



# Локомотивсоюз

Выпуск № 8 (75)

Август, 2005 г.

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

## Страна Эмпэссия

### НАРОЧНО НЕ ПРИДУМАЕШЬ

В июльском номере «Локомотивсоюза» мы сообщили о выходе из рядов Роспрофжела работников Калужского участка тульской дирекции пригородных перевозок. Выяснить причину столь яркого поступка железнодорожников, мы, активисты РПЛБЖ, решили на месте, для чего в один из августовских дней посетили упомянутое предприятие.

В тот день у локомотивных бригад были технические занятия. Решили: подождем, поговорим пока с начальником участка, который, едва увидев нас, объявил: «Да, 16 заявлений о выходе из Роспрофжела были поданы. Но все написавшие их, вскоре забрали свои заявления. Какая разница, в каком профсоюзе состоять? Это все равно орган защитительный». – «Конечно, конечно, - закивали мы головами, - только вот нам стало известно, что после того, как были поданы заявления о выходе из Роспрофжела, к вам сразу же пожаловали начальник Тульской ДПП Д. Мандрыко, представители Дорпрофсожа...» Отмахнувшись от нас, как от назойливых осенних мух, начальник участка произнес: «Никто и не грозил, не давил, чисто уговаривали» и поспешил в зал, где проходили технические занятия, наемкнув заодно, что делать нам здесь нечего.

Но мы опять же решили проявить назойливость и остаться. А заодно, связавшись с Мандрыко, попросили посодействовать нашему допуску до работников участка. Спасибо Дмитрию Васильевичу, не отказал, посодействовал.

Наконец-то занятия закончились. Среди тех, кто покидал зал, были локомотивные бригады, которым в этот же день предстояли поездки. Однако, вместо того, чтобы отдыхать, они вынуждены были более двух часов сидеть и слушать то, что и так хорошо знают.

От разговора с нами работники не отказались. О причине выхода из Роспрофжела сообщили следующее: «Сначала один наш машинист написал заявление о выходе. Живет в общежитии, квартиру не дали, разрешение его жилищного вопроса перевели в Тулу. Со стороны профсоюза никакой поддержки. Он и написал заявление, за ним помощник. Ну и пошло по цепочке, друг за другом. Не видим мы никакого толку в нахождении в рядах

Роспрофжела, никакой реальной поддержки наших прав со стороны этого профсоюза. Там, видимо, считают, что работа профсоюза в основном заключается в раздаче новогодних подарков да распределении путевок».

Но самое интересное мы услышали, когда поинтересовались, что послужило причиной тому, чтобы забрать свои заявления о выходе из Роспрофжела. «А никто и не забирал, - возмутились железнодорожники. – Мы, как положено, написали заявления, отдали их для передачи в профсоюз. И сами удивились, когда в следующем месяце, получив расчетные квитки, увидели в них, что с нас по-прежнему вычли профсоюзные взносы. Почему это сделали, никто не объяснил».

Да, нехорошо, подленько в данном случае повели себя представители Роспрофжела, недостойно. Впрочем, достоинство и Роспрофжел – вещи, судя по всему, несовместимые. Иначе как еще объяснить, что при приеме на работу человек должен, кроме заявления на имя начальника, написать и заявление о вступлении в ряды Роспрофжела? А может он вообще не хочет связывать себя ни с каким профсоюзом! Но никто и не интересуется его мнением. Пиши и баста!

...Но вернемся к ситуации с выходом работников Калужского участка Тульской дирекции пригородных перевозок из Роспрофжела. У ребят тут же среди коллег нашлись сторонники, желающие последовать их примеру. Так что, видимо, стоит ожидать новых заявлений о выходе из «карманного» профсоюза. А тем представителям Роспрофжела, кто до сих пор считает, что укрепить свои ряды можно путем запугивания, давлением, да не обращая внимания на законное право работников выбора профсоюза (дескать, побузят и успокоятся!), надо попробовать обратиться к врачу, может быть, дело не так уж и плохо, может быть, им врач поможет.

О. Ревзина.

Ситуация**НЕ ПРОКАТИЛО!**

27 июля т. г. на доске объявлений Узловского локомотивного депо за подписью начальника депо О. Морозова появилось объявление о грядущем на предприятии сокращении штата. Причина сего действия, как указал Морозов, – в связи с «несогласием профкома РПЛБЖ с действиями администрации» по изменению условий труда работников. Какой крутой профсоюз! Не дал согласия на изменение условий труда, и начальник предприятия подчинился. Вынужден теперь вот бедолага на такую непопулярную меру идти, народ, что называется, за ворота выставлять.

