



# ДОКОМОТИВОСОЮЗ

WWW.RPLBG.COM

ВЫПУСК №08(184) / 2014 г.

**ВАЖНОЕ:**

## МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ» В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

В Санкт-Петербурге прошёл Международный форум «Транспортно-транзитный потенциал». В мероприятии принял участие Председатель Межрегионального профсоюза железнодорожников Евгений Александрович Куликов.

Делегаты из 50 регионов России и 10 иностранных государств приняли участие в Пленарном заседании на тему «Транспортная система России в современных условиях: государственная политика и прогнозы развития». В ходе заседания были рассмотрены такие вопросы, как стратегия развития транспортной системы России с учётом присоединения новых субъектов, законодательное регулирование грузоперевозок на территории Российской Федерации, возрождение транспортного коридора по Транссибирской магистрали и другие.

Среди участников обсуждения присутствовали представители таких учреждений и ведомств, как Министерство транспорта РФ, Комитет ГД ФС РФ по транспорту, Министерство экономического развития РФ, компания ОАО «РЖД», Представительство России при ЕС.

Международный форум «Транспортно-транзитный потенциал» прошёл при поддержке и участии Совета Федерации ФС РФ, Государственной Думы ФС РФ, Министерства транспорта РФ, профиль-



ных министерств и ведомств, региональных органов власти, коммерческих и некоммерческих организаций.

Главное направление дискуссий на площадке Форума в этом году – реализация и наращивание транспортно-транзитного потенциала России и евразийского

пространства в условиях расширения государственных границ Российской Федерации, создания Евразийского экономического союза, кризиса политических и экономических отношений со странами Запада.

*Ива Цаллаева*



### ПРОФСОЮЗ ОБЕСПОКОЕН:

#### ПРЕДОПЛАТА СТОИМОСТИ БИЛЕТОВ ДЛЯ ЛЬГОТНЫХ ПАССАЖИРОВ

**Межрегиональный профсоюз железнодорожников (МПЖ) обеспокоен предложением Минфина о продаже билетов на электричку по полной цене для категории льготных пассажиров.**

Минфин выступил с предложением о продаже билетов на электричку по полной цене для категории льготных пассажиров, а потом предполагается возвращать часть суммы, если у пассажира есть льготы. Это пока только предложения, но, по мнениям экспертов, стоимость проезда и без того вырастет в 2015 году в ряде регионов раза в два.

По сведениям, уже прорабатывается вопрос о том, чтобы на поездах дальнего следования ввести такую схему: пассажир платит полную стоимость проезда, а потом идет за возвратом денег, если у него есть льготы. Подобная схема рассматривается и для пригорода.

Вопрос в том, кто будет администрировать возврат денег и заниматься спи-

ском льготных категорий граждан. За год электрички перевозят почти миллиард пассажиров. Как обрабатывать их данные при продаже билетов? Нужно ли вводить именной билет на электричку? Возникают и другие вопросы.

Кроме того, обработка данных в разы увеличит время и нагрузку на персонал при продаже и проверке билетов, а пассажирам придется стоять в очередях за возвратом денег в отделениях соцзащиты, если они попадут в список льготников. У остальных траты на дорогу вырастут в несколько раз, считают эксперты.

В Межрегиональном профсоюзе железнодорожников обеспокоены инициативой по предоплате полной стоимости проезда и надеются, что перед принятием окончательного решения будут взвешены все аргументы за и против. Поскольку, принимая во внимание мнение экспертов и специалистов, очевидно, что в конечном итоге льготная категория пассажиров может пострадать в очередной раз. Ведь понятно, что при предоплате полной стоимости проезда мало кто из льготных пассажиров впоследствии доберётся до инстанций, занимающихся возвратом средств: кто-то по причине не информированности, кто-то не захочет терять время и нервы в очередях, а кому-то и вовсе это будет не по силам...

*Лидия Урсу*

### КОЛДОГОВОР:

#### ПРОФСОЮЗ ПРЕДСТАВИЛ ИНТЕРЕСЫ РАБОТНИКОВ ПРИ ЗАКЛЮЧЕНИИ КОЛДОГОВОРА

Первичная профсоюзная организация «Гарантия» Межрегионального профсоюза железнодорожников (МПЖ) ООО «Реноме-плюс» представила интересы работников предприятия при заключении Коллективного договора с работодателем.

На общем собрании работников новомосковской компании Общество с ограниченной ответственностью «Реноме-плюс» был вынесен для обсуждения проект Коллективного договора между работниками и работодателем.

В ходе переговоров по содержанию документа, регулирующего социально-трудовые отношения, интересы работников предприятия отстаивали представители ППО «Гарантия» МПЖ ООО «Реноме-плюс».

