно в происходящем реформировании железнодорожного транспорта. Вот на днях узнал, что в первых числах лета прошли торги по продаже вагоноремонтных депо. Высокие железнодорожные начальники твердят: продажа 22 вагонных ремонтных депо в качестве объектов недвижимости с обременением – это не прихоть руководства, а веление времени.

Читаю в газете «Московский железнодорожник» объяснение начальника Департамента управления имуществом ОАО «РЖД»: «Депо – неотъемлемая часть железнодорожной деятельности, и, конечно же, если бы они остались за РЖД, мы бы их использовали надлежащим образом. Однако это решение правительства – конкурентные виды железнодорожной деятельности выводить на рынок». Ладно, времена не выбирают. Реорганизация, избавление от непрофильных активов, создание конкуренции... И я, простой россиянин, конечно, догадываюсь, что куда проще и заманчивее купить то, что уже отлажено и приносит прибыль, чем возвести (к примеру, тем же собственникам подвижного состава) для создания конкуренции с РЖД свои собственные депо (хотя бы одно!) с нуля. Но я не понимаю, как же компания пошла на сознательное лишение себя курицы, несущей «золотые яйца»? И ведь продаем депо комплектные! Нас уверяют, что деньги от продажи депо пойдут на развитие железнодорожной инфраструктуры. Угу, пойдут, может быть. Хотя лично меня кое-какой червь сомнения гложет. «Надо сказать, что пять лет обременения дают возможность железным дорогам в случае невыполнения покупателем взятых на себя обязательств этот договор расторгнуть, а полученные средства не возвращать покупателю и выставить, если это будет необходимо, объект повторно на продажу», - узнал из того же «Московского железнодорожника». Конечно, всегда найдется что-то, к чему можно придраться, а там, отобрав, снова продать и перепродать. В этой предусмотрительности я наше железнодорожное руководство одобряю-с. Только вот сомневаюсь я, что кто-то из новых владельцев, вложив деньги в приобретение предприятие, захочет с ним распрощаться, даже если что-то из обязательств договора не выполняя. Кстати, поинтересовался я этими обязательствами. Оказывается, потенциальным покупателям выставлены требования в течение пяти лет не изменять назначение приобретенного имущества и в соответствии с планом-графиком, согласованным с ОАО «РЖД», организовать на его базе вагоноремонтные производства. Позаботились наши продавцы и о работягах, включив обязательство сохранения в течение двух лет всех социальных гарантий. Но кто даст гарантию, что через два года у владельцев депо не появится желание изменить трудовые договоры с работниками, вплоть до снижения им уровня социальной защиты? Мне не понять, почему должны будут пострадать люди, а ведь они пострадают, примеры таких «щедрых» изменений уже имеются. А кто поручится, что ровно через пять лет какой-нибудь новый владелец такой замечательной собственности не перепрофилирует (пусть даже часть предприятия), допустим, в автосервис или ночной клуб. Ему никто ж не сможет уже помешать! Многое мне не понятно с этой продажей. А если кто-то хочет поспорить со мной или убедить, что все будет хорошо и, дескать, не парься, буду этому рад. Пишите в редакцию.

А. Зебрев,
бывший железнодорожник.

Общество

БАСТУЮТ НЕ ТОЛЬКО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

«Количество трудовых конфликтов между работниками и работодателями растет с каждым годом. После полного затишья начала 2000-х годов сейчас забастовок не меньше, чем в конце 80-х – начала 90-х годов. Профсоюзы утверждают, что большинство акции приводят к успеху, поэтому и существует информационная блокада этой темы в государственных СМИ. Только в 2007 году, по данным института «Коллективное действие», прошли как минимум 35 забастовок», - сообщает газета «Версия» (15-21.09.2008 №35 (160)). И чтобы читатель мог оценить масштабы боевых действий на трудовом фронте, приводит примеры основных сражений только за августа и начало сентября т. г. Перечислим и мы их, а то народ так и будет думать, что только железнодорожники всем не довольны и единственные бастуют.

В Астраханской области неделю бастовали рабочие двух цехов судостроительного завода «Красные баррикады», требовавшие погасить долг по зарплате за 3 месяца. В итоге администрация была вынуждена начать выплаты.

В Тольятти отказалась работать одна из бригад

цеха сборки автомобилей главного конвейера СП «Джи Эм-АвтоВАЗ». Причина – крайне высокая температура воздуха в цехе, 37 градусов по Цельсию. Уже на следующий день администрация разрешила рабочим каждый час принимать душ, приостанавливая работу.