Да, было такое. Председатель РПЛБЖ в ответ на предложение начальника депо представить мотивированное мнение относительно приказа «Об изменении продолжительности рабочего времени в связи с организационными изменениями условий труда работников локомотивного депо Узловая», письменно сообщил о несогласии с данными приказом, противоречащим трудовому законодательству, а именно ч. 2 ст. 73 ТК РФ. После чего господин Морозов приказ отменил, однако, при этом, выставил руководство депо не как сознательных нарушителей законодательства, а чуть ли не радателями за благосостояние собственных работников. Дескать, имея превышение лимита численности работников, администрация на нарушения вынуждена была пойти лишь для сохранения имеющегося штата. Но поскольку профком РПЛБЖ своего согласия не дал на изменение продолжительности рабочего времени, то теперь ничего не остается, как провести сокращение. Умники вы наши, «Сурковы и Павловские» вместе взятые, кто же вам такой пиарход-то подсказал?! Народ бы подсунутое вами и «схавал», поверил, что сокращение штата РПЛБЖ во главе с председателем первички С. Бурцевым организовали, если бы не ряд «но». Во-первых, у РПЛБЖ всего лишь **испросили «мотивированное мнение» относительно приказа.** У нас, если помнится, представительным профсоюзом является Роспрофжел, который и подписывает все, что угодно руководству (например, Положение о премировании, ущемляющее права работников). А тут вдруг об РПЛБЖ вспомнили. Для чего и почему? Да для того, чтобы было на кого стрелки перевести, всех «дохлых кошек и собак» повешать. Дескать, вот он, ваш РПЛБЖ, как себя нехорошо проявил!..

Не учли наши руководящие и направляющие, что работники у нас хоть и молчат, и прогибаются под них временами, однако, хорошо понимают, кто в доме, то бишь в Компании, хозяин. А хозяином, в лице руководства ОАО «РЖД», на днях было заявлено по сути следующее: хватит пудрить мозги сокращенными режимами и заявлениями – давайте реальный рост производительности труда. А это – либо увеличение выпуска продукции, чего не так просто добиться, либо более простой вариант – **сокращение работающих.**

Кстати, в локомотивном депо Узловая был вывешен для ознакомления протокол от 23 июля т. г. за подписью начальника Тульского отделения С. Вязанкина, в котором черным по белому приказано выдавать работникам предупреждения о сокращении, а «применение режима неполного рабочего времени считать недопустимым». Так что не по указанию или велению РПЛБЖ, а по указке сверху, руководство депо и пошло на этот шаг, объявив о сокращении штата, который в Узловском локомотивном депо действительно, мягко говоря, великоват, а, грубо выражаясь, раздут до неприличия за счет лишних людей да «родных человечков». Лишними работники стали не сегодня, не вчера, а месяцев «-ять» назад. Правда, при этом на протяжении последних месяцев в депо все равно осуществлялся прием работников. Проблема невыхода за рамки лимита фонда оплаты труда решалась путем добровольно-принудительного написания работниками заявлений о предоставлении им дней отдыха за свой счет. (Профком РПЛБЖ, кстати, всегда предупреждал как работников, так и администрацию, что этот путь тупиковый). Если бы кадровая работа велась на предприятии нормально, то не возникли бы лишние люди. Идет естественный отток, были нарушители дисциплины и тому подобное...

В локомотивном депо Узловая уже и сейчас ситуация парадоксальная. Имеется 6 лишних экипировщиков (некоторые, кстати, бывшие помощники машиниста, пришедшие в депо после армии), в то же время есть вакансии и прием в цех эксплуатации людей со стороны. (Для примера: водителя автомобиля переводим в помощники, а на его место принимаем определенного человека со стороны). То же самое происходит со слесарями, сроду не работавшими помощниками, и другими категориями работников, попадающими под определение «особы приближенные». Есть и другой аспект – так называемые «подснежники». К примеру, в ЦПО числится два сварщика, которых никто и не видел(?) Ну хорошо, напринимали блатных, а когда сокращение подоспело, кого увольнять будут? Вы как думаете? Правильно думаете!..

...У нас стало чуть ли не традицией, что как только дело доходит до применения непопулярных мер, руководство локомотивного депо Узловая, дабы обелить себя, быстренько находит стрелочника в лице РПЛБЖ. И в этот раз О. Морозов свободный профсоюз собирался сделать крайним. Не получилось, не прокатило!