Представители МПЖ уделили особое внимание теме охраны труда. В заключённом Колдоговоре указано право работника предприятия «на отказ от выполнения работ в случае возникновения опасности для его жизни и здоровья вследствие нарушения требований охраны труда за исключением случаев, предусмотренных федеральными законами РФ, до устранения такой опасности».



Также в документе прописано, что «отказ работника от выполнения работ в случае возникновения опасности для его жизни и здоровья вследствие нарушения требований охраны труда либо от выполнения тяжёлых работ и работ с вредными и (или) опасными условиями труда, не предусмотренных трудовым договором, не влечёт за собой привлечения его к дисциплинарной ответственности».

По завершении переговоров решением общего собрания был утверждён Коллективный договор на 2014-2017 гг. между работодателем в лице Исполнительного директора организации С.В. Жилина и Профсоюзным комитетом, представляющим работников организации, в лице Председателя Профкома И.В. Иванова.



## НОВОСТИ ПРОФСОЮЗА:

## «ПОТЕРЯЛСЯ В ПРОСТРАНСТВЕ»? ..

Локомотивная бригада в составе машиниста электровоза грузового движения В.В.Падукова и помощника машиниста М.В.Хохлова подменного пункта станции Кунгур Эксплуатационного локомотивного депо Пермь-Сортировочная Свердловской дирекции тяги филиала ОАО «РЖД» 11 августа 2014 года выполняла обычную поездку. По окончании поездки, согласно инструкции ЦТ-40, бригада сдала соответствующие документы и отправилась домой. Спустя несколько дней к машинисту подошел машинист-инструктор В.Кузнецов и потребовал написать объяснительную записку по нарушению, которое выявили при расшифровке ленты за 11 августа. Суть состояла в том, что машинист не отметил справку после стоянки поезда на станции Кунгур. Машинист стал вспоминать, что было 11 августа во время поездки (а прошло уже дней 15), и, опрометчиво не попросив посмотреть ленту и справку, сказал: «Ну, если не отметил, значит, виноват. Наказывай».

Руководство депо решило, что машинист не пишет объяснительную, и приказом от 3 сентября 2014 года вызвало его на собеседование к начальнику депо в Пермь. Станция Кунгур находится на расстоянии 100 км от основного депо Пермь-Сортировочная. 3 сентября локомотивная бригада стояла в наряде на 23-00. Однако без приказа локомотивную бригаду сняли с наряда. Просто машинист-инструктор В.Кузнецов сам лично убрал её из графика.

4 сентября локомотивная бригада явилась в основное депо на собеседование, но вместо собеседования состоялся обычный разбор, на котором стали выясняться новые обстоятельства. Оказалось, что отметка на ленте по ст. Кунгур имеется, но машинист-инструктор В.Кузнецов нашел новые «нарушения». Теперь по поводу отсутствия другой отметки плотности в другом месте. Якобы поезд стоял на одном километре, а в справке отметка стоит на другом километре. Машинист попытался доказать, что отметку сделал, а его помощник проконтролировал. Ну, может быть, цифру последнюю в километре не ту поставил (вместо 1532 поставил 1539 км). Поездка была ночью, и опечатка только в последней цифре была возможной.

И.о. начальника депо Пермь-Сортировочная не стал вникать в суть дела и обвинил локомотивную бригаду в нарушении инструкции ЦТ-277. Вдобавок сказал: «Вы что, потерялись в пространстве, не можете определить, где находитесь, не наркоман ли Вы? Пишете, что попало...». Вот так охарактеризовал локомотивную бригаду и.о. начальника депо. И вынес вердикт: помощнику машиниста М.В.Хохлову – предупредительный талон по безопасности движения №1, лишение премии 100%, внеочередная аттестация, машинисту В.В.Падукову – лишение премии 100%, внеочередная аттестация. Все это было записано в рабочих формулярах.

На так называемом якобы «собеседовании» присутствовал председатель РОСПРОФЖЕЛа. Но данные работники: и машинист, и помощник машиниста состоят в Межрегиональном профсоюзе железнодорожников (МПЖ). Для какой цели был вызван представитель РОСПРОФЖЕЛа? Видимо, для защиты руководства депо.

Кстати, председатель профкома МПЖ тоже присутствовал, но его возражения и объяснения руковод-

ство депо не приняло во внимание...

После разбора локомотивная бригада поехала домой. Вечером машинист позвонил председателю профкома и сказал, что все отметки всё же были поставлены в тех местах, где стоял поезд, и бригада не виновата. Председатель предложил утром снова съездить в депо проверить маршруты и ленты еще и визуально.