БАСТУЮТ НЕ ТОЛЬКО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

(Окончание. Начало на стр. 3)

В Туле бастовали три цеха Тульского оружейного завода: 250 человек требовали погасить задолженность по зарплате за июль-август. Сразу же после начала забастовки администрация выплатила им половину месячного заработка, но рабочие намерены добиваться полной выплаты долга.

В Удачном (Якутия) водители горно-обогатительного комбината АК «АЛРОСА» провели голодовку, требуя выплаты сверхурочных. Руководство предприятия пошло на создание согласительной комиссии по урегулированию конфликта.

В Туапсе неделю бастовали свыше 300 рабочих морского порта из-за невыплаты сверхурочных за работу в ночное время. Предприятие пошло на уступки и пообещало удовлетворить требования

бастующих.

А рабочие Всеволожского завода «Форд», только пригрозив забастовкой, добились с начала сентября очередного повышения зарплаты. Если средняя зарплата в области на июль с. Г. Составляла 12,3 тыс. рублей, то зарплата рабочих «Форд Мотор Компании» во Всеволожке (Ленинградская область) – от 21 до 32 тыс. рублей. Однако такой она стала именно благодаря готовности отстаивать свои интересы жесткими солидарными действиями, а не упрасиваниями начальства поодиночке. Ведь еще до серии забастовок, на начало 2007 года, средняя заработная плата на «Форде» равнялась всего лишь 17,5 тыс. рублей. Как говорится, почувствуйте разницу

Р. С.: «Забастовка машинистов локомотивных бригад Московской железной дороги не повлечет за собой увеличения заработной платы», - заявил 28 апреля 2008 года вице-президент ОАО «Российские железные дороги» Вадим Морозов.

По его словам, под такие акции заработные платы пересматриваться не будут и единственными условиями для повышения зарплаты являются коллективный договор и рост производительности труда.

Согласно коллективному договору ОАО «РЖД» на 2008-2010 годы п. 3.2.2. «Индексировать ежеквартально заработную плату работников на основании данных Федеральной службы государственной статистики о росте цен на потребительские товары и услуги во втором месяце квартала, следующего за отчетным».

Так к чему привела забастовка 28 апреля на Московской железной дороге? С 1 мая на дороге была повышена региональная надбавка, в июне и июле данная надбавка также повышалась. С 1 августа она составила 6969 рублей, т.е. повышение более чем на 2000 рублей у машинистов, у помощников машиниста рост надбавки еще больше. Кроме того, теперь региональная надбавка подлежит индексации.

С 1 июля произведено повышение тарифных ставок на 10%. Если учесть слова вице-президента Морозова и условия коллективного договора, то данное повышение не вписывается в рамки колдоговора и темпов инфляции в стране.

Мы, конечно, не экономисты, но попробовали произвести небольшие расчеты заработной платы за апрель и июль 2008 года (для расчета взяли 184 часа). Итого: заработная плата составила в апреле 39930 рублей, в июле 45056 рублей (без учета индексации на 4,8 % в мае). Таким образом, рост зарплаты составил 5126 рублей, или 12,8%.

И после этого говорят, что апрельская забастовка локомотивных бригад на Московской железной дороге и выше приведенный рост заработной платы никак не взаимосвязаны? Ну, уж не знаем... ? В крайнем случае, остается надеяться, что ОАО «РЖД» вспомнило, что оно является социальной компанией и должно заботиться о благосостоянии своих работников.

Учредитель и издатель: ИК РПЛБЖ. Тираж: 990 экз. Бесплатно. «Локомотивосоюз», приложение к газете «Рабочая сила»
Свидетельство о регистрации ПИ № 77-12156 от 29.03.2002. Адрес для писем в редакцию: 109387, Москва, ул. Кубанская, д. 14, корп. 1, РПЛБЖ. <http://www.rplbg.ucoz.ru> E-mail: rplbg@css-rzd.ru Тел./факс: (495) 350-50-25, 778-65-68, моб. 8-906-701-90-86.

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам: Москва: тел./факс (495) 350-50-25, (495) 266-59-51, ж.д., 4-59-51, С.Петербург: (812) 764-21-19, Воронеж: (4732) 79-62-48, Пермь: (3422) 24-28-50, Котлас (81-837) 50-556, Воркута (82151) 612-10