С. Бурцев,  
председатель первички РПЛБЖ депо Узловая.

Что хочу сказать...

## **НЕ ЛАДНО ЧТО-ТО В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ГОСУДАРСТВЕ**

«Прогнило, все прогнило», - любил говаривать один шекспировский герой, разгуливая по собственному замку. Вот и мы вслед за принцем датским Гамлетом с горечью констатируем: не ладно что-то в нашем железнодорожном государстве. Все прогнило! И так, кстати, считают не только члены РПЛБЖ. Подтверждение чему мы находим в письмах, приходящих в адрес редакции.

### **«КОМФОРТ, ВИДИМО, ТОЛЬКО ДЛЯ ИЗБРАННЫХ...»**

На днях в теленовостях показывали новый комфортабельный поезд, который станет курсировать из российской столицы до украинской и обратно. От души позавидовала тем, кому позволяют финансы путешествовать с такими удобствами. А тут.. Но все по-порядку.

Недавно я вернулась из Воркуты, куда пришлось съездить ради двух справок, подтверждающих, что с такого по такое-то время мы с мужем там проживали. Муж мой, кстати, родился, вырос и до самого выхода на пенсию жил и работал в Воркуте машинистом.

Итак, мне предстояла долгая дорога. Я российская пенсионерка, живу от пенсии до пенсии, поэтому, решив сэкономить, отправилась в Москву железнодорожным транспортом, посчитав, что так выйдет дешевле, чем воспользуюсь услугами автотранспорта. Лучше бы этого не делала! Сэкономила на грош, а неудовольствия от поездки получила на целый год.

Дизель-поезд, который вез меня из Узловой до Ожерелья, свой срок отработал, наверное, еще лет 10-15 назад. «Только бы не загорелся, - поделилась опасением моя случайная попутчица, подсевшая в Маклеце. – Вот однажды я ехала, и что-то там произошло, что-то задымилось, нас даже попросили освободить дизель. Я так тогда перепугалась». Я тоже почувствовала себя после такого сообщения как-то некомфортно. Но обошлось. Со скрипом, под музыку перекачивающейся из одного конца вагона в другой пустой бутылки из-под пива (которую кто-то из особо нервных пассажиров просто взял и выбросил прямо в окно) добрались до конечной станции.

Пока ехала в электричке от Ожерелья до Москвы, раз двадцать пожалела себя и сто раз посочувствовала тем, кто добирается этим видом транспорта ежедневно на работу и с работы. Неприятно, грязно. Кто-то скажет: «А раньше-то ездили и ничего!» Вот именно, ничего, потому что не с чем было сравнить, нечем, кроме как железной дорогой, добраться до столицы. А сейчас, пожалуйста, сравнивай на здоровье: скоростные электрички, комфортабельные поезда. Я тоже хочу ездить в таких же! Но они, к сожалению, мне, да и большинству россиян не по карману. Комфорт у нас, видимо, только для избранных. Впрочем, не так уж мы теперь и часто куда-либо выезжаем, пресловутый закон о монетизации этому тоже поспособствовал. А уж если куда и выбираемся, то тоже хотим за свои кровные проехать в нормальных условиях.

О своем дальнейшем путешествии из Москвы до Воркуты и обратно - умолчу. Из приятного – лишь желание проводников во всем угодить пассажирам, а так...

К чему я все это излагаю? Просто, когда смотрела, как торжественно представительные господа рассказывали телезрителям о том, с каким шиком теперь будут ездить люди в новом комфортабельном поезде от Москвы до Киева, сравнивала собственную поездку и ловила себя на мысли: «Ничего не изменилось со времен советской власти. Та же показуха для иностранцев (а Украина у нас теперь за граница), то же наплевательское отношение к собственным гражданам». Обидно, господа железнодорожные руководители, до слез.

Т. Яковлева,

в прошлом большая любительница путешествий.

## **ПОДДЕРЖКУ ГАРАНТИРУЕМ**

Мой отец всю жизнь трудился на железной дороге. Моя работа с железнодорожным транспортом никак не связана, услугами железной дороги уже два года не пользовалась. Но я очень симпатизирую РПЛБЖ, поэтому в прошлом году вступила в ряды Движения сторонников данного профсоюза. Поэтому имею возможность читать «Локомотивосоюз», а некоторые номера даже ношу на работу. В июльском номере есть статья «Чай, кофе по цене плюс...». Мы с коллегами ее прочитали и очень возмутились. Нам, совсем не жалко проводников, которые вынуждены выкупать нераспроданную за поездку чайную и кондитерскую продукцию, завышать цены на постельное белье (в одном из номеров «Локомотивосоюза» об этом писалось), дабы покрыть нужную для отчета сумму. Стыдно плакаться: ах, мы несчастные, какое у нас руководство нехорошее, вон что заставляет нас делать. Действовать надо! Как говориться, «за жабры» этих руководителей брать. А мы, пассажиры, вас в вашей борьбе поддержим. По крайней мере, на меня и моих коллег можете рассчитывать.