Утром машинист В.В.Падуков приехал в депо и попросил предоставить ему ленту и справку для детального осмотра. Ленту ему не дали. Машинист-инструктор В.Кузнецов выгнал машиниста из расшифровки, не дал никаких документов. Машинист пошел в группу учета, где находятся маршруты, визуально увидел, что и остановка, и отметка на ленте были именно на том километре, где и должна быть. Он написал заявление о проведении повторного разбора по данному поводу, зарегистрировал заявление и уехал домой. Вечером, когда пришёл на работу, получил от машиниста-инструктора В.Кузнецова на руки формуляры, в которых записи были зачеркнуты. На записи, сделанной в кабинете начальника депо, написано – «ЗАПИСАНО ОШИБОЧНО». А устно сказал: «Теперь по каждому поводу будешь ездить к начальнику депо лично и писать объяснительные. Ваша правда никому не нужна».

Оказывается, ни техник-расшифровщик, ни машинист-инструктор, ни и.о. начальника депо ничего не проверили или не захотели вообще внимательно ознакомиться с документами. А просто нашли повод наказать бригаду. Именно эту бригаду, состоящую в Межрегиональном профсоюзе железнодорожников.

Никаких извинений в адрес локомотивной бригады не последовало. Наоборот, поступили устные угрозы: «Смотрите, вам еще работать...».

У этой истории есть предыстория. Ещё раньше, в мае, машинист был на собеседовании у начальника депо А.В.Ощепкова, и по окончании собеседования начальник сказал: «Зря вы вступили в МПЖ, я боролся и буду продолжать бороться с этим профсоюзом». Теперь понятно, откуда ветер подул в данной ситуации...

На пустом месте локомотивную бригаду лишили заработка: сняли с наряда, вызвали на разбор, на который ушел целый день, так как ехать в депо 2 часа туда, 2 обратно, 2 в депо и плюс расписание движения поездов. Мало того, что обвинили в том, что не совершали, вдобавок ещё и оскорбили.

В связи с произошедшими событиями можно сделать вывод: если нужно написать объяснительную, то лучше писать сразу – хоть по поводу, хоть без повода... В любом случае придётся оправдываться, виноват ты, или нет... Получается, работник заранее уже нарушил уже только за то, что пришёл на работу.

Напрашивается вывод, кто же всё-таки «потерялся в пространстве» – локомотивная бригада или руководство депо?..

**А. Н. Волегов, Председатель ПО МПЖ моторвагонное депо ст. Пермь-2 Свердловской ж.д.**



## ДЕЙСТВИЯ РАБОТНИКА ЗАКОННЫ И ОБОСНОВАННЫ



Любое действие имеет последствия, это закон. Упадешь – расшибешь коленку. Бросишь в реку камень – пойдут круги по воде. Если работодатель без всяких на то оснований вздумает привлечь к дисциплинарной ответственности работника - члена МПЖ – последует иск в суд.

20 января 2014 года приказами №№67 и 68 начальника эксплуатационного локомотивного депо Новомосковск – структурного подразделения Московской дирекции тяги – структурного подразделения Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД» машиниста Алексея Матвеевича Лякишева привлекли к дисциплинарной ответственности, в результате чего работник лишился 100% январской премии.

За что же так сурово наказали машиниста? Приказом №67 – за непрохождение фотографирования в нарушение приказа начальника депо Новомосковск №429 от 20.09.2013 года. Приказом №68 Лякишева привлекли к дисциплинарной ответственности за невыполнение должностных обязанностей, выразившихся в необоснованном отказе от выполнения планового задания. Данные приказы работник посчитал незаконными и обратился в суд.

В судебном заседании Алексей Матвеевич пояснил, что 23 декабря 2013 года он действительно отказался отправиться со станции Ожерелье с грузовым поездом весом 5976 тонн одним тепловозом серии 2ТЭ10М-3251. Свой отказ объяснил тем, что Инструкция пунктом 11 «...устанавливает Правила организации движения грузовых поездов с подталкивающим локомотивом на участке Мордвес-Маклец Тульского региона Московской ж.д., а также порядок действий локомотивных бригад, обслуживающих эти поезда...», но НЕ УСТАНАВЛИВАЕТ весовые нормы на участке Ожерелье-Узловая-1, куда входит и участок Мордвес-Маклец, для локомотивов серии 2ТЭ10М. Эти нормы установлены Приложением №2 к приказу №ЦТ-98 «Об установлении норм масс и длин пассажирских и грузовых поездов на участках Московской дирекции тяги» от 26.08.2013 года. Следовательно, распоряжение, полученное машинистом о перевозке грузового поезда на участке Ожерелье-Узловая-1 весом более 4000+30 тонн, являлось незаконным, противоречащим нормативным документам по безопасности движения.

Относительно незаконности второго приказа работник пояснил, что пункт 2.1 приказа №429 от 20.09.2013 г. о проведении фотографирования не устанавливает конкретные сроки для его выполнения работниками депо, а содержит лишь указание на «кратчайший срок».

Между тем кратчайший срок – это срок, минимально необходимый для осуществления каких-то действий. Период с момента издания приказа №429 от 20.09.2013 года до момента ознакомления с ним Лякишева под роспись 03.10.2014 года и до наложения на работника дисциплинарного взыскания 20.01.2014 года не может считаться кратчайшим. К тому же приказ №429 не содержал указания конкретных мест проведения фотографирования. Да и сам этот процесс не был организован надлежащим образом, в связи с чем машинист Лякишев не имел возможности сфотографироваться, а ответственные за фотографирование машинисты-инструкторы не требовали от него провести фотографирование.

Представители ответчика не смогли убедить суд в своей правоте. Узловский городской суд принял решение признать начальника эксплуатационного локомотивного депо Узловая №№67 и 68 от 20.01.2014 г. о наложении дисциплинарного взыскания на А.М. Лякишева незаконными, а также взыскать с ОАО «РЖД» в пользу работника премиальные выплаты за январь и моральный ущерб в размере 1000 рублей.

На этом, к сожалению, дело не закончилось. Со стороны работодателя последовала апелляционная жалоба об отмене решения суда первой инстанции полностью и принятии по делу нового решения об отказе в удовлетворении исковых требований А.М. Лякишева в полном объеме.

Тульский областной суд оставил апелляционную жалобу ОАО «РЖД» без удовлетворения.

**Ольга Казарина**

## ПРОФСОЮЗ ВНЕДРАЕТСЯ ВО ВСЕМИРНУЮ СЕТЬ

УПервичной профсоюзной организации (ППО) ООО «Трансойл-сервис» Межрегионального профсоюза железнодорожников недавно появился собственный информационный портал. О создании сайта нам сообщил Председатель профорганизации Игорь Лапковский.

«Мы создали сайт, на котором собираем размещать и освещать факты нарушения прав работников, возникающие как в нашей организации, так и во всей системе Российских железных дорог. По возможности – с советами и консультацией решения данных проблем», – рассказал пресс-службе МПЖ Игорь Лапковский.

Теперь любой желающий сможет ознакомиться с внутренней работой профсоюза, для этого необходимо набрать в адресной строке proforg-toil.nethouse.ru.

На главной странице портала авторы поясняют, что сайт был создан с целью «устранения кривотолков и неправд, которые зачастую не только появляются, но и успешно плодятся». Именно поэтому данному проекту

было дано рабочее название «Да будет свет!».

Проливать свет на профсоюзную жизнь создатели интернет-страницы будут при помощи нескольких разделов, обозначенных в меню сайта. Помимо традиционного раздела с новостями профорганизации, гостям портала предлагают посетить рубрику «Имею право», в которой рассказывается, как поступать в случае нарушения работодателем того или иного права работника. Важная составляющая сайта ППО ООО «Трансойл-сервис» – обратная связь. Для этого предусмотрен раздел «Обсуждение статей», в котором можно высказаться по поводу материалов, опубликованных на сайте.

Первичная профсоюзная организация Межрегионального профсоюза железнодорожников ООО «Трансойл-сервис» была учреждена 5 марта 2014 года в городе Кириши Ленинградской области. Отрадно, что профсоюз ведёт такую активную деятельность. Собственный информационный портал будет не только информировать о работе профсоюзной организации, но также будет способствовать привлечению новых членов в её ряды. Желаем удачи!

**Ива Цаллаева**



## ВОПРОС – ОТВЕТ:

**Здравствуйтесь.** У меня такой вопрос: подчиняется ли локомотивная бригада (поездная) дежурному по депо? По инструкции № 2801р вроде бы и нет. Только производит контроль. На этой почве происходят нешуточные конфликты. Дежурные возомнили себя эдакими «царьками», что захотят, то и приказывают. Подскажите, какими ещё нормативными актами это определяется? Как с этим бороться? От начальства помощи никакой. Им это даже выгодно, Надеюсь только на вас! Спасибо.

**Уважаемый Виктор,** в соответствии с ПТЭ, ИПДМ работой на определенном участке руководит только один работник, на станции ДСП, на перегоне ДНЦ, на территории депо дежурный по депо. Приказы и указания данных работников подлежат неукоснительному выполнению. Дежурный по депо не имеет право давать указания или приказы локомотивной бригаде если она находится не на территории депо. Он имеет право для выполнения ремонта, учета пробега локомотива, выполнения норм времени локомотивных бригад, давать заявку ДНЦ, ДСП на эксплуатацию локомотива или бригады на определенном участке или плечо. Все приказы поездной бригаде должны исходить только от ДНЦ, ДСП, которые бригада обязана выполнять. Приказы ТЧД не подлежат применению.