Н. Лазарева, г. Новомосковск.

К профсоюзной конференции**ЗАМЕТКИ АКТИВИСТА**

(Продолжение. Начало в номере №7)

Для начала сразу после съезда профсоюза поддержка варианта Авалиани-Шейна была отменена с заменой на поддержку противоположного антирабочего варианта Путина-Касьянова. После этого довели до банкротства одну из лучших поликлиник Москвы – Центральную МПС №2, - где не редкостью были в штате врачей кандидаты наук. Дальше – больше. Почти все отраслевое здравоохранение отдали в регионы, и все медики лишились отраслевых льгот. Не избежала проблем и поликлиника МИИТа, раздираемая противоречиями на почве приватизационных склок. Затем принялись за учебные заведения. Поначалу передачу ПТУ в регионы (где их почти все «прикрыли») компенсировали подготовкой рабочих кадров в техникумах и колледжах, но теперь собираются добить и их. Во всяком случае, в составе РЖД их не будет, а передача в регионы или Министерство образования, где правят бал разрушители страны из СПС, dokonчит отраслевое образование.

Железнодорожников уверяют, что в отрасли не хватает денег. Но при этом, как справедливо замечено в газете «Правда» за 28-31 января 2005 года, тратятся десятки тысяч долларов на зарплату нескольких «звезд» отраслевой футбольной команды при 7-8 тыс. рублей заработка отраслевого же преподавателя при работе на две ставки.

Руководство отрасли в целом тормозило развалный курс на лжереформирование, понимая, что лобовое столкновение с питерской группировкой, как и в 1996 году, окончится неудачей. Эта позиция проявилась в частности в том, что отраслевая газета «Гудок» решила на публикацию статьи «Техникумы на обочине», благодаря которой удалось эти учебные заведения выволочь из лап разрушителей, передав в Минтранс.

С началом официального «реформирования» началось наступление на права самих железнодорожников – значительная часть их лишилась десятилетиями существовавшего бесплатного железнодорожного проезда. Причем удар сделан стратегический – не только по прошлому (хотя и заслуженному), а по будущему. Бесплатного проезда лишились преподаватели и студенты учебных заведений – и разового, и дачного, и для трудовых поездов. В таких условиях резко сократится прием, а через 4-5 лет и выпуск. Следовательно, отрасль недосчитается многих тысяч инженеров и техников. В таких условиях разговоры про ускорение НТП и удвоение ВВП являются не более чем демагогической болтовней. Уход «общеобразовательных» учителей из техникумов и ВУЗов подорвет весь учебный процесс. Даже обладателей высшей отраслевой награды – знака «Почетному железнодорожнику» - разделили на два сорта. Все, кто не относится к РЖД (например, транспортные строители), стали низшей кастой, их лишили бесплатного проезда. Получается, что работать в Мосжелдорпроекте почетнее, чем в Мосгипротрансе, также как работать в службе пути почетнее, чем в тресте «Мосэлектротягстрой». (Окончание в следующем номере).

М. Кардасевич,  
инженер-экономист путей сообщения.

В первичках РПЛБЖ**МИТИНГ ПРОТЕСТА**

**4 августа т. г. работники Свердловской железной дороги провели Митинг протеста против преступного бездействия Правительства РФ, которое игнорирует обращения граждан о нарушении их конституционных прав. Участников митинга поддержали жители Перми.**

В резолюции митинга участники данного мероприятия записали: «Выражаем протест против геноцида, царящего на Свердловской железной дороге. Целиком и полностью поддерживаем требования территориальной организации РПЛБЖ о необходимости отставки начальника Свердловской ж. д. Шайдуллина Ш. Н. Мы призываем всех поддержать инициативу 1-го Всероссийского съезда работников железнодорожного транспорта о проведении Всероссийской забастовки, как последней мере разрешения социального конфликта между работодателями и наемными работниками».

Пресс-служба РПЛБЖ.

**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