**Добрый день.** Подскажите, пожалуйста, относится ли должность техника по расшифровке лент скоростемеров к вредным или опасным? Положен ли СИЗ или дополнительный отпуск, молоко? Какой класс условий труда? Есть перспектива перейти на работу в отделение расшифровки, хочется заранее знать на какие льготы рассчитывать. Заранее благодарю за ответ.

**Уважаемая Ольга,** профессии или должности работников не могут относиться к вредным или опасным, вредными или опасными признается только рабочее место. То есть на одном месте присутствует вредный фактор, а на аналогичном рабочем месте, но в другой организации, отделе, службе и т.д. нет вредного фактора, поэтому у одних работников будут признаны вредные условия, а у других нет. Поэтому сказать конкретно, есть вредные условия или нет на конкретном рабочем месте, можно только по результатам проведенной аттестации условий рабочего места, данного рабочего места.

**Здравствуйтесь.** Работаю в ОАО «РЖД» бригадиром пути. Через неделю я дежурю субботу и воскресенье и за это мне дают 2 отгула. Правильно ли это?

**Уважаемый Михаил,** работа в выходной день производится только с согласия работника и по письменному распоряжению работодателя. Следовательно, Вы имеете полное право отказаться от работы в выходной день. В случае привлечения к работе с согласия работника данная работа должна оплачиваться в двойном размере, по желанию работника ему может быть предоставлены другие дни отдыха (отгулы). Таким образом предоставленные дни отгулов производится не по желанию работодателя, а по желанию работника. Вы можете потребовать произвести Вам оплату в двойном размере, а не отгулы. Если Вы согласны на отгулы, тогда предоставление дней отгулов законно.

**Здравствуйтесь.** У меня вопрос про целевой договор. Я закончил МИИТ по целевому договору от дирекции тяги. Потом ушел в армию, вернулся и через 3 месяца пришел в депо. Мне сказали, что мест инженерных нет, и могут взять меня расшифровщиком скоростимер-

ных лент. И если я откажусь, они направят иск в суд. Как мне добиться того, чтобы меня взяли инженером или расторгли мой договор? Заранее спасибо.

**Уважаемый Игорь,** законность или незаконность действий дирекции тяги можно дать только после изучения условий Вашего договора, прописано ли в договоре положение о предоставлении Вам конкретной инженерной должности. Исходя из имеющихся у нас образцов типовых договоров, можно сказать следующие:

1. В договорах указывается обязанность предоставить работу по полученной специальности, а не по профессии или должности.

2. В обязательствах указывается о согласии отработать определенным сроком по заключенному трудовому договору, т.е. Вам могут предложить любую должность или профессию, связанную с полученной специальностью «электрический транспорт».

3. Чтобы Вас взяли на инженерную должность, Вам надо обратиться в Дирекцию тяги, которая Вас направляла на учебу, с просьбой предоставить работу по инженерным должностям.

4. Расторжение договора практически невозможно, если только Дирекция тяги добровольно согласится его расторгнуть и при этом не взыскивать с Вас понесенные расходы, в противном случае они взыщут деньги по суду.

**Здравствуйтесь!** Работаем мы по графику день-ночь-отсыпной-выходной. К концу месяца сказали, что на следующий месяц отменяют график и начинают вызывать по вызывной системе (мы работаем на манёврах), а к 7-му числу появляется график, и мы должны теперь работать по графику. Вопросы такого характера:

1. Должны ли отменять графики?

2. За какое время нас должны ознакомить с графиком?

3. Если мы работаем не по графику (а он есть, от нас его спрятали и сказали, что их отменили, так как бригад не хватает, им это выгодно), как должен рассчитываться выходной? И в каких случаях ставится «пассажир», если место депо в одном городе, а место явки в другом?

4. Можно ли получить выписку с законами, чтоб можно было доказать?

**Уважаемый Александр,**

1. При сменной работе, как у Вас, работники работают по графикам сменности, отменять их никто не имеет право, ст. 103 Трудового Кодекса.

2. С графиком работы вас должны знакомить не менее чем за месяц ст. 103 Трудового Кодекса.

3. Время отдыха рассчитывается согласно порядка, установленного приказом МПС РФ № 7 от 05 марта 2004, отработанное в последнюю поездку время умножается на коэффициент 2,6 и прибавляется 24 полученная сумма и есть время положенного отдыха. Данное время отдыха не может быть меньше 42 часов, даже если при расчете получается время меньше.

4. Время следования работников локомотивных и кондукторских бригад от места постоянной работы к пункту (железнодорожной станции), назначенному для приема локомотива (поезда), если они не приняты на эти пункты на постоянную работу, а также время возвращения к месту постоянной работы после сдачи локомотива (поезда), включается в их рабочее время и не включается в продолжительность непрерывной работы. Приказ МПС РФ № 7.

5. Условия работы локомотивных бригад регламентируются приказом МПС № 7, никакие указания, распоряжения ОАО «РЖД», начальников дорог или депо не могут изменять данные условия в сторону ухудшения или ужесточения условий труда работников. Все изданные в данном случае акты признаются незаконными ст. 8 Трудового Кодекса.

## СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА:

## СУД ПРИНЯЛ РЕШЕНИЕ В ПОЛЬЗУ ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА

29 октября 2014 года Дзержинский районный суд города Перми удовлетворил в полном объеме иски о взыскании помощи помощника машиниста электровоза Дениса Пищальникова.

Суть дела такова: представители работодателя, а это машинисты-инструктора, решили, не проводя целевую проверку, лишиться премии локомотивной бригаде. Документы были оформлены задним числом. Более того, запись в рабочий формуляр была сделана спустя месяц после якобы проведенной проверки. А вот 100% премии лишили незамедлительно.

К сожалению, за помощью в Первичную профсоюзную организацию (ППО) Свердловской ж. д. Межрегионального профсоюза железнодорожников (МПЖ) обратился только один помощник машиниста локомотивной бригады Денис Пищальников. В итоге, при поддержке ППО Свердловской ж. д. МПЖ, он выиграл суд.

В суде машинист-инструктор в грудь себя бил, доказывая, что был на целевой проверке. На постав-

ленные вопросы отвечал сухо: «Не помню». Но то, что локомотивная бригада нарушила регламент переговоров – это точно помнит.

В общем, это уже не первый случай, когда машинисты-инструктора формально проводят целевые проверки, и не только целевые... И им за это ничего не бывает. Они точно уверены, что за невыход на работу получают заработную плату, премиальные, потому что сами заполняют свою работу, а потом предоставляют для отчетности, для составления табеля учета рабочего времени. А локомотивные бригады сами покрывают машинистов-инструкторов, наивно думая и надеясь, что в следующий раз их не лишат премии и не заберут талоны.

Видимо, в ОАО «РЖД» фонд экономии заработной платы важнее выполнения приказов и распоряжений в точном соответствии с требованиями должностной инструкции. Ведь неспроста и не по своей инициативе машинисты-инструктора могут лишиться работника ча-

сти заработной платы не находясь на рабочем месте и, соответственно, не выявив никаких нарушений? Это надо иметь строго поставленную свыше задачу экономии фонда заработной платы любым путём. И не иметь совсем человеческой совести...

Получается, руководство депо само не знакомо с кодексом деловой этики ОАО «РЖД» и не знакомит с ним своих подчинённых. А жаль...

Руководство постоянно напоминает работникам, что инструкции «написаны кровью» и их нарушение ведет к непоправимым последствиям. А в итоге получается, что к некоторым слова «написаны кровью» – не относятся...

**Председатель  
ППО Свердловской ж.д. А.Н. Волегов**

ПРОФАКТИВ ПАССАЖИРСКОГО  
ВАГОННОГО ДЕПО ЮДИНО  
ПРАЗДНУЕТ ПЕРВУЮ ПОБЕДУ

Объединение профсоюзов Татарстана поступило сразу четыре решения Вахтинского районного суда города Казани от 04.08.2014 года. Исковые заявления были поданы членами созданной 14 мая 2014 года первичной профсоюзной организации Межрегионального профсоюза железнодорожников (ППО МПЖ) Пассажирского вагонного депо Юдино Горьковского Филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания».

Пример отстаивания своих нарушенных трудовых прав в суде показало руководство альтернативного профсоюза: Председатель Местного комитета – Минивалев Ильяр Хасимович, заместители Председателя Местного комитета – Никитин Андрей Геннадьевич, Фадеев Максим Владимирович, Косов Евгений Геннадьевич.



Началось всё с того, что работодатель, в нарушение ст. 62 ТК РФ, отказался выдать в полном объеме документы, связанные с трудовой деятельностью, необходимые членам профсоюза. Не вступая в словесную перебранку и не теряя время попусту, члены ППО МПЖ подали четыре иски о взыскании в суд.

Вахитовский районный суд города Казани в своем решении обязал ОАО «Федеральная пассажирская компания» не только выдать работникам необходимые документы и оплатить госпошлину, но и возместить каждому работнику моральный вред.

Будем надеяться, что руководство ОАО «Федеральная пассажирская компания» наконец-то осознает и смирится с тем неоспоримым фактом, что в организации появился свободный и альтернативный профсоюз, способный защитить своих членов.

Подготовил иски и успешно представлял интересы истцов в суде правовой инспектор труда Иван Николаевич Мильченко.



**Пресс-служба Объединения  
профсоюзов Татарстана**



## АКТУАЛЬНО:

ЖАЛОБЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ –  
ЧЕРЕЗ МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ

Пассажиры пригородных подмосковных электричек с ноября смогут с помощью мобильного приложения жаловаться на грубость кассиров, очереди в кассы, грязные платформы и многое другое.

Приложение «Народный контроль» станет мобильной версией одноименного сайта, где можно будет оставлять жалобы с персонального компьютера. Приложение будет доступно на всех мобильных платформах – iOS, Android и Windows Phone.



Чтобы пользоваться приложением, пассажир должен будет в нем зарегистрироваться – ввести имя (можно придумать ник), электронную почту и телефон. В меню приложения будет четкий перечень пунктов – на что может пожаловаться пассажир. Кроме грубости кассиров и контролеров, очередей и грязи, можно будет сообщить о неработающих билетных автоматах, отсутствии на станциях информации о расписании, тарифах и временных изменениях, о курении контролеров и охранников в электричках, неопрятном внешнем виде сотрудников ЦППК. За подтвержденные жалобы пассажирам будут начисляться бонусные баллы, которые потом можно будет либо

обменять на сувенир – ручку, флешку, кружку, либо получить скидку на абонементы. Система поощрения еще находится в стадии разработки.

Другие пассажиры также смогут видеть жалобы. Содержательные, адекватные сообщения без ругательств будут выводиться на первую страницу.

Также ЦППК планирует сделать собственное мобильное приложение с расписанием пригородных поездов. По функциям это приложение будет аналогично уже существующим «Яндекс.Электричкам» – здесь будет выводиться информация об изменениях, задержках, времени в пути и стоимости билета из пункта А в пункт Б. Запускать же мобильное приложение для покупки электронных билетов на электричку ЦППК планирует в 2015 году. После оплаты с сайта или смартфона билет нужно будет распечатать и приложить к турникету. Также планируется внедрять проход через турникеты помощью QR-кода на экране мобильного телефона – как это можно сделать на турникетах «Аэроэкспресса».

Это очень затратная и трудоемкая задача – нужно будет поменять программное обеспечение всех турникетов на всех станциях, но предполагается, что этот сервис будет востребован.

По имеющимся данным, у «Аэроэкспресса» только 2,4% пассажиров в августе купили билеты через мобильное приложение. Однако популярность сервиса растет: за 8 месяцев этого года с помощью приложения было куплено 183 тысячи билетов – в 3,5 раза больше, чем за такой же период прошлого года.

Источник: «Российская газета»

## В МИРЕ:

ЗАБАСТОВКА МАШИНИСТОВ  
DEUTSCHE BAHN В ГЕРМАНИИ

В октябре в Германии прошли общенациональные забастовки машинистов концерна Deutsche Bahn с требованием улучшить условия труда и повысить заработную плату. Об этом сообщил профсоюз GDL, призвавший к акциям протеста.

По всей Германии из-за стачки машинистов прекратилось движение пригородных электричек, региональных поездов и поездов дальнего следования. По данным профсоюза, в целом было отменено 80-90% поездов. Профсоюз требует для машинистов, в частности, повышения оклада на 5% и сокращения еженедельной выработки с 39 до 37 часов. Профсоюз также призывает администрацию сесть за стол переговоров о тарификации проводников и других железнодорожников. Последний раунд переговоров завершился неудачей по той причине, что профсоюз настаивала на включении в их повестку улучшения условий труда не только для машинистов, но и для других групп сотрудников.

Источник: ИТАР-ТАСС

В ОАО «РЖД» ВПЕРВЫЕ  
В ЭТОМ ГОДУ ПРОВЕЛИ  
ИНДЕКСАЦИЮ ЗАРПЛАТ

Компании пришлось отказаться от привычной схемы индексации заработной платы дважды в год (с 1 марта и 1 октября) из-за сложной экономической ситуации.

С 1 октября зарплату работников впервые в этом году проиндексируют на 2,63%. Эта цифра складывается с учетом индекса потребительских цен за первый квартал 2014 года, который составил 2,3%, и до индексации за прошлый год в размере 0,33%.

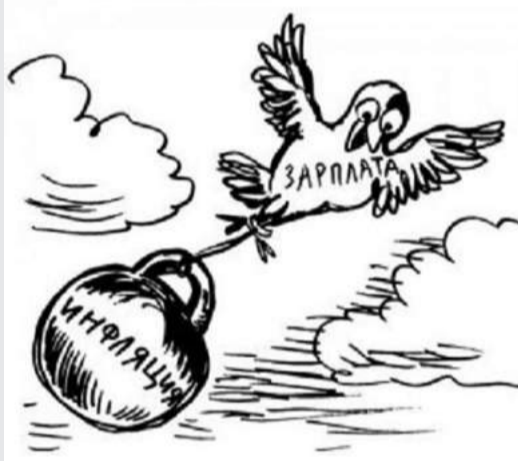
Для сотрудников компании гарантированный минимум оплаты труда составит 7482 руб. Часовая

тарифная ставка рабочего 1-го разряда, оплачиваемого по 1-му уровню, достигнет 40,99 руб., месячная – 6739 руб. Увеличится также месячная ставка рабочего 1-го разряда негосударственных учреждений здравоохранения и образовательных учреждений: с 1 октября она составит 5134 руб.

Согласно пункта 4.1.5 действующего Коллективного договора на 2014-2016 годы, в текущем году индексация проводится в соответствии с локальным нормативным актом компании, принятым с учетом мнения профсоюза.

Правда, профсоюз РОСПРОФЖЕЛ просил индексировать зарплату на 4,8%. Но, учитывая, что индексация проходит всего один раз в этом году, уровень инфляции опередит рост зарплат.

В Межрегиональном профсоюзе железнодорожников обеспокоены тем, что низкий уровень зарплат может привести к уходу с железной дороги квалифицированных специалистов. По этой же причине может замедлиться прилив в компанию ОАО «РЖД» новых высокопрофессиональных специалистов, а также молодых кадров, что скажется на развитии отрасли в целом.



## УЛЫБНЁМСЯ...



Уважаемые пассажиры, при выходе из поезда не забывайте свои подозрительные вещи.

Говорят, скоро в графе расчетного листка «Итого к выдаче...» вместо цифр будет написано: «Спасибо за работу!»

Сапсан – поезд с мигалкой. Теперь и на ЖД пробки.



## ТЕСТ:

КАК НЕ СГОРЕТЬ  
НА РАБОТЕ?

Гореть на работе можно, выгорать – нельзя! Иначе возникает какое-то «очерствение», как будто эмоций нет вовсе. Все начинает раздражать, на работу идти не хочется. Психологи определяют это состояние как эмоциональное выгорание. Следует заметить, что большинство людей рискуют профессионально сгореть.

## Признаки эмоционального выгорания

1. Работа стала раздражать, вам не хочется ничего и ничего видеть.
2. Вы испытываете непонятную тревогу и подавленность в связи с работой.
3. Вы не испытываете удовлетворения от своей работы, вам кажется, все могло бы быть гораздо лучше.
4. У вас появились психовегетативные нарушения (бессонница, головная боль, слабость, головокружение, нервозность и пр.).

## Кто склонен сгорать на работе

- Чувствительные, ранимые люди, все близко принимающие к сердцу. Со временем переполняются чужим негативом, и подсознание включает механизм психологической защиты – личностную отстраненность, эмоциональное обеднение.
- Инертные люди, т.е. те, кто не умеет быстро переключаться с одного вида деятельности на другой, с

одних эмоций на другие. Они склонны застревать на негативных эмоциональных переживаниях, даже на чужих. Им трудно выбросить из головы работу сразу после окончания рабочего дня и переключиться на отдых, на семью.

• Гиперответственные люди с высокой моральной планкой, гипертрофированным чувством долга. Им кажется, что они должны «светить всегда, светить везде». Они склонны не обращать внимание на собственное утомление и перенапряжение, целиком отдаваться работе, пока подсознание не включит защиту. А защитой такой может оказаться болезнь или нервный срыв, только в таком случае эти люди позволяют себе «легально» отдохнуть от работы.

Анна Харитонова



Учредитель и издатель: ИК МПЖ. Редактор: О.В. Казарина. Тираж 990 экз. Распространяется бесплатно.

Адрес для писем в редакцию: 109548, Москва, ул. Полбина, д. 30, стр. 3, МПЖ.

http://www.rplbg.com E-mail: rplbg@mail.ru;

Тел./факс: (495) 959-83-89, тел. (495) 959-85-18.

По вопросам распространения нашей газеты обращайтесь по телефонам:

Москва: +7 (495) 959-85-18, С.Петербург: +7 921 972-28-14, Воронеж: +7 (4732) 79-62-48, Пермь: +7 (342) 214-03-10, Екатеринбург: +7 (343) 333-18-16, Узловая: +7 953-425-42-09.